



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.2450.2017

Kraków, 27 Kwi. 2017

Pani
Teresa Kwiatkowska
Radna Miasta Krakowa

W odpowiedzi na Pani interpelację w sprawie przejść dla pieszych, zgłoszoną na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 12 kwietnia 2017 r., uprzejmie informuję, że w ramach ustalania zasad sterowania ruchem jednym z kryteriów rzutujących na przyjętą koncepcję sterowania są potrzeby pieszych. Z uwagi na zróżnicowaną lokalizację skrzyżowań (obszar ścisłego centrum, obszary peryferyjne, drogi układu podstawowego), geometrię poszczególnych skrzyżowań, obciążenie ruchem (w tym pieszych) i jego strukturę lub obecność przystanków komunikacji zbiorowej, sposoby przyznawania i ustalania długości sygnałów zielonych mogą się znacząco różnić. Na całokształt programu sygnalizacji, którego istotnym elementem jest obsługa pieszych na przejściach, wpływa szereg kryteriów podstawowych:

- bezpieczeństwo ruchu,
- sprawność ruchowa i warunki środowiskowe,
- wymagania formalno-prawne,
- prawo lokalne, w tym Polityka Transportowa,
- uwarunkowania techniczne.

Na każdym ze skrzyżowań hierarchia kryteriów może się w pewnym stopniu różnić, jednakże zawsze dąży się do opracowania programu, który zapewni długość sygnałów świetlnych dostosowaną do potrzeb pieszych. Długość sygnału zielonego ciągłego dla pieszych zgodnie z wymaganiami przepisów dotyczących sygnalizacji świetlnej powinna odpowiadać czasowi przejścia jezdni (torowiska) z prędkością 1,4 m/s (5 km/h), która w szczególnych przypadkach może być zmniejszona o 25%. Prędkość 5 km/h jest wartością przeciętną – w rzeczywistości prędkość pieszego waha się w zależności od płci, wieku a nawet motywacji. Jednakże dzięki dodatkowym wymaganiom nawet osoby, które poruszają się wolniej, mogą bezpiecznie przekroczyć jezdnię (torowisko). Po sygnale zielonym ciągłym realizowany jest zawsze sygnał zielony migający (4s), przeznaczony właśnie dla osób poruszających się z niższymi prędkościami. Po tym interwale występuje zawsze okres bezpieczeństwa, który ma za zadanie umożliwić bezpieczną ewakuację osób, które znajdowały się na przejściu w momencie zakończenia sygnału zielonego migającego.

Problematyczną kwestią jest umożliwienie pieszym przekraczania kilku jezdni jednoetapowo („na raz”). Z uwagi na potrzeby pieszych, długość sygnału zielonego znacznie wydłuża się wraz ze wzrostem szerokości przekroju ulicy. Przykładowo, dla bardzo

rozbudowanych skrzyżowań z wyspą centralną (np. rondo Matecznego, rondo Ofiar Katynia), umożliwienie przekraczania obu jezdni jednoetapowo wymaga kilkudziesięciu sekund sygnału zielonego dla pieszych (i na taki okres uniemożliwia ruch w kierunku poprzecznym - w tym pieszym na prostopadłych przejściach). Znaczna długość sygnałów świetlnych może jednak być sprzeczna z innymi, ważnymi kryteriami sterowania ruchem, m.in.:

- uprzywilejowaniem w ruchu tramwaju (np. skrzyżowanie al. Mickiewicza – Królewska),
- zapewnienia przepustowości dla kluczowych skrzyżowań w układzie miasta (np. rondo Matecznego).

W takich sytuacjach dąży się do zapewnienia możliwości przekraczania pieszym jezdni jednoetapowo, jednakże, jeśli w efekcie zysk dla pieszych będzie mniejszy niż koszty ponoszone przez pozostałych uczestników ruchu (wzrost czasu podróży pasażerów tramwajów, znaczne wydłużenie kolejek i wzrost kongestii na ulicach prowadzący do pogorszenia warunków środowiskowych), wówczas poszukuje się rozwiązań pośrednich, np. krótkich sygnałów dla pieszych z jednoczesnym wyraźnym skróceniem czasu oczekiwania na kolejny sygnał zielony (np. skrzyżowanie Mickiewicza – Królewska), czy zapewnienie dostępności „na raz” dla najbardziej obciążonych kierunków ruchu pieszego (np. na przystanek tramwajowy).

Na skrzyżowaniach w Krakowie działają programy sygnalizacji, których długość cyklu (okresu obejmującego przyznanie sygnału zielonego dla każdego uczestnika ruchu co najmniej raz) oraz sygnałów zielonych są zmienne w zależności od pory dnia. W godzinach dziennych (6 – 20) realizowane są dłuższe sygnały zielone, natomiast w programach nocnych możliwie krótkie, dokładnie tak, jak wnioskuje Pani Radna w złożonej interpelacji. W ostatnich latach w trosce o warunki ruchu pieszych przyjęto standardy wydłużania sygnałów zielonych równoległe do zapotrzebowania na ruch pojazdów, a także rezygnacji z przycisków wszędzie tam, gdzie jest to możliwe. Część z przycisków dla pieszych jest ponadto aktywna wyłącznie w okresie nocnym, gdy prawdopodobieństwo przekraczania jezdni przez pieszych jest niewielkie (np. w rejonie Łagiewnik).

Uwzględniając wymienione wcześniej kryteria i ograniczenia należy nadmienić, że wydłużenie sygnałów zielonych prowadzi będzie głównie do pogorszenia warunków ruchu pozostałych uczestników ruchu korzystających ze skrzyżowania, w tym przede wszystkim pasażerów tramwajów.

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
3. Biuletyn Informacji Publicznej
4. Aa

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jacek Majchrowski

