



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-05.0057-2030/L/08

Kraków, 01 PAZ. 2008

Pan
Paweł Bystrowski
Radny Miasta Krakowa

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie zmian sygnalizacji świetlnej w porze nocnej, złożoną na L Sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 10 września 2008 r., uprzejmie informuję:

Funkcjonowanie sygnalizacji świetlnej w porze nocnej jest podyktowane wyłącznie względami bezpieczeństwa ruchu. Natężenia ruchu na ulicach miasta w porze nocnej stanowią kilkuprocentowe obciążenie ruchem w stosunku do godzin szczytu. W związku z tym nie występuje potrzeba funkcjonowania sygnalizacji świetlnej w porze nocnej na żadnym skrzyżowaniu ze względu na wielkości występujących potoków ruchu.

Lista skrzyżowań, na których powinna funkcjonować sygnalizacja świetlna w ciągu nocy została określona w 2004 roku w oparciu o szczegółową analizę zdarzeń drogowych w ciągu nocy w latach 1997-2003 na skrzyżowaniach wyposażonych w sygnalizację świetlną. Analiza ta przedstawia liczbę malejących wypadków zdarzeń drogowych poczynając od 1997 r. (123 zdarzenia) do 2003 r. (13 zdarzeń).

Wyłączanie sygnalizacji świetlnej w porze nocnej miało miejsce do roku 1997 ze względu na oszczędność energii elektrycznej. Formułowane wnioski mieszkańców miasta o przywrócenie działania sygnalizacji w porze nocnej przyniosły zasadnicze efekty poprawy bezpieczeństwa ruchu, którą obrazuje ww. spadek wypadków i zdarzeń drogowych.

Od 1998 r. rozpoczęto stosowanie w Krakowie akomodacyjnej sygnalizacji świetlnej (tzw. „inteligentnej” sygnalizacji). Aktualnie funkcjonuje w Krakowie 180 takich sygnalizacji i pozostało ok. 50 sztuk sygnalizacji stałoczasowej. Sygnalizacja akomodacyjna, jeśli jest włączona w porze nocnej, funkcjonuje w tzw. systemie „all-red”, tzn. wyświetlany jest na sygnalizatorach sygnał czerwony we wszystkich kierunkach, po uzyskaniu natężenia ruchu poniżej zadanej wartości (odpowiednio niskiej). Pojawiający się samochód na wlocie do takiego skrzyżowania otrzymuje natychmiast światło zielone w przypadku braku innego pojazdu na kierunku kolizyjnym. Tak stosowane działanie akomodacyjnej sygnalizacji świetlnej w porze nocnej nie powoduje uciążliwości oczekiwania na światło zielone, zapewniając równocześnie odpowiedni poziom bezpieczeństwa ruchu.

W Krakowie są także skrzyżowania, na których sygnalizacja działa w trybie stałoczasowym. Na tych skrzyżowaniach zamontowanie programu akomodacyjnego wiąże się z ogromnymi nakładami finansowymi na wykonanie detektorów, zmianę sterowników i oprogramowania. Ponadto wyłączenie sygnalizacji działającej w trybie stałoczasowym może skutkować zwiększeniem zagrożenia na drodze i powodować wzrost liczby zdarzeń drogowych. Dlatego każdy przypadek musi być rozpatrywany indywidualnie. Przykładem może być skrzyżowanie al. Kijowskiej z ul. Królewską gdzie do 2006 r. w nocy dochodziło

do wielu zdarzeń drogowych, w tym wypadków. Po włączeniu sygnalizacji także w godzinach nocnych sytuacja uległa znaczącej poprawie. Dlatego sygnalizacja może być wyłączana jedynie w miejscach gdzie nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego, tj. na niewielkich skrzyżowaniach o małych natężeniach ruchu i niskich dozwolonych prędkościach.

Metodyka wykonania analiz średniego dobowego natężenia ruchu wymaga prowadzenia pomiarów przez całą dobę przez okres roku w wybranym przekroju jezdni, zatem taką analizę przeprowadza się tylko dla danego przekroju. ZDiT aktualnie nie przeprowadza tego rodzaju pomiarów w związku z czym nie jest możliwe przedstawienie całościowych analiz związanych ze średnim dobowym natężeniem ruchu w Krakowie.

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jacek Majchrowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Dróg i Transportu
3. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
4. Biuletyn Informacji Publicznej
5. A/a