



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.1055.2015

Kraków, 23 LIS. 2015

**Pan**  
**Michał Drewnicki**  
**Radny Miasta Krakowa**

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie montażu nowych sygnalizacji świetlnych w Krakowie, zgłoszoną na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 4 listopada 2015 r., uprzejmie informuję:

Ad 1.

Nowe sygnalizacje świetlne w dzielnicach XIV-XVIII zostaną wykonane w ramach dwóch zadań inwestycyjnych. Zadanie inwestycyjne nr ZIKiT/ST5.1/04 pn. „Rozbudowa ul. Igołomskiej” obejmuje w ramach etapu pierwszego powstanie nowej sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Brzeskiej i ul. Igołomskiej, której termin zakończenia przewidziany jest do 30 maja 2015 r. Etap drugi ww. zadania zgodnie z obowiązującą Wieloletnią Prognozą Finansową przewidziany jest do realizacji na lata 2016-2020 i obejmuje swym zakresem powstanie 11 nowych sygnalizacji świetlnych. Miejsca, w których projektowana jest sygnalizacja na ul. Igołomskiej to skrzyżowanie z ul. Dymarek, ul. Nenckiego, ul. Nadbrzezie, ul. Cementową, ul. Szymańskiego, ul. Wyciąską oraz na wysokości bram nr 5, 6, 8 Huty im. T. Sendzimira i przejść dla pieszych w rejonie przystanku tramwajowego Koksownia oraz pomiędzy ul. Wiatra a wiaduktem kolejowym na wysokości ul. Igołomskiej 54. W ramach zadania inwestycyjnego nr ZIKiT/ST.7.4/06 pn. „Rozbudowa ul. Kocmyrzowskiej” zaprojektowano 7 sygnalizacji świetlnych, których realizacja zgodnie z obowiązującą Wieloletnią Prognozą Finansową przewidziana jest na lata 2021-2023. Miejsca, w których projektowana jest sygnalizacja na ul. Kocmyrzowskiej to skrzyżowanie z ul. Bulwarową, ul. Wańkowicza, ul. Darwina, ul. Architektów, ul. Kantorowicką, ul. Morcinka i z ul. Gerłaha.

Nadmienić należy, że potrzeba zastosowania sygnalizacji świetlnej jest uzasadniona na następujących skrzyżowaniach ulic:

- Mikołajczyka – Piasta Kołodzieja – Srebrnych Orłów (Rondo Piastowskie),
- al. Solidarności – Bulwarowa,
- Rondo Hipokratesa,
- Rondo gen. Maczka,
- Igołomska – Ptaszyckiego,
- al. Andersa – Czuchajowskiego,
- al. Andersa – al. Przyjaźni.

Realizując procedurę planowania i monitorowania inwestycji, Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie umieścił wyżej wymienione zadania na liście rankingowej stworzonej w oparciu o kryteria pomocnicze wg rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181 z późn. zm.).

Ze względu na dużą skalę potrzeb z zakresie zadań inwestycyjnych i ograniczone możliwości finansowe Gminy Miejskiej Kraków nie ujęto montażu nowych sygnalizacji świetlnych w Krakowie w projekcie budżetu Miasta Krakowa na rok 2016 oraz WPF na rok 2016 i lata następne. Równocześnie wskazania wymaga, że o ostatecznym kształcie budżetu Miasta Krakowa, jak i Wieloletniej Prognozie Finansowej decyduje Rada Miasta Krakowa.

Informuję także, że z uwagi na zwiększenie dostępności dla komunikacji zbiorowej planowana jest także instalacja sygnalizacji wahadłowej w tunelu drogowym w Ruszczy na wniosek Rady i Zarządu Dzielnicy XVIII.

Ad 2.

W odniesieniu do elektronicznych liczników znajdujących się na skrzyżowaniach informuję, że ww. urządzenia obecnie występują na 4 skrzyżowaniach. Podejmowane są starania na rzecz uruchomienia programów akomodacyjnych na wszystkich skrzyżowaniach w mieście. Są to programy dopasowujące się do warunków ruchu na skrzyżowaniu, przez co sterowanie ruchem jest bardziej efektywne. Z uwagi na to, iż urządzenia odmierzające czas dostępne na naszym rynku dostosowane są tylko do programów stałoczasowych nie przewiduje się montażu nowych liczników na innych skrzyżowaniach, gdyż wiązałoby się to z wyłączeniem akomodacji.

Ad 3.

Przepustowość skrzyżowania, na którym jest projektowana sygnalizacja świetlna bądź dokonywane są zmiany programu sygnalizacji świetlnej, obliczana jest w oparciu o instrukcję „Metoda obliczania przepustowości skrzyżowań z sygnalizacją świetlną”. Sygnalizacja świetlna ma na celu przede wszystkim poprawę bezpieczeństwa. Cechuje ją pewna bezwładność konieczna do zapewnienia bezpiecznej ewakuacji pojazdów. Również z uwagi na specyfikę działania sygnalizacji świetlnej w czasie sygnału czerwonego na wlotach gromadzone są kolejki pojazdów, które są obsługiwane w czasie sygnału zielonego bez zbędnych odstępów między pojazdami. Jednakże wahania natężeń ruchu w mieście z uwagi na specyfikę ruchu dużego miasta są problematyczne do oszacowania. Przy aktualnej ilości pojazdów, które poruszają się w sieci ulic, każdy remont wiążący się z włączeniami pasów ruchu powoduje zmianę rozkładu natężeń w całej sieci dróg, ponieważ kierowcy szukają dogodniejszej drogi objazdu występujących utrudnień. Przy tak dużym obciążeniu sieci nawet najmniejsze zdarzenie drogowe czy awaria pojazdu powodująca chwilowe wyłączenie pasa ruchu prowadzi do znaczących zmian w obciążeniu sieci drogowej, co jest odczuwalne również w dojazdach na skrzyżowaniach, na których występują sygnalizacje świetlne.

Równocześnie należy zaznaczyć, że w pierwszej kolejności dąży się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zmianę organizacji ruchu, natomiast montaż sygnalizacji świetlnej jest rozwiązaniem stosowanym w ostateczności, w przypadku braku poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego po wdrożeniu innych rozwiązań lub braku możliwości ich wprowadzenia.

**złp. PREZYDENTA MIASTA**  
  
**Elżbieta Koterba**  
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
3. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
4. Biuletyn Informacji Publicznej
5. aa