



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.3225.2021

Kraków,

2021-09-17

**Pan
Rafał Komarewicz
Radny Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych i ścieżce rowerowej przy ul. Monte Cassino, przekazaną przez Pana Sławomira Pietrzyka, Wiceprzewodniczącego Rady Miasta Krakowa 15 września 2021 r., uprzejmie informuję.

Sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu ul. Monte Cassino z ul. Szwedzką funkcjonuje w ramach systemu obszarowego sterowania ruchem, którego zadaniem jest m.in. zapewnienie priorytetowego przejazdu tramwajom i autobusom w celu podniesienia atrakcyjności transportu zbiorowego i zachęcenia pasażerów do korzystania z proekologicznych sposobów przemieszczania się po mieście.

W przypadku sygnalizacji świetlnej, głównym sposobem uprzywilejowania dla transportu zbiorowego stosowanym w Krakowie jest przyznanie zbliżającym się do sygnalizacji tramwajom możliwości ingerowania w ustaloną kolejność wyświetlanych sygnałów świetlnych. Na omawianym skrzyżowaniu tramwaje (i częściowo również autobusy) mają możliwość skrócenia kolidujących sygnałów zielonych celem przyspieszenia przejazdu. Jednym z tych kolidujących strumieni są piesi i rowerzyści pokonujący torowisko na wschodnim ramieniu skrzyżowania. Może wówczas dochodzić do sytuacji opisanych przez Pana Radnego polegających na nierównoczesnym nadawaniu sygnału zielonego dla pieszych na poszczególnych jezdniach oraz na torowisku. Taki sposób sterowania jest zgodny ze stosowaną w Krakowie praktyką projektową oraz z obowiązującymi w tym zakresie przepisami, tj. rozporządzeniem 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 (tekst jednolity Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 z późn. zm.).

W przypadku braku pojazdu komunikacji miejskiej w obszarze skrzyżowania, zielone światło dla pieszych uruchamiane jest niemal w tym samym momencie i kontynuowane równolegle. W sytuacji pojawienia się tramwaju lub autobusu sygnał zielony na przejściu przez torowisko i przejeździe dla rowerzystów może być nadany z opóźnieniem i skrócony tak, aby w większości przypadków możliwe było pokonanie całego przekroju ul. Monte Cassino w jednym cyklu. Analiza działania sygnalizacji na omawianym skrzyżowaniu wykazała, że sytuacje, w których sygnał zielony na przejściach przez jezdnie rozpoczyna się wyraźnie wcześniej niż na przejściu przez torowisko stanowią jedynie ok. 20% przypadków w szczycie komunikacyjnym.

Z przeprowadzonych obserwacji wynika również, że przestrzenią do poprawy działania sygnalizacji świetlnej jest korekta w funkcjonowaniu systemu zgłoszeń tramwajów (wysyłanie telegramów radiowych o zapotrzebowaniu na przejazd) w taki sposób, aby przyznawać tramwajom sygnał zielony dostosowany do ich potrzeb bez zbędnego wydłużania. Prace nad poprawą ww. systemu są obecnie prowadzone wspólnie przez Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu, Zarząd Dróg Miasta Krakowa oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie.

W przypadku omawianego skrzyżowania zapewniona jest dobra wzajemna widoczność pomiędzy wszystkimi użytkownikami ruchu drogowego. Widoku w tym miejscu nie zastraszają żadne drzewa, ekrany, wiaty czy zbędne reklamy. Dodatkowo między pasami ruchu, a torowiskiem tramwajowym znajduje się szeroka i długa wyspa azylu, która wyraźnie wskazuje rozdzielenie poszczególnych części ulicy i zapewnia pieszym wysoki poziom bezpieczeństwa. Potwierdzają to informacje z bazy o zdarzeniach drogowych w latach 2016-2020, w których nie doszło do zdarzeń z udziałem pieszych (rowerzystów) i tramwaju. Jedyne zdarzenia z udziałem niechronionych uczestników ruchu dotyczą przekraczania jezdni. Również obserwacje funkcjonowania przejścia dla pieszych za pomocą systemu nadzoru ruchu nie potwierdziły występowania konfliktów między pojazdami transportu zbiorowego, a pieszymi bądź rowerzystami. Zwrócić należy również uwagę na fakt, że zgodnie z art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (tekst jednolity Dz. U. z 2021 r. poz. 450 z późn. zm.) pieszy wchodzący na jezdnię lub torowisko albo przechodzący przez jezdnię lub torowisko jest obowiązany zachować szczególną ostrożność.

Wnioskowana zmiana synchronizacji sygnalizacji świetlnej oznaczałaby w praktyce likwidację priorytetu dla transportu zbiorowego na powyższym skrzyżowaniu. Byłoby to sprzeczne z kluczowymi zapisami Polityki transportowej dla miasta Krakowa na lata 2016-2025 (uchwała nr XLVII/848/16 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 czerwca 2016 r.) oraz podjętą w dniu 8 lipca 2020 r. rezolucją nr 54/XLII/20 Rady Miasta Krakowa w sprawie przywrócenia na obszarze Gminy Miejskiej Kraków priorytetu dla transportu publicznego, które jednoznacznie wskazują na potrzebę zapewnienia wysokiego priorytetu dla komunikacji miejskiej w Krakowie. Rozwiązania stosowane na skrzyżowaniu ul. Monte Cassino z ul. Szwedzką są również wykorzystywane w innych lokalizacjach na terenie miasta.

W związku z powyższym nie są planowane działania zmierzające do zmiany sposobu sterowania ruchem na wskazanym przez Pana Radnego skrzyżowaniu.

Lupa *wyny* *poświeci*

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
3. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu
4. Biuletyn Informacji Publicznej
5. aa

z up. PREZYDENTA MIASTA

Andrzej...
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa