



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.151.2026

**Pani
Małgorzata Potocka
Radna Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pani interpelację w sprawie funkcjonowania organizacji ruchu i sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Lema i ul. Meissnera, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 26 lutego 2026 r., uprzejmie informuję.

Od dnia 1 czerwca 2023 r. teren przedmiotowego skrzyżowania został przekazany do dyspozycji wykonawcy budowy linii tramwajowej KST, etap IV (ul. Meissnera-Mistrzejowice) na potrzeby prowadzenia robót budowlanych. Ze względu na prowadzone prace skrzyżowanie ulic: Meissnera – Lema – Mogilska – Jana Pawła II objęte jest czasową organizacją ruchu.

Lokalne zwężenia, zmiany w trajektorii jazdy oraz nieczynny jeden z wylotów skrzyżowania determinują warunki ruchu, jak i zasady działania sygnalizacji świetlnej, która pracuje w oparciu o projekt czasowej organizacji ruchu opracowany przez wykonawcę budowy linii KST etap IV, zaopiniowany przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa i Komendę Miejską Policji w Krakowie oraz zatwierdzony w imieniu Prezydenta Miasta Krakowa przez Wydział Gospodarki Komunalnej i infrastruktury UMK.

Ad 1.

Skrzyżowanie podlegało standardowym analizom po uruchomieniu nowego programu sygnalizacji świetlnej (grudzień 2025 r.), w ramach którego weryfikuje się poprawność założeń sterowania i dokonuje niezbędnych korekt. Zmiany te są wdrażane w ramach bieżącego zarządzania ruchem, mogą być rozłożone w czasie i nie przyjmują formy opracowań.

Jednocześnie nadmieniam, że standardowo Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury Urzędu Miasta Krakowa, w ramach zadania zarządzania ruchem, prowadzi analizy związane z wnioskami mieszkańców, planami Miasta dotyczącymi inwestycji oraz własnymi obserwacjami. Z uwagi na to, że szczegółowe, pogłębione analizy są czasochłonne (sterowników sygnalizacji świetlnej w Krakowie jest ponad 300) prace prowadzone są w wybranych lokalizacjach i dotyczą zwykle związków sterowania i organizacji ruchu. Niezależnie od powyższego, każde skrzyżowanie znajduje się pod stałym nadzorem systemu sterowania ruchem oraz pracowników ww. Wydziału. Ponadto na bieżąco realizowane są zadania obejmujące weryfikację prawidłowej pracy oraz analizę zgłoszeń mieszkańców, kierowców, motorniczych. Ze względu na usterkę systemu detekcji, sporadycznie pojawiały się jedynie zgłoszenia mieszkańców dotyczące zbyt krótkiego sygnału zielonego dla al. Jana Pawła II oraz ul. Mogilskiej, natomiast usterki te były szybko usuwane przez firmę odpowiedzialną za utrzymanie infrastruktury sterowania ruchem.

Ad 2.

Na większości skrzyżowań w Krakowie, przez które przebiegają trasy tramwajowe, w sterowaniu ruchem zapewniany jest priorytet dla tramwaju dostosowany do lokalnych uwarunkowań. W przypadku przedmiotowego skrzyżowania program sygnalizacji dąży do zapewnienia przejazdu przez nie bez zatrzymania. Jego działanie opiera się – podobnie jak w większości lokalizacji – na danych o aktualnym położeniu tramwaju wysyłanych za pomocą radia do urządzenia kierującego ruchem na skrzyżowaniu. Sterownik znając położenie tramwaju zbliżającego się do skrzyżowania i przewidując czas przybycia na wlot, ma możliwość przydzielenia sygnału zielonego we właściwym momencie.

W załączniku przekazuję projekt ruchowy sygnalizacji świetlnej funkcjonujący obecnie na przedmiotowym skrzyżowaniu pochodzący ze sterownika sygnalizacji, który zawiera parametry programów i przyjęte założenia sterowania.

Ad 3.

Pomiary natężenia ruchu nie są wykonywane zwyczajowo podczas trwania prac drogowych, ze względu na niemiernodajność danych. Zmiany w organizacji ruchu z powodu robót (zawężenia przekrojów, zamknięcia ulic, wyłączenia relacji) powodują, że mimo prowadzenia pomiarów nie można z dużą dokładnością przewidywać natężenia ruchu pojazdów. Dla skrzyżowań objętych systemem sterowania ruchem możliwe jest natomiast wprowadzanie korekt, tak aby dostosować parametry programów sygnalizacji świetlnej do bieżącego ruchu.

Dodatkowo skrzyżowania wyposażone w układ czujników do sterowania ruchem pozwalają na automatyczne pozyskiwanie danych ruchowych. Niestety z uwagi na teren budowy i trwające prace na powyższym skrzyżowaniu system detekcji opierający się o analizę obrazu wideo uniemożliwia pozyskiwanie i gromadzenie takich danych. W sytuacji operowania na stanie istniejącym skrzyżowania włączonego w system dynamicznego sterowania ruchem możliwe jest dostosowywanie parametrów sterowania do obserwowanej sytuacji ruchowej, co zastępuje metody analityczno-empiryczne.

Ad 4.

W początkowym okresie, po uruchomieniu każdej stałej i czasowej organizacji ruchu, pracownicy Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK obserwują wdrożone rozwiązania i w miarę zauważonych potrzeb i możliwości, wprowadzane są zmiany w działaniu sygnalizacji świetlnej. W tej lokalizacji, ze względu na brak zgłoszeń oraz zauważonych nieprawidłowości, wprowadzono jedynie korekty w długości sygnałów i lokalizacji punktów meldunkowych tramwajów, w celu poprawy działania priorytetu i dostosowania długości sygnałów zielonych dla pieszych do występujących potoków.

Ad 5.

Do Zarządu Dróg Miasta Krakowa trafiają telefonicznie i mailowo zgłoszenia o niedziałającej infrastrukturze w pasie drogowym. Skrzyżowanie ulic: Meissnera – Lema – Mogilska – Jana Pawła II przekazane jest jako plac budowy do generalnego wykonawcy - firmie Gülermak w ramach inwestycji pn. *Budowa linii tramwajowej KST etap IV (ul. Meissnera-Mistrzejowice)*, wobec powyższego za sygnalizację świetlną odpowiada wykonawca tej budowy.

Dyspozytornia Zarządu Dróg Miasta Krakowa w okresie ostatnich 12 miesięcy odnotowała 30 zgłoszeń w zakresie sygnalizacji świetlnej na przedmiotowym skrzyżowaniu,

które zostały bezpośrednio przekazane do podwykonawcy firmy Gülermak celem usprawnienia zgodnie z kompetencjami.

W ramach powyższych zgłoszeń, od momentu uruchomienia czasowej organizacji ruchu, wpłynęło 16 zgłoszeń dotyczących tego skrzyżowania:

- 3 zgłoszenia dotyczyły nadmiernych kolejek pojazdów (wskazane wcześniej usterki detekcji),
- 4 zgłoszenia dotyczyły usterki w pracy (żółte migowe lub ciemna sygnalizacja),
- 1 zgłoszenie od Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A., w Krakowie, dotyczące problemu z obsługą linii nr 5 po wyjeździe z pętli *Wieczysta*,
- 1 zgłoszenie dotyczące kolizyjnej (zdaniem zgłaszającego) obsługi pieszych i tramwajów (co jednak nie znalazło potwierdzenia w weryfikacji zapisów pracy sterownika),
- 1 zgłoszenie dotyczące uszkodzonego sygnalizatora,
- 1 zgłoszenie dotyczące ruszającego się słupa sygnalizacji, przekazane do wykonawcy robót,
- 1 zgłoszenie dotyczące zatrzymania pracy sygnalizacji,
- 3 zgłoszenia wewnętrzne (jednostek miejskich, Urzędu Miasta Krakowa) dotyczące weryfikacji pracy kamer wideo-detekcji,
- 1 zgłoszenie wewnętrzne dotyczące zlecenia uruchomienia działania zależnego od ruchu bezpośrednio w terenie z poziomu sterownika.

Dodatkowo do Urzędu Miasta Krakowa w 28 lutego br. wpłynął pisemny wniosek mieszkańca, w którym poruszony został zbyt długi czas oczekiwania pieszych na sygnał oraz (w ocenie zgłaszającego) zbyt krótki czas „międzyzielony” pomiędzy zakończeniem sygnału zezwalającego dla tramwajów oraz wyjazdem z ul. Lema w lewo w ul. Mogiłską. Powyższą sytuację zweryfikowano i nie wykazano, aby dochodziło do zbyt długiego czasu zjazdu tramwajów ze skrzyżowania, a w konsekwencji blokowania relacji skrętu w lewo z ul. Lema w ul. Mogiłską.

Odpowiadając na postulaty Pani Radnej poruszane w interpelacji przekazuję następujące stanowiska:

Ad 1.

Sygnalizacja pracuje prawidłowo, zgodnie z zatwierdzonym projektem ruchowym sygnalizacji świetlnej, który spełnia obowiązujące regulacje prawne. Każdy zatwierdzany projekt ruchowy sygnalizacji świetlnej oraz projekty stałej oraz czasowej organizacji ruchu są zgodne z obowiązującymi przepisami i weryfikowane każdorazowo pod tym kątem. Po interpelacji Pani Radnej po raz kolejny zweryfikowano założenia sterowania oraz przeprowadzono kontrolę działania sygnalizacji świetlnej. W ocenie Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK sygnalizacja pracuje w oparciu o prawidłowo przyjęte założenia, nie powoduje nadmiernych utrudnień w ruchu ani zagrożeń i konfliktów w ruchu drogowym. Przydzielone długości sygnałów są dostosowane (w miarę możliwości) do potrzeb ruchu i możliwości programowych sterownika.

Ad 2.

Na skrzyżowaniu nie wykazano podczas obserwacji konfliktów samochodowo-tramwajowych. Wszystkie te relacje obsługiwane są bezkolizyjnie (w stosunku do tramwajów), natomiast Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK nie może odpowiadać za przestrzeganie przez kierowców wyświetlanych sygnałów. Nie zaobserwowano natomiast wjazdu tramwajów w momencie nadawania sygnału zakazu wjazdu (pozioma kreska), ani konfliktów w tym zakresie.

Ad 3.

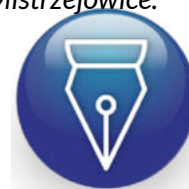
Ze względu na prowadzone prace drogowe przepustowość niektórych relacji jest ograniczona. W związku z powyższym, aktualnie nie jest planowana zmiana w tym miejscu do czasu wprowadzenia kolejnych etapów czasowej organizacji ruchu lub nowej, stałej organizacji ruchu.

Jednocześnie podkreślam, że weryfikacja pracy sterownika sygnalizacji świetlnej potwierdza prawidłową realizację programów sygnalizacji z zachowaniem wymaganych i prawidłowo obliczonych czasów bezpieczeństwa. Dodatkowo wizja terenowa oraz obserwacja warunków ruchu nie wykazała kolizji pomiędzy ruchem samochodowym i tramwajowym. Sporadycznie, w przypadku przejazdu najdłuższych tramwajów, zdarza się przydzielenie sygnału zielonego do skrętu w lewo w momencie, gdy ostatni człon tramwaju znajduje się jeszcze na tarczy skrzyżowania, jednakże czas dojazdu samochodów do potencjalnego punktu kolizji jest na tyle długi, że tramwaj zdąża zjechać w całości z tarczy skrzyżowania.

W odniesieniu do art. 25 ust. 4 pkt 1 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* uprzejmie informuję, że kierujący pojazdem ma obowiązek powstrzymać się od wjazdu na skrzyżowanie, jeżeli nie ma możliwości jego opuszczenia, natomiast w tej lokalizacji nie wykazano takich zdarzeń z udziałem tramwajów. Tramwaje nie wjeżdżają na tarczę skrzyżowania, jeżeli pojazd przed nimi obsługuje przystanek. Obserwacje pracy sygnalizacji świetlnej nie potwierdzają również blokowania się wzajemnego pojazdów ani blokowania ruchu przez poruszające się tramwaje.

Nadmieniam ponadto, że skrzyżowanie to jest w dalszym ciągu terenem budowy, a obecna organizacja ruchu jest jedynie czasowa i uwzględnia zarówno zmienione trajektorie jazdy jak i ograniczoną prędkość pojazdów na wlotach. Weryfikacja docelowej organizacji ruchu będzie możliwa po uruchomieniu linii tramwajowej KST IV do pętli *Mistrzejowice*.

z up. PREZYDENTA MIASTA
Stanisław Kracik
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa



Signed by / Podpisano przez:

Stanisław Kracik
Gmina Miejska Kraków
- Urząd Miasta Krakowa

Date / Data: 2026-03-09 14:44

Otrzymują:

1. Adresat + załącznik
2. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
3. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
4. Biuletyn Informacji Publicznej
5. Aa