



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.806.2024

**Pan  
Łukasz Maślona  
Radny Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie zmian organizacji ruchu na terenie Starego Miasta, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 29 listopada 2024 r., uprzejmie informuję.

Ad 1.

Ulice w kwartale: Piłsudskiego, Aleje Trzech Wieszczów, Długa, Basztowa, Dunajewskiego, Podwale są drogami publicznymi, dla których funkcję organu zarządzającego ruchem pełni Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK. Ponieważ do zakresu działania Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu należą sprawy zarządzania ruchem w Krakowie, jak również związane ze sporządzaniem i zatwierdzaniem projektów organizacji ruchu oraz opiniowaniem dokumentów planistycznych i o charakterze strategicznym w zakresie organizacji ruchu.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa (ZDMK) może wdrożyć zmiany oznakowania na przedmiotowych ulicach wyłącznie po otrzymaniu z ww. Wydziału zatwierzonego projektu organizacji ruchu w miarę posiadanych środków finansowych.

Mówiąc o koncepcjach zmian organizacji ruchu dla tej części Krakowa należy wskazać, że sektor pomiędzy ulicami Długą a Karmelicką stał się sektorem modelowym idei uspokojenia ruchu w centrum Krakowa, a sama idea została po raz pierwszy przedstawiona podczas konferencji „Quo Vadis Cracovia” w 1981 r., natomiast istota rozwiązania została szczegółowo zaprezentowana pięć lat później na konferencji PAN/SITK/PK w 1986 r. Podano wówczas, że zorganizowanie w sposób czytelny i w pełni konsekwentny stref ruchu uspokojonego w śródmieściu Krakowa będzie możliwe dzięki wprowadzeniu modelu sektorowego, polegającego na podziale obszaru śródmiejskiego na 10 sektorów, tj. stref dostępnych dla samochodu tylko od zewnątrz, czyli od ulic II obwodnicy. Bezpośredni przejazd samochodem pomiędzy stykającymi się sektorami, a w szczególności tranzyt poprzez sektory, miał nie być możliwy. Ograniczenie nie miało dotyczyć pojazdów komunikacji zbiorowej oraz rowerów, które miały swobodę przejazdu po całym układzie. Obsługa sektora następowała przez pętlę utworzoną z ulic jednokierunkowych dochodzących

do rdzenia staromiejskiego. Z promienistych ulic handlowych prowadzących komunikację tramwajową (i tworzących obrzeża sektorów) został wyeliminowany ogólnodostępny ruch samochodowy. Osią każdego sektora biegła „tranzytowa” droga rowerowa stanowiąca z zasady ciąg wydzielony z ruchu samochodowego.

Ad 2.

Przedstawiciele miejskich jednostek organizacyjnych, w tym Straży Miejskiej Miasta Krakowa, nie zostali zaproszeni na spotkanie organizowane 27 listopada 2024 r.

Ad 3.

Aktualnie w Wydziale Miejskiego Inżyniera Ruchu nie jest procedowana koncepcja zmian w kwartale ulic: Piłsudskiego, Aleje Trzech Wieszców, Basztowa/Dunajewskiego /Podwale, a zatem nie podjęto jeszcze żadnych działań mających na celu rozpoczęcie procesu konsultacyjnego.

Ad 4.

Identyfikatory (zezwolenia) uprawniające do wjazdu w strefę ograniczonego ruchu na obszarze Starego Miasta i Kazimierza są nieprzerwanie wydawane. Odbywa się to w ramach usługi ZDMK-70 pn. *Wydanie zezwolenia uprawniającego do wjazdu w strefę ograniczonego ruchu na obszarze Starego Miasta oraz Kazimierza.*

Ad 5.

Na kierowców, którzy bezprawnie wjeżdżają do strefy ograniczonego ruchu strażnicy miejscy nałożyli odpowiednio:

- 7539 mandatów karnych w 2022 r.,
- 5980 mandatów karnych w 2023 r.,
- 4335 mandatów karnych w 2024 roku (do 1 grudnia 2024 r.).

Ad 6.

Kontrola samochodów poruszających się po strefie ograniczonego ruchu prowadzona jest w formie:

- patroli zlokalizowanych w strefie ograniczonego ruchu (w tym na wjazdach do strefy), gdzie strażnicy zatrzymują i poddają weryfikacji pojazdy poruszające się po strefie pod kątem uprawnień do wjazdu w strefę,
- patroli kontrolujących pojazdy zaparkowane w strefie pod kątem uprawnień do wjazdu i postoju w strefie.

Wymienione wyżej kontrole, w zależności od posiadanych sił i środków, odbywają się w ramach codziennej służby.

Ad 7.

System Monitoringu Strefy Ograniczonego Ruchu powstał 2023 w r. w ramach realizacji projektu instalacji tablic VMS oraz kamer ANPR, wykorzystywanych do pomiaru czasów przejazdu pojazdów samochodowych na wybranych odcinkach drogowych oraz prezentacji tej informacji, do kierujących na tablicach VMS. W skład systemu wchodzi, kamery ANPR rozpoznające numery rejestracyjne pojazdów zainstalowane w 9 lokalizacjach na ulicach wjazdowych do strefy ograniczonego ruchu w ścisłym centrum Miasta. Kamery przesyłają rekordy danych, w których znajdują się rozpoznane numery rejestracyjne wraz z dokładnym czasem zdarzenia oraz zdjęcia pojazdów wjeżdżających do tych stref. Kamery

komunikują się z systemem centralnym i hurtownią danych, poprzez sieć światłowodową ZDMK. Wszystkie dane składowane są w zasobach hurtowni danych ZDMK. System posiada zaimplementowaną „białą listę”, na której można umieszczać numery rejestracyjne pojazdów, posiadających uprawnienie do wjazdu do tych stref objętych takim monitoringiem.

Celem projektu jest ograniczenie wjazdu pojazdów samochodowych bez wymaganych uprawnień do wyznaczonych stref ograniczonego ruchu na terenie Krakowa. Ograniczenie tego ruchu będzie skutkowało również zmniejszeniem liczby pojazdów samochodowych, które poruszają się w ścisłym centrum Krakowa. Wpłyne to korzystnie na poprawę jakości podróży komunikacją publiczną, poprawiając komfort korzystających z komunikacji zbiorowej, a jednocześnie eliminacja nadmiarowego ruchu poprawi estetykę przestrzeni publicznej w historycznym centrum Miasta. Celem projektu jest również udostępnienie narzędzia dla służb mundurowych posiadających uprawnienia do kontroli pojazdów, pozwalającego na nałożenie i egzekucję kar za naruszenie przepisów drogowych w zakresie wjazdu do stref ograniczonego ruchu bez wymaganego zezwolenia. Aktualnie przepisy prawa, w oparciu o które działa Straż Miejska Miasta Krakowa co prawda nie pozwalają na automatyzację tego procesu, jednak system posiada taką możliwość, tak aby w przyszłości sprostać ewentualnym potrzebom z tego zakresu.

Obecnie System Monitoringu Strefy Ograniczonego Ruchu obejmuje swoim zakresem następujące ulice wjazdowe do stref zlokalizowanych na obszarze ścisłego centrum Miasta, tj. strefa A1 oraz strefa A13 Kazimierz dla wydzielonego obszaru tej strefy:

1. ul. Bożego Ciała;
2. ul. Miodowa;
3. ul. Jakuba;
4. ul. Franciszkańska;
5. ul. Sienna;
6. ul. św. Idziego;
7. ul. Poselska;
8. ul. św. Anny;
9. ul. Basztowa – nowa kamera podłączona do systemu.

Centralny system informatyczny zbierający dane pozyskane z kamer ANPR, posiada funkcjonalność analizy danych, zestawiając pozyskane numery z „białą listą” pojazdów uprawnionych. W wyniku tego działania do służb uprawnionych do zatrzymania i kontroli pojazdów (SMMK, Policja), mogą trafić dane tylko tych pojazdów, które nie posiadają wymaganego zezwolenia. Pozwoliłoby na to na ograniczenie liczby interwencji tylko do tych wskazanych pojazdów. Obecnie na „białej liście” umieszczane są wszystkie pojazdy, dla których ZDMK wydaje zezwolenia do wjazdu do stref ograniczonego ruchu. Ich liczba na dzień 29 listopada 2024 r. to 2937 pojazdów. Projekt zakłada również pełną integrację z Wydziałem Ewidencji Pojazdów i Kierowców UMK w celu pozyskania do „białej listy” pojazdów, które nabywają uprawnienie z racji realizacji usług transportowych np. taksówki. Szacowana ilość takich pojazdów to ok. 13 tys. Aktualnie ZDMK posiada skonfigurowane stałe połączenie sieciowe (sieć światłowodowa ZDMK), za pomocą którego będzie można pozyskiwać dane z Wydziału Ewidencji Pojazdów i Kierowców.

Dodatkowo prowadzone są również prace integracyjne z systemami obsługującymi strefę płatnego parkowania w celu ujęcia również pojazdów posiadających ważne abonamenty postojowe które również uprawniają do wjazdu do ww. stref ograniczonego ruchu. System posiada również możliwości innych integracji w razie pojawiających się potrzeb. Również udostępnianie danych, posiada szeroki wachlarz możliwości konfiguracji w zależności od potrzeb.

Ad 8.

Aktualnie nie jest planowane poszerzenia Obszaru Płatnego Parkowania w Krakowie o kolejny rejon. Włączenie kolejnego fragmentu Miasta do OPP powinno zostać poprzedzone analizą zachowań parkingowych w danym rejonie, wskazującą na poziom rotacji parkujących pojazdów oraz przeprowadzeniem konsultacji społecznych. Następnie, podjęciem stosownych uchwał przez Radę Dzielnicy i Radę Miasta Krakowa.

z up. PREZYDENTA MIASTA  
*Stanisław Kracik*  
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
3. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu
4. Straż Miejska Miasta Krakowa
5. Biuro ds. Dzielnic Miasta Krakowa
6. Wydział Polityki Społecznej i Zdrowia
7. Komenda Miejska Policji w Krakowie
8. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
9. Biuletyn Informacji Publicznej
10. aa