



Zastępca Prezydenta Miasta Szczecin
Łukasz Kadłubowski
pl. Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin
tel. +4891 42 45 209, fax. +4891 42 45 207
lkadlubowski@um.szczecin.pl • www.szczecin.eu

Szczecin 2025-04-08

Pan Marek Duklanowski
Radny Rady Miasta Szczecin

Nasz znak: WGK-III.0003.616.2024.KB

Dotyczy: zapytania 959

Szanowny Panie Radco,

w odpowiedzi na zapytanie nr 959 informuję, iż zarówno Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego, wykonujący obowiązki organizatora publicznego transportu zbiorowego, jak i pozostałe jednostki miejskie przy realizacji zadań inwestycyjnych każdorazowo zabiegają o wprowadzanie rozwiązań promujących ruch pojazdów komunikacji miejskiej. Możliwość wykorzystania komunikacji miejskiej w codziennym wyborze jest istotną sprawą i każde rozwiązanie zwiększające jego priorytet w codziennym ruchu miejskim jest ważne i warte przeanalizowania. W ruchu miejskim krzyżuje się szereg relacji od pieszych po kołowe. Po tych samych jezdniach poruszają się zarówno pojazdy osobowe, ciężarowe jak i autobusy komunikacji publicznej. W obszarze naszego miasta układ komunikacji miejskiej bazuje zarówno na pojazdach szynowych, która w większości posiada dla siebie dedykowaną i wydzieloną z pasa drogowego przestrzeń, jak i autobusów wykorzystujących dostępną siatkę dróg i ulic. Nadanie priorytetu jednej grupie, niesie za sobą ograniczenia w możliwości poruszania się innym, tym samym ewentualne zastosowanie bezwzględnego priorytetu dla pojazdów szynowych, może spowodować pogorszenie warunków ruchu dla wszystkich pozostałych, m.in. poprzez wydłużenie kolejek oczekujących pojazdów, włącznie z autobusami na krzyżujących się wlotach.

Informuję również, iż Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego zaznajomiony jest z systemami sterowania priorytetowego dla tramwajów m. in. w oparciu o lokalną detekcję pojazdów komunikacji miejskiej dojeżdżających do skrzyżowań, czy też w oparciu o lokalizację GPS. System lokalnej detekcji jest już wykorzystywany w przestrzeni ulic

naszego miasta, pozwalając przy tym w zrównoważonym stopniu regulować zapotrzebowanie na poszczególne relacje występujące na danym skrzyżowaniu.

Rozważając natomiast wykorzystanie systemu opartego na lokalizacji GPS, mamy na uwadze, konieczność na dzień dzisiejszy integracji ze sobą dwóch funkcjonujących systemów tj. Systemu Centralnego Sterowania Sygnalizacją Świetlną oraz Centralnego Systemu Zarządzania Komunikacją Miejską.

Odnosząc się natomiast do przytoczonego przykładu al. Wojska Polskiego, jak zostało to wskazane we wcześniejszej odpowiedzi, informuję, iż w miarę posiadanych środków i możliwości w latach ubiegłych wprowadzane były zmiany w funkcjonowaniu programów sygnalizacji świetlnej na części skrzyżowań al. Wojska Polskiego, których celem było skorygowanie długości wyświetlania poszczególnych czasów „zielonych” dla poprawy warunków ruchu pojazdów komunikacji miejskiej. Informuje również, iż w zapisach uchwały nr VII/153/24 Rady Miasta Szczecin z dnia 18 grudnia 2024r. w sprawie Wieloletniego Programu Rozwoju Szczecina na lata 2024 - 2028 zostały zapisane środki na realizację zadania pn. „Budowa i przebudowa trasy rowerowej wzdłuż alei Wojska Polskiego”, w ramach której, dokumentacje projektowe obejmujące poszczególne skrzyżowania zawierają rozwiązania umożliwiające wprowadzenie „zielonej fali” dla tramwajów.

Tak samo informuję, iż dla ciągu ulic: Kolumba, Chmielewskiego, Powstańców Wielkopolskich docelowo po zakończonych pracach przebudowy ww. ulic, rozwiązania projektowe zakładały możliwość prowadzenia ruchu przy ujęciu zwiększonego priorytetu dla pojazdów komunikacji miejskiej.

2 poniedziałek
ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA
Kaciele
Łukasz Kadłubowski