PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.371.2024

Kraków, 19.08.2024 r.

Pan
Jakub Kosek
Przewodniczący
Rady Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie możliwości utworzenia lewoskrętu z ul. Pachońskiego w osiedle przy ul. Danka, przekazaną 7 sierpnia 2024 r., uprzejmie informuję.

Aktualnie nie ma możliwości wyznaczenia lewoskrętu z ul. Pachońskiego w ul. Pachońskiego boczną. Do czasu wybudowania ul. gen. Sosabowskiego (wraz z całą infrastrukturą techniczną oraz nową organizacją ruchu) istniała fizyczna możliwość dojazdu do ul. Pachońskiego bocznej poprzez bezpośredni zjazd z ul. Pachońskiego. Po wdrożeniu nowej organizacji ruchu na omawianym skrzyżowaniu, związanej z budową Trasy Wolbromskiej, wprowadzone zostało przejście dla pieszych wraz z sygnalizacją świetlną. W związku z tym, taka relacja musiała zostać zamknięta, gdyż zgodnie z obowiązującymi przepisami zabrania się jazdy w poprzek przejścia dla pieszych.

Teren pomiędzy ul. Pachońskiego a osiedlem przy ul. Danka, zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru „Linia tramwajowa od pętli Krowodrza Górka do Górki Narodowej Zachód" przyjętym uchwałą nr CVIII/1458/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 września 2010 r., przewidziany jest pod tereny zabudowy usługowej (9U).

Aktualnie wjazd na teren osiedla przy ul. Danka możliwy jest od ul. gen. Sosabowskiego. Skrzyżowanie ulic: gen. Sosabowskiego, Noblistów Polskich i Pachońskiego zapewnia wszelkie możliwe relacje skrętne, również z ul. Pachońskiego w ul. gen. Sosabowskiego w obu kierunkach, zatem budowa dodatkowego lewoskrętu w odległości kilku metrów od tarczy ww. skrzyżowania nie ma uzasadnienia.

Koszt realizacji lewoskrętu we wnioskowanej lokalizacji został oszacowany na 1,5 mln zł. Kwota ta jest orientacyjna i może być zarówno niedoszacowana, jak i zawyżona. Kosztem alternatywnym niemożliwym do określenia jest ograniczenie gwarancji wykonanych prac przy budowie linii tramwajowej KST, etap III (os. Krowodrza Górka – Górka Narodowa) wraz z budową dwupoziomowego skrzyżowania w ciągu ul. Opolskiej, czy Trasy Wolbromskiej (w zależności od zakresu robót).

Aktualnie skrzyżowanie ul. gen. Sosabowskiego, ul. Noblistów Polskich i ul. Pachońskiego funkcjonuje jako czterowlotowe, sterowane sygnalizacją świetlną. Ewentualne połączenie jezdni ul. Pachońskiego bocznej z ul. Pachońskiego skutkowałoby powstaniem skrzyżowania pięciowlotowego i w konsekwencji objęciem dodatkowego wlotu sygnalizacją świetlną, co byłoby rozwiązaniem nieefektywnym i niefunkcjonalnym. Do najistotniejszych wad takiego rozwiązania należałoby zaliczyć:

- pogorszenie przepustowości i warunków ruchu samochodowego w związku z koniecznością wydłużenia wyświetlania sygnałów czerwonych na wszystkich wlotach;
- pogorszenie warunków ruchu pieszego i rowerowego wynikające m.in. z konieczności objęcia sterowaniem przez sygnalizację świetlną ruchu pieszego i rowerowego przez dodatkowy wlot ulicy oraz ograniczone możliwości zapewnienia koordynacji sąsiednich sygnalizacji świetlnych na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerów;
- niską czytelność układu drogowego oraz wynikające stąd zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Biorąc pod uwagę konieczność ingerencji w infrastrukturę, niezbędne byłoby opracowanie dokumentacji projektowej obejmującej rozwiązania alternatywne. Etap projektowania powinien uwzględniać uzyskanie pozytywnej opinii Zespołu zadaniowego do spraw niechronionych uczestników ruchu w Mieście Krakowie.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Stanisław Kracik

Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
3. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu
4. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
5. Biuletyn Informacji Publicznej
6. aa