



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.114.2024

18 CZE. 2024
Kraków,

**Pan
Piotr Moskała
Radny Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie budowanego zjazdu do inwestycji mieszkaniowej Domosfera II, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 7 czerwca 2024 r., uprzejmie informuję.

W uchwalonym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego obszaru „Prądnik Czerwony - Wschód” (uchwała nr CIX/2890/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 września 2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Prądnik Czerwony - Wschód”, Dz. Urz. Woj. Małop. z 2018 r. poz. 6485) podłączenie terenu MW.21 (obszar realizacji wspomnianej inwestycji) było przewidziane od ul. Krzesławickiej. Kolizja z projektowaną linią tramwajową KST IV wymusiła zmianę obsługi komunikacyjnej i końcowe wskazanie dojazdu od ul. Bohomolca przez zjazd zlokalizowany między przystankiem *Marchołta 02* oraz miejscem przekroczenia ul. Bohomolca przez tramwaj.

Aktualnie przystanek *Marchołta 02* obsługuje 4 linie autobusowe dzienne oraz jedną nocną. W godzinie szczytu komunikacyjnego przystanek obsługuje 16 kursów (autobus podejżdża na przystanek średnio co około 3,5 minuty, wymiana pasażerska wynosi ok. 15-30 sekund).

Projektowany zjazd będzie obsługiwał inwestycję tylko na prawe skrzyżowanie, co zminimalizuje wpływ wykonywanej relacji na płynność ruchu na ul. Bohomolca. Z kolei przejazd tramwajowy projektowany przez ul. Bohomolca w bezpośrednim sąsiedztwie zjazdu będzie sterowany sygnalizacją świetlną (sygnalizacja przejazdowa), gdzie szacowana częstotliwość przejazdu tramwaju będzie wynosiła 2,5 min.

Zatoka przystankowa służąca do postoju pojazdów komunikacji zbiorowej dokonujących wymiany pasażerskiej, posiada określone parametry, w tym skosy wyjazdowe i wjazdowe na drogę zapewniające prawidłowe przejeżdżalności dla pojazdów transportu zbiorowego oraz czytelność układu drogowego (wskazanie początku i końca miejsca przeznaczonego dla ww. pojazdów w celu zapewnienia wymiany pasażerskiej).

Propozycja dotycząca umożliwienia przejazdu przez zatokę pojazdów chcących skręcić w prawo na teren inwestycji może generować dość istotne utrudnienia dla komunikacji miejskiej w Krakowie oraz konflikty między uczestnikami ruchu. Autobus dojeżdżający do przystanku może (w przypadku kolejki pojazdów oczekujących na skręt na teren inwestycji na analizowanym odcinku - zatoka powinna zapewniać miejsce, gdzie autobus ma zatrzymać się w sposób bezpieczny i płynny) blokować przejście dla pieszych oraz miejsce włączenia się ul. Marchołta, ponieważ nie będzie miał warunków do dojechania do krawędzi przystankowej.

Nieznaczną odległość między zatoką przystankową a zjazdem będzie powodowała przejazd pojazdu po terenie przystanku już od włączenia ul. Marchołta do ul. Bohomolca lub zmianę pasa w ostatniej chwili tuż przed wyjeżdżającym z przystanku autobusem (bardzo krótki odcinek przeplatania). Nagła zmiana pasa przez skręcający w prawo pojazd przed peronem może powodować gwałtowne hamowanie ruszającego autobusu, co będzie stwarzało konflikty między uczestnikami ruchu oraz sytuacje niebezpieczne (uraz pasażera, uszkodzenia pojazdów w wyniku kolizji, utrudnienia na etapie likwidacji skutków kolizji). Nie będzie możliwości wyeliminowania nieprawidłowego zachowania kierujących, którzy będą chcieli ominąć kolejki na pasie podstawowym poruszając się przez zatokę i pas do skrętu w prawo.

Ze względu na bliskość zjazdu do inwestycji mieszkaniowej Domosfera II i projektowanego przystanku autobusowego nie ma możliwości wykonania normatywnej zatoki przystankowej oraz pasa zjazdowego do ww. inwestycji.

Dla zaprojektowanego układu wnioskowane „otworzenie” zatoki przystankowej wpłynie na pogorszenie warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności na czytelność, jednoznaczność i kolizyjność układu drogowego. Ze względu na brak odcinka przeplatania może dochodzić do konfliktów pomiędzy pojazdami komunikacji zbiorowej włączającymi się do ruchu a pojazdami zjeżdżającymi na teren inwestycji. Z kolei w przypadku braku pojazdu komunikacji zbiorowej w zatoce część kierujących może wykorzystywać całą jej długość do zjazdu na teren inwestycji (traktowanie przestrzeni przeznaczonej dla transportu zbiorowego jako pasa wyłączenia), co może skutkować dodatkowymi sytuacjami konfliktowymi, gdy pozostała część kierujących będzie zmieniała pas ruchu za wyznaczonym przystankiem.

Wypracowane rozwiązanie, zdeterminowane ograniczeniami terenowymi oraz projektem budowy linii tramwajowej KST etap IV, minimalizuje potencjalne konflikty pomiędzy pojazdami transportu zbiorowego a pojazdami generowanymi przez planowaną zabudowę.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Stanisław KAZUR
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

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