

Marek Hohenauer

Radny Miasta Krakowa

Kraków, 19.11.2025.

Pan dr Aleksander Miszański

Prezydent Miasta Krakowa

Szanowny Panie Prezydencie,

zwracam się z interpelacją dotyczącą organizacji ruchu na ul. Mikołajczyka w kierunku Ronda Hipokratesa, na odcinku pomiędzy wiaduktem na ul. Okulickiego a ul. Samorządową oraz dalej – do Ronda Hipokratesa.

Opis stanu faktycznego

1. Na odcinku wiadukt na ul. Okulickiego → ul. Samorządowa drugi pas ruchu w praktyce jest wykorzystywany jako nieformalny parking, co ogranicza przepustowość i generuje zatory.
2. Za ul. Samorządową w kierunku Ronda Hipokratesa funkcjonuje buspas.
3. W bezpośrednim sąsiedztwie planowana jest budowa nowego parkingu, co eliminuje dotychczasowy argument o niedoborze miejsc postojowych w tej okolicy.

Uzasadnienie

Przywrócenie pełnej funkcjonalności dwóch pasów ruchu na wskazanym odcinku powinno zwiększyć przepustowość i płynność dojazdu do Ronda Hipokratesa. Jednocześnie, w świetle planowanego parkingu, utrzymywanie parkowania na jezdni jest nieuzasadnione. Zasadne jest także ponowne przeanalizowanie efektywności buspasa na odcinku ul. Samorządowa → Rondo Hipokratesa pod kątem bilansu korzyści dla transportu zbiorowego vs. istotne ograniczenie przepustowości dla ruchu ogólnego.

Wnioski i pytania

Proszę o:

1. Przeprowadzenie analizy przepustowości oraz natężeń ruchu (A/PM peak) dla całego ciągu wiadukt na ul. Okulickiego → ul. Samorządowa → Rondo Hipokratesa, z uwzględnieniem prognozy po uruchomieniu planowanego parkingu.
2. Wariantową koncepcję organizacji ruchu, obejmującą co najmniej:
 - o (W1) Likwidację parkowania na jezdni na odcinku wiadukt → ul. Samorządowa i przywrócenie dwóch pasów ruchu.

- (W2) Weryfikację zasadności buspasa na odcinku ul. Samorządowa → Rondo Hipokratesa, w tym rozpatrzenie:
 - (a) likwidacji buspasa i przywrócenia dwóch pasów ruchu dla wszystkich pojazdów,
 - (b) ewentualnie czasowego dopuszczenia ruchu ogólnego (np. poza godzinami szczytu) jako rozwiązania przejściowego, jeżeli całkowita likwidacja nie byłaby możliwa.
- 3. Przedstawienie harmonogramu i trybu wdrożenia wybranego wariantu (w tym etapowe wdrożenie: najpierw usunięcie parkowania na jezdni, potem korekta oznakowania i organizacji ruchu).
- 4. Informację o planowanym parkingu (dokładna lokalizacja, liczba miejsc, terminy realizacji, sposób włączenia w układ drogowy) oraz sposobie jego wykorzystania do kompensacji likwidowanych miejsc „na jezdni”.
- 5. Propozycję zabezpieczenia pasa drogowego przed parkowaniem na jezdni (np. fizyczne separatory/słupki, ciągłe linie krawędziowe, znaki B-36/B-35 i odpowiednie P-21), tak aby utrzymanie drugiego pasa było egzekwowalne.
- 6. Wyniki analizy wpływu (bezpieczeństwo ruchu, czasy przejazdu dla autobusów i ruchu ogólnego, hałas, emisje) przy każdej z rozważanych opcji.
- 7. Kosztorys i źródła finansowania dla wskazanych wariantów wraz z oceną możliwości realizacji w bieżącym / najbliższym budżecie.

Z wyrazami szacunku

Marek Hohenauer