



Dz.04.0021.73.2023

Uchwała Nr LXXIII/591/2023
Rady Dzielnicy IV Prądnik Biały
z dnia 23 maja 2023 r.

w sprawie uwag do planowanego wprowadzenia buspasa w ciągu ulicy Opolskiej”.

Na podstawie § 3 pkt 3 lit. g uchwały nr XCIX/1498/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 marca 2014 r. w sprawie organizacji i zakresu działania Dzielnicy IV Prądnik Biały w Krakowie (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2021 r. poz. 6698); uchwała się, co następuje:

§ 1. Wnioskuje się o wprowadzenie czasowego ograniczenia w funkcjonowaniu planowanego do wytyczenia buspasa w ciągu ulicy Opolskiej, do godzin szczytu oraz tylko w dni powszednie, do czasu otwarcia Północnej Obwodnicy Krakowa.

§ 2. Wnioskuje się o rozważenie do wprowadzenia poniższych postulatów, przy wytyczeniu buspasa w ciągu ulicy Opolskiej, do czasu otwarcia Północnej Obwodnicy Krakowa:

1. Przed skrzyżowaniami z ulicami Grażyny oraz Mackiewicza, pozostawienie 3 pasów ogólnych do jazdy prosto, wraz z umożliwieniem autobusom poruszania się prosto z pasa do skrzyżowania w prawo,
2. Pozostawienie przystanków autobusowych w rejonie skrzyżowania z ulicą Prądnicką,
3. W przypadku braku pozostawienia przystanków wskazanych w pkt 2, wnosi się o niekontynuowanie buspasa za skrzyżowaniem z ulicą Mackiewicza.

§ 3. Uchwała pozostaje w mocy do czasu otwarcia tzw. „Północnej Obwodnicy Krakowa” w ciągu S-52

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem jej podjęcia.

Przewodniczący Rady i Zarządu
Dzielnicy IV Prądnik Biały

Dominik Franczak

Uzasadnienie:

Rada Dzielnicy IV Prądnik Biały podejmuje uchwałę w oparciu o informacje medialne o utrzymaniu obecnie funkcjonującego tymczasowego buspasa, po otwarciu inwestycji związanej z budową tramwaju do Górki Narodowej.

W toku wcześniej toczonych dyskusji Zarząd Dzielnicy wyrażał wstępnie akceptację dla wytyczenia buspasów w ciągu ulicy Opolskiej, kosztem jednego pasa ruchu, po otwarciu tzw. „Północnej Obwodnicy Krakowa”. Jednocześnie Zarząd wyrażał obawę do wprowadzania buspasów przed oddaniem do użytkowania w/w trasy.

Ciąg ulic Lublańskiej, Opolskiej i Conrada pełni obecnie funkcję głównego ciągu tranzytowego na północy Krakowa, zarówno dla ruchu międzymiastowego, międzydzielnicowego, jak i wewnątrzdzielnicowego. Ciąg ten jest niewralgiczny dla całego terenu dzielnicy IV Prądnik Biały, zaś występujące na nim zatory powodują znaczące przeniesienie ruchu na lokalny układ ulic, powodując tym samym paraliż komunikacyjny na terenie dzielnicy oraz z uwagi na brak innych wielopasmowych ulic,

także na utykanie w korkach wielu ważnych linii autobusowych na ulicach takich jak Prądnicka, Batalionu „Skała AK”, Wyki, Pachońskiego, czy Mackiewicza. Nasilenie tego zjawiska można było wyraźnie zaobserwować po rozpoczęciu budowy tramwaju i wprowadzeniu tymczasowych buspasów. Od tego momentu zaczęły występować znaczne zatory w rejonie placu Imbramskiego nawet w soboty, gdzie wcześniej tego typu problemy w tym dniu nie występowały.

W związku z powyższym, przy wprowadzaniu buspasa na wspomnianym ciągu, należy zachować najwyższą staranność i dokładnie przeanalizować potencjalne skutki. Zdaniem Rady, popartym obserwacjami radnych i mieszkańców, związanych z codziennym funkcjonowaniem na terenie dzielnicy w czasie prowadzenia budowy tramwaju i obowiązywania tymczasowych buspasów, istnieje duże prawdopodobieństwo, że przy niewielkich korektach w szczegółach funkcjonowania buspasa, można znacząco poprawić sytuację ruchu na terenie wspomnianego ciągu oraz całej dzielnicy, bez żadnej szkody dla pasażerów autobusów poruszających się obecnie funkcjonującym buspasem, a pośrednio być może także z korzyścią dla pasażerów innych linii, poruszających się ulicami poprzecznymi.

Istotna jest okoliczność, że zgodnie z przyjętymi w branży ogólnymi wytycznymi do wytyczania buspasów, stosunek ilości pasażerów poruszających się komunikacją miejską, do ilości osób poruszających się transportem indywidualnym, jest znacznie mniej korzystny od wielu innych ulic, gdzie obecnie wytycza się buspasy, czy ulic, gdzie wciąż tych buspasów nie ma, jak np. ulice Pilotów, Młyńska czy Armii Krajowej. Ważna jest także kwestia, że ciąg ulicy Opolskiej jest elementem tzw. III-obwodnicy, jedyną obecnie trasą tranzytową na północy Krakowa i ma charakter obwodowy, a nie wlotowy do centrum.

Wg zapowiedzi urzędników, po otwarciu Zachodniej Obwodnicy Zielonek, tzw. „Trasy Wolbromskiej”, ulicy o charakterze wlotowym, znaczna część z aglomeracji do miasta, miała się rozejść w ulicę Opolską i do centrum zmierzać przez Al. 29 listopada. Przy niewłaściwie wytyczonym buspasie, przyczyniającym się do zwiększenia zatorów drogowych, wbrew tym zapowiedziom, po otwarciu wraz z tramwajem fragmentu Trasy Wolbromskiej, może znacząco wzrosnąć ruch na ulicach Prądnickiej, Bratysławskiej, Wybickiego, Krowoderskich Zuchów i Batalionu „Skała” AK, co przyczyni się do dalszych opóźnień linii autobusowych.

Warto także przytoczyć wypowiedź obecnego prezydenta pana Jacka Majchrowskiego, w wywiadzie udzielonym dla portalu „Transport publiczny”, pn. „Wybory w Krakowie. Majchrowski: Nasza komunikacja nie ma konkurencji – poza Warszawą”, opublikowanego 24 września 2018 roku:

„Czy wytyczanie buspasów kosztem pasa ruchu ogólnego może być zasadne wg Pana? Jeśli tak, to gdzie mogłyby powstać kolejne buspasy?”

Prezydent Jacek Majchrowski: Wyznaczanie buspasów zawsze oparte jest o analizy porównujące liczbę pasażerów podróżujących na danej ulicy autobusami wobec tych, którzy poruszają się autami. Dlatego też wyznaczony został buspas na ul. Wielickiej, gdzie ok. połowa ludzi przemieszcza się autobusami i busami. Po wprowadzeniu tego rozwiązania liczba osób, które przejeżdżają po ul. Wielickiej autem spadła zaledwie o 2 proc.

Dla porównania podobne rozwiązanie nie miałyby dziś sensu np. na ul. Opolskiej - tam buspas wpłynąłby niekorzystnie na ruch aut, a liczba pasażerów, którzy skorzystaliby z buspasu byłaby nieduża.

Największym wyzwaniem dla inżynierów projektujących sieć transportową w mieście jest dziś ul. Pilotów. Skomplikowany układ ulic i ograniczenia urbanistyczne powodują, że wyznaczenie tam buspasa nie jest łatwe. Prace nad znalezieniem najlepszego rozwiązania jednak trwają i bardzo liczę na, jak najszybsze rozwiązanie dla tego szlaku komunikacyjnego.”

Zgodnie z powyższym, Rada wnosi o przeanalizowanie postulatów, mających umożliwić wprowadzenie buspasa w sposób, który powinien maksymalnie ograniczyć negatywne skutki uboczne, aż do otwarcia Północnej Obwodnicy Krakowa, po którym buspas na przedmiotowym ciągu nie powinien budzić większych wątpliwości.