

UCHWAŁA NR Z / 5 / 2024
ZARZĄDU DZIELNICY III PRĄDNIK CZERWONY
z dnia 25 marca 2024 r.

w sprawie: przebudowy skrzyżowania ulic Mogilska / Meissnera / Jana Pawła II / Lema w ramach inwestycji KST-IV.

Na podstawie § 3 pkt 3 lit. g uchwały nr XCIX/1497/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 marca 2014 r. w sprawie organizacji i zakresu działania Dzielnicy III Prądnik Czerwony w Krakowie (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2021 r. poz. 6697) oraz uchwały nr III/24/2024 Rady Dzielnicy III Prądnik Czerwony z dnia 6 lutego 2024 r. w sprawie upoważnienia dla Zarządu Dzielnicy III Prądnik Czerwony, Zarząd Dzielnicy III Prądnik Czerwony uchwala, co następuje:

§1. Wnioskuje się do Zarządu Dróg Miasta Krakowa, reprezentującego Podmiot Publiczny w ramach umowy w formule PPP dla inwestycji pn.: „Budowa linii tramwajowej KST etap IV (ul. Meissnera - Mistrzejowice) przebiegającej wzdłuż ul. Meissnera, Młyńskiej, Lublańskiej, Dobrego Pasterza, Krzesławickiej, Bohomolca i Jancarza w Krakowie” (dalej: KST-IV) o wprowadzenie następujących zmian w projekcie skrzyżowania ulic: Mogilska / Meissnera / Jana Pawła II / Lema:

- a. uspoźnienie rozwiązań projektowych w obrębie skrzyżowania z pozostałą częścią projektu KST-IV – tj. **zawężenie w projekcie wszystkich pasów ruchu na skrzyżowaniu, poza pasami skrajnymi prawymi, do szerokości 3,0m każdy**. Pasy skrajne prawe, z racji poruszania się nimi pojazdów KMK, pozostawić o szerokości 3,25m lub 3,50m każdy;
- b. wprowadzenie do projektu **szerszego pasa zieleni w południowo-zachodniej części skrzyżowania**, pomiędzy jezdnią, a ciągami pieszo-rowerowymi, na odcinku od ul. Czyżyńskiej do ul. Lema;
- c. przeanalizowanie możliwości zaprojektowania **wylotu al. Jana Pawła II w kierunku r. Czyżyńskiego jako wylotu o przekroju dwóch pasów ruchu zamiast trzech**, tj. z „zamkniętą” zatoką przystankową;
- d. zapewnienie **wystarczającej szerokości ciągu pieszego w północno-zachodnim fragmencie skrzyżowania**, tj. w rejonie planowanego przystanku autobusowego na wylocie w kierunku r. Mogilskiego. W razie konieczności przeanalizowanie możliwości odsunięcia przystanku autobusowego w kierunku południowo-zachodnim i jego wyznaczenie na prawym pasie jezdni;
- e. przeanalizowanie możliwości wyznaczenia **dodatkowego przejścia dla pieszych** przez południową jezdnię ul. Mogilskiej / al. Jana Pawła II, na wysokości skrzyżowania z ulicą Czyżyńską, jako dodatkowego dojścia do przystanku tramwajowego w kierunku centrum miasta od osiedli zlokalizowanych po południowej części skrzyżowania (ul. Czyżyńska, ul. Dąbska).

§2. Uzasadnienie oraz uszczegółowienie wnioskowanych zmian:

ad. a.: W chwili obecnej proponowany projekt przebudowy przedmiotowego skrzyżowania jest nie tylko niespójny z rozwiązaniami stosowanymi w ramach całego projektu KST-IV (w obrębie całego projektu: szerokość prawych pasów ruchu projektowana jako 3,50m, **szerokość**

pozostałych pasów ruchu projektowana jako 3,0m), niespójny z rozwiązaniami w obrębie samego skrzyżowania (np. szerokość wszystkich projektowanych pasów ruchu na wlocie ul. Meissnera – 3,0m), niespójny z inwestycją pn.: „*Rozbudowa ul. Mogilskiej i Al. Jana Pawła II wraz z budową i przebudową istniejącej infrastruktury technicznej*” planowaną do realizacji na zlecenie Gminy Miejskiej Kraków - <https://ztp.krakow.pl/rower/audyty/audyt/rozbudowa-ul-mogilskiej-i-al-jana-pawla-ii> (projektowane pasy ruchu o szerokości 3,0m każdy na jezdni północnej oraz 3,25m i 3,0m na jezdni południowej), jak również niespójny z faktycznym dalszym przekrojem ulicy Mogilskiej (pasy ruchu o szerokości nawet 2,8m w rejonie zakładów farmaceutycznych Pliva).

Dodatkowo, zarówno ulica Mogilska, jak i al. Jana Pawła II posiadają klasę drogi „Z” – *zbiorcza*, dla której to klasy drogi, zgodnie z obowiązującymi obecnie przepisami, na drogach z co najmniej dwoma pasami ruchu standardowo stosować powinno się pasy ruchu o szerokości 3,0m każdy

Powyższa kwestia była wielokrotnie zgłaszana do Zarządu Dróg Miasta Krakowa (dalej: ZDMK) przez mieszkańców dzielnicy - zarówno w formie korespondencji, spotkań w siedzibie ZDMK oraz spotkań w siedzibie Partnera Prywatnego, jak również podczas spotkań podczas Rady Budowy.

Niezrozumiałe jest w tym zakresie dążenie ZDMK - reprezentującego Partnera Publicznego w ramach inwestycji, do budowy szerszych pasów na przedmiotowym skrzyżowaniu (3,50m). Rozwiązanie takie jest (a) niespójne zarówno z rozwiązaniami projektowymi na obszarze całej inwestycji, jak również z sytuacją (obecną oraz projektowaną) w okolicy skrzyżowania, (b) obecnymi przepisami, (c) wpływa negatywnie na możliwość aranżacji przestrzeni na przedmiotowym skrzyżowaniu, jak również (d) wpływa negatywnie na późniejsze koszty utrzymania infrastruktury drogowej przez Gminę Miejską Kraków, która ponosić je będzie po odbiorze inwestycji (Partner Prywatny utrzymuje w ramach kontraktu jedynie torowisko).

W związku z powyższym wnioskuję się o uspoźnienie rozwiązań projektowych w obrębie skrzyżowania z pozostałą częścią projektu KST-IV – tj. zawężenie w projekcie wszystkich pasów ruchu na skrzyżowaniu, poza pasami skrajnymi prawymi, do szerokości 3,0m każdy. Pasy skrajne prawe, z racji poruszania się nimi pojazdów KMK, pozostawić o szerokości 3,25m lub 3,50m każdy.

Powyższe zmiany pozwolą na:

- uspoźnienie rozwiązań projektowych w zakresie całości inwestycji oraz w obrębie samego skrzyżowania;
- uspoźnienie rozwiązań projektowych z inwestycją planowaną wzdłuż budynków dawnych zakładów zbożowych (realizowaną również na zlecenie Gminy Miejskiej Kraków);
- wprowadzenie na skrzyżowaniu większej ilości zieleni;
- poprzez oddalenie jezdni w kierunku północnym wzdłuż południowej nitki jezdni – na poprawę widoczności na skrzyżowaniu z ulicą Czyżyńską (oraz na przejściu dla pieszych i przejeździe dla rowerów);
- zmniejszenie późniejszych kosztów utrzymania oraz remontów infrastruktury drogowej;

Zmiany te są dodatkowo zgodne z wypowiedziami przedstawicieli zarówno Zarządu Transportu Publicznego (dalej: ZTP) jak również Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK (dalej: MIR) (spotkanie w dn. 21.02 br.), którzy to przedstawiciele nie zgłaszali żadnych uwag odnośnie

kwestii zawężenia pasów ruchu do szerokości 3,0m każdy (poza prawymi pasami służącymi do poruszania się pojazdów KMK), a przedstawiciel MIR wręcz twierdził, iż takie wnioski padały również do ZDMK już na etapie uzgodnień obecnej dokumentacji projektowej(!).

W miejscu tym zwracamy się również z uprzejmą prośbą o wyjaśnienie, dlaczego w oparciu o wnioski zarówno mieszkańców, jak również innych wydziałów miejskich na etapie uzgadniania projektu, a także mimo decyzji o uspołnieniu rozwiązań projektowych w zakresie całości projektu KST-IV (pasy ruchu o szerokości 3,0m+3,5m) ZDMK miesiącami nie proceduje zmian mających pozytywny wpływ na aspekty finansowe Gminy Miejskiej Kraków (węższe pasy ruchu to mniejszy obszar zajmowany przez infrastrukturę drogową, a co za tym idzie m.in. niższe koszty utrzymania oraz ew. remontów w przyszłości).

ad. b: z racji zawężenia pasów ruchu na wlocie ulicy Mogilskiej / Jana Pawła II od strony centrum, wnioskuję się o wprowadzenie do projektu szerszego pasa zieleni (o 1,5m) w południowo-zachodniej części skrzyżowania, pomiędzy jezdnią, a ciągami pieszo-rowerowymi, na odcinku od ul. Czyżyńskiej do ul. Lema, wraz z dodatkowymi nasadzeniami na tym obszarze (drzewa lub niska roślinność – w zależności od projektu instalacji podziemnych).

Powyższa zmiana pozwoli w szczególności na:

- oddalenie ciągów pieszo – rowerowych od jezdni oraz lepsze ich odseparowanie od zanieczyszczeń generowanych przez samochody;
- stworzenie przestrzeni bardziej przyjaznej pieszym (w tym pasażerom KMK) i rowerzystom, a także przestrzeni bardziej reprezentacyjnej – poprzez wprowadzenie zieleni urządzonej w szerszym zakresie;
- poprawę widoczności na skrzyżowaniu z ul. Czyżyńską, w szczególności dla pieszych oraz rowerzystów korzystających z ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż ul. Mogilskiej / Jana Pawła II (obecnie widoczność na pojazdy wyjeżdżające z ul. Czyżyńskiej jest tam bardzo mocno utrudniona);

ad. c: postuluje się przeanalizowanie możliwości zaprojektowania wylotu al. Jana Pawła II w kierunku r. Czyżyńskiego jako wylotu o przekroju dwóch pasów ruchu zamiast trzech, tj. z „zamkniętą” zatoką przystankową.

Powyższa zmiana pozwoli w szczególności na:

- lepsze sterowanie sygnalizacją świetlną na przedmiotowym skrzyżowaniu, obciążonym bardzo dużym docelowym ruchem pojazdów KMK. Po wprowadzeniu zaproponowanej zmiany oraz zawężenia przekroju wylotu ze skrzyżowania w kierunku r. Czyżyńskiego, czasy ewakuacji / międzyzielone na przejściu dla pieszych mogłyby być wyliczone na przedmiotowym wylocie dla 6,5m (3,0m + 3,5m), zamiast 10,0m jak w obecnym projekcie - co wpływałoby pozytywnie na możliwość skrócenia długości cyklu sygnalizacji świetlnej oraz przepustowość samego skrzyżowania.

Wnosimy o przeanalizowanie możliwości wprowadzenia ww. zmiany w kontekście stanowiska ZTP, którego przedstawiciel mówił podczas spotkania w dn. 21.02 br. o możliwości wprowadzenia wnioskowanej korekty pod warunkiem, iż długość „zamkniętej” zatoki przystankowej pozwoliłaby na bezproblemową obsługę przystanku.

Pragniemy również zwrócić uwagę na kuriozalne rozwiązanie istniejące w obecnym projekcie przebudowy skrzyżowania, tj. projektowanie przejazdu pojazdów transportu publicznego w kierunku Nowej Huty z pasa służącego do prawoskrętu – co skutkować będzie blokowaniem tych pojazdów przez samochody skręcające w prawo w ul. Lema (podobna sytuacja ma miejsce między innymi na Alejach Trzech Wieszców, na skrzyżowaniu z ul. Karmelicką);

ad. d.: Wnosimy o zapewnienie **wystarczającej szerokości ciągu pieszego w północno-zachodnim fragmencie skrzyżowania**, tj. w rejonie planowanego przystanku autobusowego na wylocie w kierunku r. Mogilskiego, który to ciąg pieszy przenosił będzie główny ruch pieszy m.in. z projektowanego wielkiego osiedla mieszkaniowego w miejscu dawnych zakładów zbożowych, podążającego w kierunku przystanków KMK.

W obecnym projekcie szerokość ciągu pieszego w największym miejscu, z racji planowanej zatoki przystankowej, wynosi jedynie 2,0m (minus skrajnia drogowa od strony jezdni(!)). Dodatkowo, jak wynika z wypowiedzi przedstawiciela NOHO podczas spotkania w dn. 21.02 br., na przedmiotowym fragmencie - z racji lokalizacji budynku transformatora, nie będzie wykonanego równoległego, alternatywnego ciągu pieszego oddalonego od jezdni (ciąg taki został zaprojektowany dopiero na dalszym odcinku ulicy Mogilskiej) – w efekcie czego cały ruch pieszych kumulował się będzie w tym niewralgicznym miejscu na chodniku o szerokości 2,0m (minus skrajnia drogowa 0,5m).

Prosimy o przeanalizowanie możliwości odsunięcia przystanku autobusowego w kierunku południowo-zachodnim (w kierunku centrum) i jego wyznaczenie na prawym pasie jezdni tak, aby umożliwić poszerzenie ciągu pieszego w przedmiotowym miejscu. Wniosek taki jest zgodny również z informacjami uzyskanymi od przedstawiciela ZTP oraz MIR podczas spotkania w dn. 21.02 br., gdzie stwierdzono, iż takie umiejscowienie przystanku (na prawym pasie ruchu) jest możliwe w sytuacji jego odsunięcia od skrzyżowania. Prosimy o przeanalizowanie zmian w projekcie pod kątem prognozowanych natężeń ruchu pieszego i rowerowego vs. prognozowanych natężeń pojazdów transportu publicznego korzystających z przedmiotowego przystanku (jaka jest ich ilość? czy obsługa przystanku z prawego pasa ruchu w jakikolwiek sposób skutkowałaby utrudnieniem przejazdu dla samochodów?).

Zwracamy również uwagę, iż na całym dalszym odcinku ul. Mogilskiej, w tym również w projekcie procedowanym na zlecenie Gminy Miejskiej Kraków, prawoskręty odbywają się w większości z prawego pasa ruchu (planowany prawoskręt do osiedla na terenie dawnych zakładów zbożowych, prawoskręt do LIDL, prawoskręt w ul. Grunwaldzką itd.), w związku z czym proponowana zmiana nie miałaby negatywnego wpływu na przepustowość całego ciągu drogowego w kierunku centrum.

Zwracamy się również z prośbą o przedstawienie informacji, na podstawie jakich aktualnych prognoz ruchu pieszego i rowerowego (kiedy takie prognozy były wykonywane? przez kogo? w jakim okresie? – wraz z prośbą o ich przekazanie do Rady Dzielnicy) został zaprojektowany przedmiotowy odcinek. Zwracamy uwagę, iż zgodnie z PFU dla inwestycji, projekt miał powstać na podstawie aktualnych prognoz ruchu – co dotyczy nie tylko jezdni, ale całej części drogowej, w tym ciągów pieszych i rowerowych – w związku z powyższym prosimy o przedstawienie stosownej analizy i prognoz ruchu dla ciągu pieszego i rowerowego w omawianym miejscu.

Z racji prowadzenia w przedmiotowym miejscu głównej trasy rowerowej, charakteryzującej się jednym z największych natężeń ruchu w mieście, brak jest również możliwości zastosowania w przedmiotowym miejscu wspólnego ciągu pieszo-rowerowego.

ad. e. Wnosimy o przeanalizowanie możliwości wyznaczenia dodatkowego przejścia dla pieszych przez południową jezdnię ul. Mogilskiej / al. Jana Pawła II, na wysokości skrzyżowania z ulicą Czyżyńską, jako dodatkowego dojścia do przystanku tramwajowego w kierunku centrum miasta od osiedli zlokalizowanych po południowej części skrzyżowania.

Przejście takie zlokalizowane byłoby jedynie przez południową nitkę jezdni (na wysokości skrzyżowania z ul. Czyżyńską, a więc w miejscu, gdzie i tak istnieje sygnalizacja świetlna), a następnie jako osygnalizowane przejście dla pieszych przez torowisko na wysokości południowo-zachodniego krańca peronu przystankowego (z pełnym priorytetem dla pojazdów szynowych KMK).

Proponowane rozwiązanie jest możliwe do wdrożenia i nie ma negatywnego wpływu na przepustowość zarówno ciągu drogowego (wyznaczenie przejścia w miejscu, gdzie i tak istnieje sygnalizacja świetlna), jak również przepustowości dla pojazdów szynowych KMK (pełen priorytet dla tramwajów – analogicznie, jak np. na przejściach dla pieszych w rejonie LIDL'a za zakładami zbożowymi), jego wyznaczenie na obecnym etapie nie generuje dodatkowych kosztów (a biorąc pod uwagę zmiany wnioskowane w pkt. (a) całość realizacji byłaby nawet tańsza), natomiast znacząco skraca czas dojścia do peronu tramwajowego w kierunku centrum dla mieszkańców osiedli zlokalizowanych po południowej stronie ul. Mogilskiej / Jana Pawła II (bloki przy ul. Czyżyńskiej, osiedla zlokalizowane przy ul. Dąbskiej).

§3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Piotr Moskała
Przewodniczący Rady i Zarządu
Dzielnicy III Prądnik Czerwony

UZASADNIENIE:

Uchwała ta umożliwia realizowanie statutowych obowiązków Rady Dzielnicy III Prądnik Czerwony.