



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

29 MAR. 2016

OR-03.0003.1396.2016

Kraków,

Pan
Aleksander Miszański
Radny Miasta Krakowa

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Nowohuckiej i Kuklińskiego, zgłoszoną między sesjami Rady Miasta Krakowa w dniu 2 marca 2016 r., uprzejmie informuję:

Problem blokowania skrzyżowania występuje od oddania do ruchu estakady w ciągu ul. Nowohuckiej – al. Powstańców Wielkopolskich i nie jest związany z geometrią skrzyżowania czy programem sygnalizacji świetlnej. Blokowanie tarczy skrzyżowania jest spowodowane ograniczoną przepustowością skrzyżowania ulic: Wielickiej – Powstańców Wielkopolskich – Powstańców Śląskich, która powoduje, że kolejka pojazdów sięga tarczy skrzyżowania z ul. Klimeckiego. Łączne natężenie ruchu pojazdów przejeżdżających przez skrzyżowanie pod estakadą w kierunku ul. Wielickiej oraz przejeżdżających po estakadzie jest zdecydowanie większe niż możliwości skrzyżowania z ul. Wielicką.

Ograniczenie blokowania tarczy skrzyżowania Nowohucka – Klimeckiego można osiągnąć na dwa główne sposoby: zwiększając przepustowość relacji na wprost i w lewo na skrzyżowaniu z Wielicką, tak aby upłynnić kolejkę pojazdów przed skrzyżowaniem lub ograniczając natężenia dojeżdżających pojazdów, tak aby kolejka nie powstała. Każda z dwóch głównych możliwości występuje w kilku różnych wariantach. Wszystkie podane niżej możliwości będą podlegać dalszym analizom, gdyż spektrum zagadnień i mnogość połączeń pomiędzy poszczególnymi elementami sieci transportowej oraz wzajemny ich wpływ uniemożliwiają określenie wpływu zastosowania poszczególnych propozycji bez kilkumiesięcznych analiz.

Rozpatrując szczegółowo dostępne możliwości należy stwierdzić, że sposób polegający na zwiększeniu przepustowości wlotu przy skrzyżowaniu z ul. Wielicką ma dwa główne warianty:

- a. Budowa tunelu w relacji al. Powstańców Wielkopolskich – al. Powstańców Śląskich;
- b. Wydłużenie dostępnego sygnału zielonego dla tej relacji kosztem innych relacji.

Budowa tunelu czyli bezkolizyjnego przejazdu jest dość oczywistym rozwiązaniem i zarazem najbardziej kosztownym. Wiąże się ono także ze znaczną zmianą geometrii nie tylko al. Powstańców Wielkopolskich, ale głównie al. Powstańców Śląskich, gdzie wylot skrzyżowania przebiega po znaczącym nachyleniu w górę, co oznacza, że rampa wyjazdowa

z tunelu miałyby znaczną długość i duże pochylenie, co zwiększa zakres prac, a tym samym koszt realizacji. Inwestycja taka nie jest aktualnie planowana i nie jest ujęta w Wieloletnim Planie Finansowym.

Druga możliwość ma liczne ograniczenia. Prawy pas do jazdy na wprost jest dość słabo wykorzystywany ze względu na jego długość oraz lokalizację na nim przystanku autobusowego. Można poprawić te parametry poprzez zmianę rozkładu pasów na wysokości wyjazdu z pętli autobusowej, niemniej przystanek autobusowy na pasie pozostanie (w przeszłości gdy nastąpiła jego likwidacja, z uwagi na wiele protestów konieczne stało się jego przywrócenie). Dopiero takie zabiegi umożliwią zwiększenie przepustowości przez wydłużenie efektywnego sygnału zielonego. Samo wydłużenie odbędzie się kosztem relacji ul. Limanowskiego, która już w tej chwili jest całkowicie zablokowana oraz usunięciem drugiego otwarcia dla tramwajów (dwukrotne zwiększenie strat czasu, co jest sprzeczne z Miejską Polityką Transportową).

W obu przypadkach problem kolejki zostanie przeniesiony na następne skrzyżowanie (Powstańców Śląskich – Kamieńskiego – Turowicza – Tischnera), które już w tej chwili jest przeciążone w popołudniowym szczycie od strony wlotu al. Powstańców Śląskich.

Drugi z możliwych sposobów przeciwdziałania można rozdzielić na trzy podstawowe warianty:

- a. Zmiana rozdziału pasów na zjeździe z estakady nad skrzyżowaniem Nowohucka – Kuklińskiego;
- b. Ograniczenie przepustowości skrzyżowań z głównych kierunków dojazdowych;
- c. Ograniczenie przepustowości ul. Nowohuckiej przez wyznaczenie buspasa.

Pierwszy wariant zakłada ograniczenie liczby pasów na estakadzie do jednego i jednocześnie zwiększenie liczby pasów wyjeżdżających spod estakady do dwóch. Zmniejszy to efekt blokowania środkowego pasa przez przeplatające się pojazdy jadące spod estakady na lewo skręt w ul. Wielicką oraz zwiększy przepustowość wyjazdu spod estakady kosztem ul. Nowohuckiej.

Drugi wariant można zrealizować głównie poprzez skrócenie cykli sygnalizacji świetlnej oraz ograniczenie maksymalnych długości sygnałów zielonych na poszczególnych relacjach. Ograniczenia powinny w takim przypadku być wprowadzane w miejscach, w których występują obecnie kolejki pojazdów w celu minimalizowania negatywnych efektów, jednak i tak spotykają się z bardzo negatywnym odbiorem społecznym, gdyż odczuwalna prędkość poruszania się kolejek zostanie znacząco zredukowana. Utrudnienia zostaną rozłożone na większą liczbę uczestników ruchu.

Trzeci wariant zakłada ograniczenia tylko na ul. Nowohuckiej, na której zostanie wyznaczony pas dla autobusów i innych pojazdów komunikacji publicznej. Ograniczy to przepustowość o około połowę, jednak zminimalizuje jednocześnie negatywne efekty dla pasażerów komunikacji publicznej w tym ciągu, jakie mogłyby być ich udziałem w wariantcie drugim. Można nawet stwierdzić, że ich sytuacja ulegnie znaczącej poprawie. W tym wariantcie będą analizowane także trwałe zmiany w podziale zadań przewozowych między komunikacją indywidualną a publiczną. Jest wielce prawdopodobne, że wymagane będzie uruchomienie dodatkowych kursów komunikacji publicznej, aby przenieść zwiększone zainteresowanie pasażerów na liniach przebiegających przez ul. Nowohucką.

Każdy z opisanych wariantów i ewentualnie inne warianty, które będą wynikiem prowadzonych badań, będzie analizowany pod kątem zasadności i szacunkowych kosztów wprowadzenia.

Z uwagi na prowadzone prace na skrzyżowaniu ul. Wielicka – al. Powstańców Śląskich zmiany w natężeniach ruchu są na tyle duże, że wprowadzanie któregośkolwiek wariantu (możliwego do zrealizowania w tak krótkim czasie) aktualnie nie jest celowe. Ewentualne prace wynikające z przeprowadzonych badań będą możliwe najwcześniej po zakończeniu prac prowadzonych przez PKP PLK i ustabilizowaniu się sytuacji ruchowej w rejonie objętym przebudową.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Tadeusz Trzmiel
Z-ca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
3. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA
4. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
5. Biuletyn Informacji Publicznej
6. Aa