

ZARZĄD INFRASTRUKTURY KOMUNALNEJ I TRANSPORTU W KRAKOWIE

ul. Centralna 53, 31-586 Kraków, centrala tel. +48 12 61 67 000, fax: +48 12 61 67 417, email: sekretariat@zikit.krakow.pl

ZiKiT/P/0160/08/IPD/28333

Kraków dnia 19.06.2009 r.

dot : Opracowania dokumentacji projektowej na przebudowę linii tramwajowej na odcinku ul. Mogilska – Plac Centralny- CA HTS – Ujastek – Kocmyrzowska – Wzgórza Krzesławickie wraz z systemem sterowania.

**Krakowskie Stowarzyszenie
Przestrzeń. Ludzie. Miasto
ul. Zaulek 14/3
30-703 Kraków**

W nawiązaniu do Państwa pisma z datą wpływu do Zarządu 20.05.2009 r. w sprawie komentarzy oraz odpowiedzi na niektóre tematy dotyczące zadania inwestycyjnego pn: „Opracowanie dokumentacji projektowej na przebudowę linii tramwajowej na odcinku ul. Mogilska – Plac Centralny - CA HTS – Ujastek- Kocmyrzowska-Wzgórza Krzesławickie wraz z systemem sterowania”, Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu po przeanalizowaniu Państwa uwag przesyła stanowisko do niektórych komentarzy:

Ad.2 Zgodnie z ustaleniami z konsultacji społecznych z dnia 14.01.2009 r. lewoskręt w ul. Grunwaldzką został zlikwidowany i tak został zaprojektowany i uzgodniony w dokumentacji projektowej.

Ad.5 Przejście dla pieszych w ul. Mogilskiej na wys. budynku 23-25 zostanie wykonane w bieżącym roku wyprzedzająco niż przebudowa linii tramwajowej na odcinku od Ronda ul. Mogilskiego do węzła W1.

Ad.6 Zatwierdzony do realizacji projekt przebudowy ronda Mogilskiego w związku z budową szybkiego tramwaju w ramach realizacji projektu „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji Krakowskiej etap I”- działania 1,6 ZPORR- zakładał usytuowanie przystanków tramwajowych w środku ronda Mogilskiego na poziomie -1 zamiast przystanków za i przed rondem. Jedynie na czas przebudowy w rejonie ul. Grunwaldzkiej zostały zlokalizowane przystanki tymczasowe (kosztem zawężenia jezdni do jednego pasa). Przystanki powyższe były utworzone w zastępstwie nieczynnych przystanków przy rondzie Mogilskim w związku z prowadzoną tam w/w inwestycją. Rozumiemy, że w związku z długim czasem realizacji okoliczni mieszkańcy oraz pracownicy pobliskich firm przyzwyczaili się do korzystania z tak zlokalizowanych tymczasowych przystanków tramwajowych, ale na etapie zakończenia robót te przystanki musiały zostać rozebrane, aby ruch samochodowy mógł odbywać się po dwóch pasach.

Analizując obecnie występujące odległości dojść pieszych do przystanków tramwajowych zlokalizowanych przy Plivie oraz rondzie Mogilskim to należy stwierdzić, że mieszczą się one w granicach zalecanych dojść pieszych dla obszarów o charakterze śródmieścia (350 do 500 m). Jeżeli chodzi o dostępność przystanków zlokalizowanych na nowo przebudowanym

rondzie Mogilskim to należy zaznaczyć, że pomimo różnicy poziomów (przystanki w dole) jest ona dobra, ponieważ w ramach inwestycji zostały wykonane windy dla niepełnosprawnych oraz schody ruchome.

Dodać należy, że w opracowywanym obecnie projekcie przedsięwzięcia pn: przebudowa linii tramwajowej na odcinku ul. Mogilska – Plac Centralny - CA HTS - Ujastek – Kocmyrzowska – Wzgórza Krzesławickie zakłada się, że para przystanków „Pliva” będzie przesunięta w kierunku ronda Mogilskiego. Będą one zlokalizowane przy skrzyżowaniu ul. Cystersów.

Ad.8, Ad.13 Projektowana lokalizacja przystanków kierunkowych m.in. na Rondzie Czyżyńskim oraz Placu Centralnym wynika przede wszystkim z obowiązujących przepisów Ministerstwa Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony środowiska w sprawie „Wytycznych Technicznych Projektowania, Budowy i Utrzymania Torów Tramwajowych” Warszawa 1983 r., rozdz. 6.1 pkt 4. Przepisy te wskazują, aby w węzłach rozjazdowych na skrzyżowaniach ulic z sygnalizacją świetlną przystanki tramwajowe były lokalizowane za skrzyżowaniami (jako przystanki kierunkowe). Podobne przepisy obowiązują również dla lokalizacji przystanków autobusowych – zgodnie z §119 ust.1 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.nr 43, poz. 430).

Tak zlokalizowane przystanki są korzystne dla pasażerów – odjazdy pojazdów komunikacji publicznej w określonym kierunku odbywają się ze wspólnego przystanku a dodatkowo dla niektórych relacji stanowią ułatwienie przy wykonywaniu przesiadki tramwaj – autobus. Rozwiązanie takie wpływa również na poprawę bezpieczeństwa osób korzystających z komunikacji publicznej eliminując przebieganie przez jezdnię do nadjeżdżającego pociągu tramwajowego. Zaznaczyć należy iż składane były wnioski o skierowanie trasy linii tramwaju nr 5 na Placu Centralnym tak aby w kierunku centrum miasta wspólny przystanek z liniami nr 4 oraz 22

Przystanki kierunkowe na Rondzie Czyżyńskim przyczynią się również do poprawy bezpieczeństwa ponieważ aktualnie obserwujemy przebieganie w poziomie jezdni między jednym a drugim przystankiem do nadjeżdżającego np. w kierunku centrum miasta pociągu tramwajowego

Dodać należy, że nie stosuje się rozwiązań polegających na lokalizacji przystanków komunikacji miejskiej zarówno przed jak i na wylotach ze skrzyżowania. Takie zagęszczanie ilości przystanków byłoby rozwiązaniem niewłaściwym pod względem wyżej cytowanych przepisów jak również obniżającym sprawność komunikacji miejskiej poprzez wymuszenie każdorazowego zatrzymywania się pojazdów tejże komunikacji przed jak i za skrzyżowaniem. Ważne jest to szczególnie w przypadku jeśli chcemy aby linia tramwajowa miała parametry o cechach szybkiego tramwaju.

Ad.9 Zatoki parkingowe nie zostały zaprojektowane z uwagi na to że został zaprojektowany ciąg pieszo-rowerowy, zgodnie ze „Studium systemu podstawowych tras rowerowych dla miasta Krakowa” na których nie dopuszcza się możliwości parkowania pojazdów. W ul. Mogilskiej są odtwarzane istniejące przejścia dla pieszych zlokalizowane przy przystankach komunikacji zbiorowej. Każde dodatkowe przejście dla pieszych wiąże się z zaprojektowaniem sygnalizacji świetlnej na trasie szybkiego tramwaju.

Ad.10 Wydział Strategii i Rozwoju Miasta Krakowa UMK w związku z przygotowywanym konkursem ideowo-koncepcyjnym na opracowanie całościowego projektu zagospodarowania przestrzeni publicznej alei Róż , Placu Centralnego zwrócił się o przesłanie informacji i przyjętych założeń projektowych w zakresie rozwiązań

komunikacyjnych. W tym obszarze zaprojektowano przystanki kierunkowe – na wlotach ulic, likwidującym samym przystanki tramwajowe kierunkowe- na wlotach ulic, likwidując tym samym przystanki wewnątrz Placu Centralnego, skorygowano układ torowiska tramwajowego, dowiązano ścieżki rowerowe do istniejących, dostosowano do nowego układu istniejące sygnalizacje świetlne.

Ad.11 Zaprojektowanie przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną na al. Jana Pawła II w rejonie ul. Marii Dąbrowskiej jest zasadne ze względu na lokalizację przystanku komunikacji zbiorowej, duże natężenie pojazdów, przekraczanie prędkości przez pojazdy samochodowe oraz ze względu na bezpieczeństwo pieszych, szczególnie starsze osoby korzystające z bliskości kościoła.

Ad.12 Plansza w załączeniu

DYREKTOR
Zarządu Infrastruktury Komunalnej
i Transportu

Joanna Niedziałkowska

Otrzymują:

1 x Adresat + zał.

1 x a/a

