



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

KE-01.152.74.2021.DP

Kraków, 31 STY 2022

### Odpowiedź na petycję

<b>Sprawa</b>	Petycja, zawierająca postulat wyznaczenia naziemnych przejść dla pieszych na skrzyżowaniu ulic: Lubicz, Westerplatte, Basztowej i Pawiej.
<b>Data pisma</b>	7 grudnia 2021 r.
<b>Data wpływu</b>	7 grudnia 2021 r.
<b>Znak sprawy</b>	KE-01.152.74.2021.DP

Odpowiadając na powyższą petycję, proszę o przyjęcie następujących wyjaśnień.

Obecny układ geometryczny skrzyżowania ulic: Lubicz, Westerplatte, Basztowej i Pawiej jest uwarunkowany historycznie i wynika m. in. z istnienia tzw. przekopu Talowskiego na ul. Lubicz oraz przejścia podziemnego zlokalizowanego pod ww. skrzyżowaniem. Głównym ciągiem pieszym przedmiotowego obszaru z największym natężeniem ruchu jest kierunek pomiędzy dworcem kolejowym, a krakowskimi Plantami. Właśnie na tym odcinku zlokalizowany jest tunel o szerokim przekroju, w pełni wykorzystywany oraz zapewniający bezpieczeństwo poprzez brak ruchu samochodowego.

Tunel ten z uwagi na zabudowę nie mógł zostać poprowadzony do obszaru ul. Basztowej, stąd też nie ma obecnie możliwości przejścia przez ulicę Pawią. W celu przedostania się z przystanków komunikacji miejskiej zlokalizowanych we wschodniej części skrzyżowania, pieszy musi skorzystać z przejścia znajdującego się przy ul. Worcella.

Kwestia wyznaczenia przejść dla pieszych w rejonie skrzyżowania ulic: Lubicz, Westerplatte, Basztowej i Pawiej była jednym z tematów omawianych w dniu 13 stycznia 2022 r. na posiedzeniu Zespołu ds. bezpieczeństwa i organizacji ruchu powołanego przez Prezydenta Miasta Krakowa<sup>1</sup>. W jego skład wchodzi m. in. przedstawiciele Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Krakowie, Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, Straży Miejskiej Miasta Krakowa, Zarządu Dróg Miasta Krakowa, Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie.

Podczas ww. posiedzenia ustalono, że jedyną lokalizacją, w której istnieje możliwość wyznaczenia bezpiecznego przejścia dla pieszych (bez większej ingerencji w infrastrukturę drogową) jest ul. Pawia.

W związku z powyższym, Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa sporządzi projekt wyznaczający przejście dla pieszych przez ul. Pawią, który następnie zostanie przekazany do Zarządu Dróg Miasta Krakowa celem jego realizacji w terenie. Niemniej jednak z uwagi na potrzebę dostosowania przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa infrastruktury tj. wykonanie dedykowanego oświetlenia, obniżenie fragmentu chodnika i krawężnika w bezpośrednim sąsiedztwie przejścia, montaż pasów medialnych, likwidacja barier, wykonanie wyspy azylu pomiędzy pasami ruchu, projekt ten zostanie wdrożony w terenie w terminie wynikającym z ustalonego przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa harmonogramu prac.

Natomiast, z uwagi na istniejącą infrastrukturę tramwajową, nie ma możliwości wyznaczenia tego typu przejść na ul. Basztowej oraz na ul. Lubicz, zaś w przypadku ul. Westerplatte – mogłoby to doprowadzić do obniżenia przepustowości zarówno przystanku, jak i ruchu tramwajowego.

Podkreślenia bowiem wymaga, że skrzyżowanie ulic: Lubicz, Westerplatte, Basztowej i Pawiej przenosi bardzo duży ruch pojazdów komunikacji miejskiej, w tym w relacjach skrajnych. Poza ruchem pojazdów transportu zbiorowego, na skrzyżowaniu występuje ruch zmotoryzowanego transportu indywidualnego. Tym samym, skrzyżowanie to różni się od innych zlokalizowanych w ścisłym centrum Miasta (np. w rejonie teatru „Bagatela”), gdzie ruch samochodowy jest istotnie ograniczony. Jednym z głównych czynników wpływających na przepustowość tego skrzyżowania jest natężenie ruchu autobusów i tramwajów (ponad 120 kursów w godzinie szczytu) oraz czas trwania wymiany pasażerskiej (ten – z uwagi na lokalizację w centrum miasta – jest dłuższy niż na typowym przystanku).

Pojawienie się dodatkowego ruchu pieszego może istotnie pogorszyć warunki ruchu pojazdów transportu zbiorowego oraz wpłynąć negatywnie na ich punktualność. Z uwagi na charakterystykę sieci tramwajowej Krakowa, opóźnienia te mogą oddziaływać na linie tramwajowe na obszarze całego Miasta.

Przedmiotowe skrzyżowanie stanowi również węzeł przesiadkowy dla komunikacji nocnej. Linie autobusowe oraz tramwajowe przyjeżdżają kilka minut przed pełną godziną, umożliwiając pasażerom przesiadkę między liniami, a następnie o pełnej godzinie ruszają w dalszą trasę. Ze względu na mnogość linii, kierowcy i motorniczowie przyjeżdżający jako pierwsi na dany wlot mają obowiązek zatrzymać się maksymalnie daleko na krańcu peronu, tak aby kolejne pojazdy zmieściły się na peronie. Z tego względu wyznaczenie przejść dla pieszych spowoduje skrócenie długości linii peronowej, przy której zatrzymują się pojazdy obsługujące

---

<sup>1</sup> Zarządzenie Nr 761/2019 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 kwietnia 2019 r. w sprawie powołania Zespołu ds. bezpieczeństwa i organizacji ruchu (z późn. zm.).

komunikację nocną, a tym samym może doprowadzić do konieczności wysiadania pasażerów na jezdnię poza peronem.

Dodatkowo informuję, że ze względu na elementy ruchome tzw. iglice, nie wyznacza się przejść dla pieszych przez zwrotnice. Powyższe jest związane z kwestiami odpowiedniej konserwacji, a zwłaszcza bezpiecznej eksploatacji infrastruktury tramwajowej tj. zapobieganiu przypadkom samoczynnego przełożenia zwrotnicy pod przechodzącym pieszym.

Powyższa okoliczność również uniemożliwia realizację części postulatów zawartych w treści petycji z dnia 7 grudnia 2021 r.

Wyrażam nadzieję, że powyższe wyjaśnienia zostaną przez                    przyjęte oraz zwracam się z prośbą o poinformowanie o treści niniejszego pisma wszystkich zainteresowanych przedmiotową sprawą osób.

Z poważaniem,

  
z up. PREZYDENTA MIASTA  
Jerzy Mizyż  
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat,
2. Aa.

Do wiadomości:

1. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK,
2. Zarząd Dróg Miasta Krakowa,
3. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie.