



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-05.0057-1317/XXXIII/08

Kraków, 27. 02. 2008

**Pan
Daniel Piechowicz
Radny Miasta Krakowa**

W uzupełnieniu odpowiedzi z dnia 13 lutego 2008 r. na Pana interpelację w sprawie rozwiązań komunikacyjnych na rondzie Grzegórzkim, zgłoszoną na XXXIII Sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 23 stycznia 2008 r., uprzejmie informuję:

Rozwiązania techniczne aktualnie realizowanej inwestycji, polegającej na budowie Krakowskiego Szybkiego Tramwaju (KST) od Pętli Kamiennej do ronda Grzegórzkiego, były konsultowane ze specjalistami (również zagranicznymi) i uzgadniane we wszystkich fazach przygotowania do realizacji, począwszy od faz przedprojektowych. Jest to powszechnie stosowane postępowanie przy planowanej realizacji skomplikowanych zadań. Analizy studialne i badania przedprojektowe stanowią wiarygodne dane dotyczące możliwości powstania budowli w założonym kształcie, a wykonywany później projekt budowlany bazuje na analizach dokonanych we wcześniejszych stadiach.

Każde z podejmowanych działań inwestycyjnych musi być (i tak jest również w przypadku budowy Krakowskiego Szybkiego Tramwaju) zgodne z długofalową polityką rozwoju aglomeracji miejskiej, którą w przypadku Miasta Krakowa określają w zakresie komunikacji następujące dokumenty:

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa,
- Strategia Rozwoju Miasta Krakowa,
- Polityka Transportowa Miasta Krakowa.

Wszystkie wykonywane opracowania studialne - uwzględniające przyjęty model funkcjonalny systemu transportowego Miasta, zakładający układ promienisto - obwodowy - wskazują na celowość stosowania rozwiązań dwupoziomowych w ciągu ulic III Obwodnicy, które powinny służyć realizacji połączeń międzydzielnicowych (transport indywidualny), natomiast wewnątrz tego obszaru zakłada się priorytet dla transportu zbiorowego.

Pomimo faktu, że inwestycja pn. Krakowski Szybki Tramwaj była długo przygotowywana, a jej realizacja napotykała na różnego rodzaju trudności, wykonane wcześniej opracowania podlegały nowym uzgodnieniom i właściwym do ich wymagań zmianom, uwzględniającym m.in. uaktualnione prognozy natężenia ruchu na kolejne 20 lat.

Kształt wskazanego do realizacji w ramach przetargu ronda Grzegórzkiego (w formie skrzyżowania z wyspą centralną) określała opracowana w 2005 r. przez AACentrum sp. z o.o. koncepcja, która posiadała wszystkie wymagane uzgodnienia. Kontrakt na budowę z projektowaniem dotyczący odcinka Pętla Kamienna - rondo Grzegórzkie (obszary 1, 4, 5, i 6) został podpisany z konsorcjum firm Budimex Dromex S. A. i PeBeKa S.A. w dniu 3 lipca 2006 r. po ogłoszonym przetargu i długotrwałym procesie wyłaniania wykonawcy.

Ostateczne warunki do projektowania przebudowy ronda Grzegórzeckiego zostały ustalone w dniu 14 grudnia 2006 r. na naradzie w Agencji Rozwoju Miasta S.A. z udziałem przedstawicieli ARM S.A., Wydziału Inwestycji UMK; Budimex Dromex, Zarządu Transportu Publicznego Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska UMK, Krakowskiego Zarządu Dróg oraz Pełnomocnika Prezydenta Miasta Krakowa ds. Inwestycji Strategicznych. Podczas tego spotkania żaden z jego uczestników nie zgłosił sugestii budowy ronda dwupoziomowego.

W 2007 r. wprowadzono - do trwającego już kontraktu zmianę kształtu ronda, tj. zamiast pierwotnie planowanego skrzyżowania z wyspą centralną zdecydowano o budowie tzw. „ronda turbinowego”. Dzięki dokonaniu takiej zmiany uzyskano następujące korzyści:

- zapewnienie zdecydowanie większej akumulacji tramwajowej niż dla skrzyżowania z wyspą centralną, co przy założeniu dwufazowej sygnalizacji będzie gwarantować sprawne funkcjonowanie i eliminację możliwości wzajemnego blokowania się tramwajów na tarczy skrzyżowania,
- zapewnienie znacznie większej powierzchni akumulacyjnej dla relacji skrętnych ruchu samochodowego, co ma istotne znaczenie dla uzyskania właściwej przepustowości. Spodziewana przepustowość dla relacji skrętnych wynosi:
 - wyspa centralna - 2000 pojazdów umownych/godz.,
 - rondo turbinowe - 4640 pojazdów umownych /godz. (o 2640 pojazdów więcej).
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pieszego poprzez zdecydowanie krótsze przejścia dla pieszych (średnio o ok. 30%).

Wobec zgodności przyjętego rozwiązania z długofalową polityką Miasta w dostosowaniu do najnowszych prognoz ruchu, a także uzyskania przez wykonany projekt wszelkich niezbędnych uzgodnień, przebudowa ronda Grzegórzeckiego jako „ronda turbinowego” jest uzasadniona.

Przeprowadzenie analizy związanej z ewentualnym opracowaniem koncepcji budowy ronda Grzegórzeckiego jako ronda dwupoziomowego wymagałoby uwzględnienia istotnych negatywnych aspektów, tj.:

- konieczne wyburzenia,
- niezgodność z najbardziej ogólną zasadą polityki transportowej o niezwiększaniu przepustowości ulic w śródmieściu,
- absorpcja przez estakadę ruchu z zewnątrz do centrum powodująca zatłoczenie sąsiednich skrzyżowań, w tym ul. Grzegórzeckiej (uaktywnione skręty),
- zachęta (również psychologiczna) do częstszych dojazdów do śródmieścia (co wymaga ograniczenia) lub przejazdów tranzytowych (co winno być eliminowane), będąca konkurencją dla zbiorowego transportu,
- uciążliwości środowiskowe dla okolicznych mieszkańców (zbliżenie jezdni do budynków, ograniczenia widoczności z okien, ekrany akustyczne).

Wprowadzanie na aktualnym etapie zaawansowania robót jakichkolwiek zasadniczych zmian może skutkować szeregiem negatywnych dla Miasta czynników:

- stratami ekonomicznymi związanymi z faktem finansowania zadania ze środków EBOR i EBI (banki przestrzegają zapisów kontraktu i rzadko zgadzają się na wprowadzanie do nich zasadniczych zmian, a każdorazowa zmiana wymaga ich akceptacji), z kosztami mobilizacji Wykonawcy oraz kosztami powstawania kolejnej wersji dokumentacji i ewentualnymi kosztami wypowiedzenia kontraktu,

- stratami czasowymi związanymi z koniecznością przeprowadzenia przygotowania zupełnie nowej inwestycji i pozyskaniem nowych projektów, zgód, opinii oraz decyzji administracyjnych,
- ryzykiem niezrealizowania przebudowy ronda w bliskiej perspektywie czasowej - z uwagi na konieczność poszerzenia zakresu inwestycji o nowy teren nieobjęty wydaną decyzją WZiZT, gdzie zasadne byłoby nawet dokonanie wyburzeń, a zatem rozpoczęcia procedury uzyskiwania zgody wszystkich stron, których dotyczy inwestycja, co może spowodować zablokowanie jej na długi okres.

Aktualnie inwestycja na rondzie Grzegórzeckim jest w fazie realizacji. W dniu 17 stycznia 2008 r. Wykonawcy przekazany został plac budowy dla tej części zadania KST. Realizacja przebiegać będzie na zasadzie zgłoszenia robót i zawiadomienia Wydziału Architektury i Urbanistyki UMK, który pismem AU-01-4-JŁA.73593-1246/07 z dnia 22 grudnia 2007 r. potwierdził kompletność złożonego wniosku w przedmiotowej sprawie oraz poinformował o braku przesłanek do wniesienia sprzeciwu w drodze decyzji. Termin zakończenia realizacji zadania został wyznaczony, zgodnie z zapisami zawartego kontraktu, na dzień 30 września 2008 r.

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Janek Majchrowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. Wydział Inwestycji
3. Agencja Rozwoju Miasta
4. Zarząd Dróg i Transportu
5. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
6. Biuletyn Informacji Publicznej
7. A/a