



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-05.0057-2056/LII/08

Kraków, 15. PAZ. 2008

Pan
Janusz Chwajol
Radny Miasta Krakowa

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie lokalizacji przystanków na rondzie Grzegórzeckim, zgłoszoną na LII Sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 24 września 2008 r., uprzejmie informuję:

Rondo Grzegórzeckie – zaprojektowane jako rondo turbinowe – zostało zrealizowane przez Budimex-Dromex S.A. Zgodnie z projektem, który uzyskał wszystkie wymagane uzgodnienia (w tym zarządcy ruchu i transportu, jakim był Zarząd Dróg i Transportu) i decyzje. Realizacja przebiegała zgodnie ze sztuką budowlaną oraz obowiązującymi przepisami prawa.

Całość przyjętych rozwiązań projektowych jest zgodna z zatwierdzoną przez miasto polityką transportową, zapewniającą priorytet komunikacji zbiorowej. W tym celu zostały utworzone wydzielone pasy tramwajowo-autobusowe ze wspólnymi przystankami. Przystanki kierunkowe, tzn. przystanki zlokalizowane na wylotach ze skrzyżowania „rozstrzygają” dla podróży kurs tramwajów i autobusów oraz zwiększają przepustowość, co ma zasadnicze znaczenie dla przebiegu przez rondo Grzegórzeckie Szybkiego Tramwaju. W nowym układzie drogowym wprowadzony został przystanek tramwajowo-autobusowy na wylocie ul. Kotlarskiej (również kierunkowy), którego lokalizacja jest korzystna dla mieszkańców terenów po południowo-zachodniej stronie ronda.

Jak każda nowa inwestycja, tak i rondo Grzegórzeckie wymaga czasu na przystosowanie się użytkowników do nowych warunków. Dopiero po pewnym okresie eksploatacji oraz po przeprowadzeniu obserwacji i analiz będzie można dokonać oceny efektywności zrealizowanego projektu. Modyfikacja zastosowanych rozwiązań jest możliwa, jednak każda podejmowana decyzja musi być oparta na wykonanych analizach, dotyczących wszystkich aspektów ruchu (również w aspekcie jego natężenia i przepustowości).

Budowa przejść podziemnych na rondzie Grzegórzeckim wymagałaby znacznie większego nakładu sił i środków na realizację inwestycji, szerszego zajęcia terenu, uzyskania nowych decyzji administracyjnych oraz zgody wszystkich współwłaścicieli przyległych nieruchomości, co w warunkach krakowskich zajmuje zwykle kilka lat, a często - ze względu na trudności z ich uzyskaniem - wiąże się z koniecznością zaniechania realizacji zadania. W związku z powyższym przyjęte rozwiązania są optymalne z punktu widzenia uwarunkowań formalnych i technicznych.

Uprzejmie informuję, że Plac Wolnica posiada status placu miejskiego ogólnodostępnego i znajduje się w zarządzie Wydziału Spraw Administracyjnych UMK. Taki zapis w zarządzeniu Nr 906/2008 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 maja 2008 r. jest konsekwencją uchwały Nr LXXXVII/884/05 Rady Miasta Krakowa z dnia 14 września 2005 r. Jej celem było udostępnienie wymienionej nieruchomości dla ruchu pieszego (w zamyśle - dla organizacji imprez), a w związku z tym ograniczenie dostępności dla ruchu samochodów w tym miejscu. Zarządzający Placem Wolnica udostępnił więc miejsca parkingowe dla kilkudziesięciu pojazdów parkujących równolegle w dwóch rzędach wraz z przestrzenią na przejazd pomiędzy nimi, znajdujące się przy północnej pierzei placu. Planowane jest przesunięcie donic, tak aby zapewnić pas o szerokości 5 m dla pojazdów parkujących prostopadłe oraz dwa pasy ruchu o szerokości 3 m umożliwiające dojazd pojazdów dostawczych do sklepów usytuowanych w kamienicach stojących przy placu.

Na pętli Krowodrza Górka aktualnie kończą bieg cztery linie tramwajowe. Badania ZDiT z ubiegłego roku wykazały, że ta oferta w zupełności zapewnia potrzeby przewozowe tamtego rejonu i nie zachodzi potrzeba, aby kończyła tam bieg dodatkowa linia tramwajowa. Jednocześnie w najbliższym czasie (po dopuszczeniu do ruchu tunelu tramwajowego) na Krowodrzy Górka pojawi się nowa oferta w postaci szybkiego tramwaju (w zamian za linię 34).

Betonowe separatory na ul. Stradomskiej zostały zamontowane z myślą o poprawie warunków ruchu dla pojazdów komunikacji miejskiej. Dzięki takiemu rozwiązaniu tramwaje i autobusy nie są blokowane przez prywatne samochody, co wpływa na udogodnienie w korzystaniu z komunikacji miejskiej. Dojazd do bram czy placów wzdłuż ulicy jest możliwy dla pojazdów o gabarytach odpowiednich do zabudowy śródmiejskiej.

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jacek Majchrowski

Otrzymują:

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