



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.2949.2017

Kraków, 20 WRZ. 2017

**Pan
Bolesław Kosior
Radny Miasta Krakowa**

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie budowy parkingu oraz terminala autobusowego w ciągu ulic Bronowicka-Balicka, złożoną między sesjami Rady Miasta Krakowa w dniu 4 września 2017 r., uprzejmie informuję.

W materiale przedstawionym przez Stowarzyszenie Nasze Bronowice - Inicjatywa Obywatelska podniesiono następujące zagadnienia:

1. Teren lokalizacji inwestycji.
2. Zapisy polityki transportowej Miasta Krakowa.
3. Oddziaływania obiektu w zakresie spalin i hałasu.
4. Konsultacje społeczne.
5. Racjonalność ponoszonych nakładów ekonomicznych.
6. Czynniki zdrowotny - warunki życia mieszkańców.
7. Opinia Pana mgr inż. Adama Kramarczyka dotycząca lokalizacji parkingu.

W odpowiedzi na wyżej wymienione kwestie uprzejmie informuję:

Ad 1.

Planowane rozwiązanie mieści się w całości w obrębie łącznicy drogowej, tj. zjazdu z ul. Bronowickiej na ul. Armii Krajowej, w północno-wschodniej części węzła będącego skrzyżowaniem dwupoziomowym. Planowana inwestycja zlokalizowana jest w pasie drogowym, więc nie jest zmieniane przeznaczenie terenu w zakresie planowanej inwestycji. W toku prowadzonego postępowania decyzją Ministra Infrastruktury i Budownictwa wydana została zgoda na odstępstwo od warunków technicznych, co umożliwia realizację inwestycji w procedowanej lokalizacji.

Ad 2.

Wybrana lokalizacja węzła przesiadkowego nie spełnia warunku lokalizacji „poza obszarami koncentracji mieszkalnictwa i miejsc pracy”. Niemniej jednak należy zauważyć, że jest zgodna z pozostałymi kryteriami określonymi w Polityce Transportowej dla Miasta Krakowa na lata 2016-2025:

- zlokalizowana jest w sąsiedztwie projektowanego przystanku Kraków Bronowice, który obsługiwać będzie relacje w kierunku Krzeszowic i Trzebini oraz portu lotniczego w Balicach,

- zapewnia dobre powiązanie z przystankiem tramwajowym oraz położona jest w sąsiedztwie III obwodnicy, której fragment stanowi ul. Armii Krajowej.

Skuteczność funkcjonowania węzła przesiadkowego, zwłaszcza parkingu Park&Ride zależy w decydującym stopniu od możliwości dogodnej przesiadki na komunikację zbiorową. Dodatkowo, dzięki umieszczeniu w tym samym miejscu dworca autobusowego obsługującego przede wszystkim linie aglomeracyjne, lokalizacja ta zapewnia dogodny dojazd do centrum osobom mieszkającym poza Krakowem, a korzystającym na co dzień z transportu publicznego.

W omawianym przypadku kluczową rolę odgrywać będzie transport kolejowy, który zapewni dojazd do centrum Krakowa (Dworzec Główny PKP) w niespełna 10 minut. Żaden inny środek transportu (nie wyłączając tramwaju) nie zapewni tak szybkiej dostępności do centrum.

Intensywna rozbudowa Miasta spowodowała, że znalezienie dla węzła przesiadkowego miejsca, które spełniałoby w sposób satysfakcjonujący wszystkie kryteria opisane w Polityce Transportowej jest bardzo trudne lub wręcz niemożliwe. Konieczne jest zatem poszukiwanie rozwiązań kompromisowych. Taki kompromis stanowi lokalizacja węzła przesiadkowego Bronowice, o wyborze której zadecydowały przede wszystkim względy funkcjonalne i efektywność zamierzonego przedsięwzięcia.

Jednocześnie należy podkreślić, iż parking pełnić będzie również funkcje uzupełniające. Rozwiązanie takie porządkuje zapotrzebowanie parkingowe eliminując dodatkowy ruch samochodowy w obrębie dróg wewnętrznych i lokalnych.

Ad 3.

Możliwe jest, iż budowa dworca i parkingu P&R Bronowice spowoduje zmniejszenie prędkości na łączniku ulic Bronowickiej i Armii Krajowej, jednak należy zauważyć, że - według źródeł zagranicznych - płynne poruszanie się ze zmniejszoną prędkością nie pociąga za sobą zwiększenia emisji hałasu i zanieczyszczeń. I tak:

- zmniejszenie prędkości z 50 km/h do 30 km/h spowoduje zmniejszenie emisji pyłów PM10 (g/km) o 8,02% (benzyna) i 8,29% (diesel) dla pojazdów osobowych wyposażonych w silnik Euro 4 o pojemności 1,4-2,0 litra. Zgodnie z badaniami „*An evaluation of the estimated impacts on vehicle emissions of a 20mph speed restriction in central London*” wykonanych przez Centre for Transport Studies Imperial College London w 2013 roku, zmniejszenie prędkości z 50 km/h do 30 km/h (z udziałem 40% silników benzynowych, 60% silników diesel) spowoduje spadek zanieczyszczeń NOX (g/km) o 7,39%, pyłów PM10 (g/km) o 8,27% i porównywalną emisję CO2 (wzrost o 0,48%),
- zmniejszenie prędkości z 50 km/h do 30 km/h spowoduje spadek poziomu hałasu o 6,4 dB (4-krotny spadek) dla pojazdów lekkich,
- zwiększenie bezpieczeństwa pieszych, gdyż średnie prawdopodobieństwo śmierci osoby potrąconej przez pojazd w zależności od prędkości uderzenia spadnie z 90% dla prędkości 50km/h do 10% dla prędkości 30 km/h.

Zgrupowanie miejsc parkingowych na obszarze wystarczająco oddalonym od zabudowy mieszkaniowej przyczyni się do zmniejszenia hałasu bezpośredniego (wspomniane wcześniej zmniejszenie obciążenia ruchem w obrębie uliczek wewnętrznych). Zgłaszane przez mieszkańców uwagi są analizowane i w miarę możliwości uwzględniane w przyjmowanych rozwiązaniach projektowych. Wprowadzone rozwiązania drogowe poprawią płynność ruchu w przebudowywanych miejscach m.in. dzięki wprowadzeniu dodatkowych pasów ruchu na odcinkach dróg oraz skrzyżowaniach.

Ad 4.

Idea budowy węzła przesiadkowego w rejonie węzła Bronowicka - Armii Krajowej powstała wiele lat temu.

Lokalizacja węzła (obejmującego przystanek kolejowy, parking Park&Ride i dworzec autobusowy) w rejonie skrzyżowania linii kolejowej z ul. Armii Krajowej była wskazywana w przyjętym w 2003 roku Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa. W przyjętej w 2014 r. zmianie Studium lokalizacja węzła w tym obszarze została powtórzona. Dokument był dwukrotnie wykładany do publicznego wglądu i był w tym okresie przedmiotem dyskusji.

Ponadto lokalizacja parkingu P&R w rejonie przystanku kolejowego Kraków Bronowice została uwzględniona w programie obsługi parkingowej dla miasta Krakowa przyjętym uchwałą nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r.

Powyższe informacje wskazują, że budowa węzła przesiadkowego w rejonie ul. Bronowickiej i ul. Armii Krajowej funkcjonuje w obiegu publicznym od wielu lat. Faza koncepcyjna przygotowania inwestycji jest dobrym momentem dla przeprowadzenia konsultacji społecznych, gdyż dostarcza szeregu istotnych dla zainteresowanych informacji o lokalizacji, proponowanych rozwiązaniach przestrzennych i konstrukcyjnych inwestycji, tj. takich, które nie były dostępne na etapie formułowania planów rozwoju przestrzennego Miasta.

Spotkanie z mieszkańcami odbyło się 7 lutego 2017 r. w szkole podstawowej przy ul. Złoty Róg. Zostało ono zorganizowane na prośbę Miejskiej Infrastruktury Sp. z o.o., w porozumieniu z Radą Dzielnicy VI Bronowice. Dodatkowo zainteresowane strony są w sposób ciągły informowane o prowadzonym procesie przygotowawczym.

Zgodnie z ustaleniami podjętymi na spotkaniu Komisji Dialogu Społecznego pełne konsultacje społeczne zostaną przeprowadzone po zebraniu kompletnego materiału uzgodnieniowego w niezbędnym zakresie. Obecnie prowadzone są analizy możliwości inwestycyjnych w zakresie związanym z uzyskaniem decyzji środowiskowej, które wskażą wszelkie konieczne do uwzględnienia zagrożenia dla otoczenia. Po uzyskaniu pełnych informacji zostanie sporządzona aktualizacja koncepcji projektowej, uwzględniająca wszelkie wymogi nałożone w wydanych decyzjach i uzgodnieniach, co pozwoli przedstawić w formie konsultacji społecznych planowane rozwiązania.

Ad 5.

Lokalizacja parkingu została dostosowana do założeń obowiązującego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa przyjętego uchwałą nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r., zmienioną uchwałą nr XCIII/1256/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 3 marca 2010 r. oraz uchwałą nr CXII/1700/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 9 lipca 2014 r.

Zmiana Studium z 2014 r. stanowi dokument planistyczny, określający wizję i ramy rozwoju Miasta do 2030 r. Budynek parkingu zlokalizowanego w tym miejscu zgodny jest również z polityką transportową oraz programem obsługi parkingowej dla miasta Krakowa. Wskazana lokalizacja łączy w sobie bogatą ofertę możliwości komunikacyjnych z lokalizacją w łatwo dostępnym miejscu poza obszarem śródmieścia.

Główna zaleta lokalizacji parkingu to możliwość połączenia wszystkich dostępnych środków komunikacji zbiorowej. Żadna inna lokalizacja parkingu P&R nie daje takiej różnorodności.

Proponowana przez Stowarzyszenie lokalizacja parkingu P&R w rejonie ronda Ofiar Katynia i budowanego osiedla mieszkaniowego nie jest korzystna z uwagi na brak dostępu do przystanku kolejowego, który ma kluczowy wpływ na efektywność całego rozwiązania.

Zgodnie z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa oraz opracowanym studium wykonalności przewidywana jest budowa parkingu P&R oraz dworca autobusowego obok pętli końcowej projektowanej linii tramwajowej Azory - Bronowice, zlokalizowanej w rejonie ul. Stawowej, na północ od ronda Ofiar Katynia. Zatem sugerowana przez Stowarzyszenie lokalizacja również jest brana pod uwagę.

Należy jednocześnie podkreślić, że tylko w jednej godzinie porannego szczytu komunikacyjnego (7.00-8.00) ulicami Radzikowskiego i Jasnogórską wjeżdża do Krakowa ponad 3700 pojazdów, z czego ok. 90% stanowią samochody osobowe. Skierowanie 20% tego ruchu na parkingi P&R oznaczałoby konieczność budowy blisko 700 miejsc postojowych. Doświadczenia z eksploatacji parkingu „Czerwone Maki” wskazują, że zapewnianie parkingu odbywa się przez trzy godziny szczytu porannego (6.00-9.00). Zatem zapotrzebowanie na parkingi P&R należałoby przy powyższych założeniach ocenić na ok. 2000 miejsc. Dlatego też plany Miasta nie ograniczają się do budowy parkingu P&R w węźle przesiadkowym Bronowice. Oprócz wyżej wymienionego planuje się budowę parkingu P&R w rejonie węzła Opolska - Weissza.

Wybór kilku lokalizacji wynika ze względów funkcjonalno-eksploatacyjnych (unikanie nadmiernego punktowego obciążenia sieci transportu publicznego), terenowych możliwości realizacji parkingów oraz zapewnienia kierowcom możliwości wyboru miejsca pozostawienia samochodu.

Niezależnie od powyższego należy stwierdzić, że najbardziej efektywne są parkingi P&R zlokalizowane w sąsiedztwie przystanków kolejowych lub metra. Przemawiają za tym doświadczenia z eksploatacji systemu P&R w Warszawie.

Odnosząc się do zastrzeżeń dotyczących zasadności budowy terminala autobusowego w sytuacji, gdy w sąsiedztwie budowanego obecnie przystanku kolejowego Kraków Bronowice znajdują się dwa przystanki autobusowe umożliwiające dogodną przesiadkę z autobusu na kolej należy zauważyć, że w tym rejonie Miasta praktycznie nie ma terminala autobusowego. W rejonie ul. Na Błonie od wielu lat funkcjonuje rozwiązanie prowizoryczne stanowiące namiastkę dworca dla 12 linii autobusowych, w tym 9 aglomeracyjnych. Jest to rozwiązanie niewłaściwe, zarówno z punktu widzenia operatora transportu autobusowego, jak i użytkowników układu drogowego, w tym mieszkańców osiedla Bronowice Małe. Planowany terminal przy węźle Bronowicka - Armii Krajowej ma w założeniach zastąpić to prowizoryczne rozwiązanie. Zapewni on lepszą integrację z innymi podsystemami transportowymi, poprawi warunki pracy kierowców autobusów, a przede wszystkim warunki obsługi pasażerów autobusów linii miejskich i aglomeracyjnych.

Ad 6.

Przedmiotowa inwestycja jest na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej, która określi wszelkie oddziaływania i wskaże konieczne do zastosowania rozwiązania wymagane obowiązującymi w tym zakresie przepisami. Stanowisko to zostanie zaprezentowane na konsultacjach społecznych.

Należy jednocześnie zaznaczyć, że w najbliższej okolicy pozostaje do dyspozycji mieszkańców park znajdujący się przy Młynówce Królewskiej oraz zespół parkowo-forteczny przy ul. Rydla. Niezależnie od terenów typowo parkowych w okolicy znajdują się jeszcze inne tereny zielone m.in. zespołu ogródków działkowych oraz tereny zielone wzdłuż ciągów komunikacji kolejowej.

Ad 7.

Opinia załączona do interpelacji, jak sam jej autor wskazuje, oparta jest o pobieżne zapoznanie się z problematyką tematu, bez dostępu do istotnych materiałów, dokumentów i wiadomości, które pozwalają na zajęcie pełnego stanowiska w sprawie.

Przyjęte w projekcie rozwiązania spełniają parametry geometrii i wymiarów wymaganych dla tego typu rozwiązań, zostały uzgodnione u zarządcy drogi, a na zjazd z łącznicy zostało wydane stosowne odstępstwo od przepisów.

Jednocześnie informuję, iż na etapie uzyskiwania decyzji budowlanych wszystkie podnoszone kwestie w zakresie rozwiązań drogowych zostaną szczegółowo sprawdzone, a uzgadniane rozwiązania spełniać będą wszelkie obowiązujące w tym zakresie przepisy. Zawarte w opinii uwagi dotyczące szczegółów technicznych będą z całą pewnością przedmiotem ponownej analizy na etapie powstawania projektu budowlanego.

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jacek Majchrowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. Wydział Gospodarki Komunalnej
3. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
4. Miejska Infrastruktura Sp. z o.o.
5. Biuletyn Informacji Publicznej
6. aa