



PREZYDENT MIASTA KRAKÓWA

OR-05.0057-1584/08

Kraków, 29. KWI. 2008

Pan
Mirosław Gilarski
Radny Miasta Krakowa

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie przebudowy ronda Ofiar Katynia, zgłoszoną między sesjami Rady Miasta Krakowa w dniu 4 kwietnia 2008 r., uprzejmie informuję:

Ad 1 a i b.

Wariant do dalszego opracowania został wybrany na podstawie opracowanej w 2004 r. analizy porównawczej wariantów. Do oceny wariantów przyjęte zostały następujące kryteria: przepustowość skrzyżowania, dostosowanie prognozowanych relacji, zapewnienie wszystkich relacji, płynność ruchu, stopień bezkolizyjności, dogodność przejść dla pieszych, dogodność obsługi, zajętość terenu, wielkość wyburzeń, bezpieczeństwo ruchu, unowocześnienie infrastruktury, oddziaływanie hałasu, psychologiczne odczucie standardu przez zmotoryzowanych, funkcjonowanie w momencie wyłączenia sygnalizacji, szacunkowy koszt. Kryteria te zostały opracowane przez firmę ARG Projektowanie Inwestycyjne Andrzej i Renata Garpiel. Najkorzystniejszy wariant został wskazany przez projektanta na podstawie powyższej analizy.

Ad 2 a.

Sprawa wykonania przejazdu pod estakadą była rozpatrywana na Radzie Technicznej w Zarządzie Dróg i Transportu (Krakowskim Zarządzie Dróg) z udziałem pracowników jednostki i Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Krakowa oraz przy uzgadnianiu projektu. W koncepcji poszerzono na tyle pas rozdziału, aby uzyskać konieczną widoczność dla pojazdów skręcających w lewo od ronda Ofiar Katynia poza obiektem mostowym. W odniesieniu do dolnego poziomu na skrzyżowaniu pod estakadą możliwe będzie w trakcie wykonywania projektu budowlanego rozważenie zaprojektowania sygnalizacji świetlnej dla ewentualnego zwiększenia bezpieczeństwa ruchu. Ponadto lewoskręt w kierunku południowym do terenów przeznaczonych dla wykonania np. zabudowy mieszkaniowej czy budowy sklepów będzie przecinał się tylko z relacjami skrotnymi na rondzie, gdzie cały ruch tranzytowy będzie poruszał się w drugim poziomie. Poziom ten będzie obsługiwał ok. 67 % ruchu, poziom dolny ok. 33 % ruchu.

Ad 2 b.

W odniesieniu do terenów po stronie południowo-zachodniej nie ma do końca ustalonych inwestorów, stąd nie ma możliwości ściągnięcia od nich jakichkolwiek opłat partycypacyjnych. Będzie to możliwe w momencie uzyskiwania oświadczenia o przyłączeniu do dróg lądowych dla poszczególnych inwestycji w myśl art. 16 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 19 poz. 115 z późn. zm.). Ze względu na powyższe jak i brak decyzji ULD dla przebudowy ronda Ofiar Katynia, która ustalałaby jednoznacznie zajętość terenu pod inwestycję nie ma możliwości identyfikacji osób prawnych i fizycznych, w stosunku do których mogłyby być prowadzone czynności windykacyjne.

Ad 2 c i 3 a.

Cały teren zawarty pomiędzy ulicami Armii Krajowej, Radzikowskiego, Katowicką, oraz linią kolejową o powierzchni ok. 38 ha będzie posiadał obsługę komunikacyjną od ulicy Armii Krajowej, od ulicy Radzikowskiego (przejazd pod estakadą) i od ulicy Katowickiej. Ulica Katowicka z uwagi na jej stan techniczny i istniejące zagospodarowanie (szkoła, jednorodzinna zabudowa) nie może być dojazdem do tak wielkiego areálu. Stąd potrzebne są dodatkowe wyjazdy. Przy wyborze tego wariantu było to główne kryterium umożliwiające dostępność do terenów przeznaczonych pod zabudowę i usługi komercyjne. Na tym terenie funkcjonuje aktualnie Motel Krak i Hotel Piast. Dojazd odbywa się na prawe skrzyżowanie z ulicy Radzikowskiego i lewoskręt na wysokości wjazdu do Instytutu Geofizyki. Przejazd ten będzie zamknięty z uwagi na bliskość skrzyżowania - strefa akumulacji ronda. Dlatego został odsunięty przejazd – lewoskręt w miejsce planowanej drogi lokalnej ujętej w starym nieobowiązującym planie zagospodarowania przestrzennego. W „Koncepcji strategii realizacji przebudowy układu komunikacyjnego w rejonie Ronda Ofiar Katynia w związku z planowanymi w tym obszarze inwestycjami komercyjnymi” opracowanej przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Krakowa planowano wykonanie kładki pieszo – jezdnej równoległej do wiaduktu kolejowego nad ulicą Armii Krajowej. Kładka ta miałaby połączenie z rondkiem w rejonie dojazdu do stacji paliw BP. Droga łącząca kładkę ze starym przebiegiem ulicy Radzikowskiego prowadzona by była skrajem terenów działkowych na odcinku równoległym do ulicy Armii Krajowej, a dalej po śladzie drogi objazdowej. Wykonywanie małego rondka umożliwiłoby wyjazd na ulicę Armii Krajowej. Całe osiedle mieszkaniowe ok. 1200 osób od Azorów do stacji paliw – BP oraz wielotysięczne Azory, które są obsługiwane ulicą Radzikowskiego miałyby jeszcze jeden dodatkowy dojazd wraz z wyjazdem. Protesty działkowiczów zmusiły władze Miasta do zrezygnowania z budowy ronda. Stanowi to bardzo duże straty dla obsługi komunikacyjnej wielotysięcznego osiedla.

„Koncepcja strategii realizacji przebudowy układu komunikacyjnego w rejonie ronda Ofiar Katynia w związku z planowanymi w tym obszarze inwestycjami komercyjnymi”, której rozwiązania wykorzystano w koncepcji przebudowy ronda Ofiar Katynia, była opracowana przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska.

Przeprowadzenie konsultacji społecznych w sprawie przebudowy ronda jest ujęte w zakresie rzeczowym zadania określonym w budżecie Miasta Krakowa na 2008 r.

Ad 2 d.

W latach 2004 – 2008 ZDiT opiniował wnioski o wydanie warunków zabudowy dla zagospodarowania obszaru południowo-zachodniego skrzyżowania (teren między ul. Radzikowskiego a Armii Krajowej) składane przez następujących inwestorów: **Franciszek Jopek** – Centrum Handlowo-Usługowe, **Tesco Polska Sp. z o.o** – budowa budynku centrum handlowo-usługowego z częścią biurową i hotelem, **Carrefour Polska Sp. z o.o.** – budowa zespołu handlowo-usługowego obejmującego centrum handlowe, hotel, stację benzynową

i parkingi otwarte, **Immòbia Sp. z o.o.** – budowa budynku biurowo-hotelowego, **Valdadige Construzioni s.p.a.** – budowa zespołu budynków mieszkalnych wielorodzinnych z usługami i wbudowanymi garażami podziemnymi

Ad 2 e.

Autor opracowania projektowego gwarantuje prawidłowe i zapewniające bezpieczeństwo rozwiązanie przełączki w ul. Radzikowskiego.

Ad 3 b i c.

Wyjaśnienia zostały zawarte w pkt. 1 oraz pkt. 2 c i 3 a.

Ad 3 d.

Wyjaśnienia zostały zawarte w pkt. 2 d.

Ad 3 e.

Zarząd Dróg i Transportu nie posiada informacji w sprawie udziału prezesa Spółki Forte w planowanym zagospodarowaniu terenu w rejonie ulic Radzikowskiego – Armii Krajowej.

Ad 3 f.

Przy opracowywaniu koncepcji rozbudowy układu komunikacyjnego, w tym również ronda Ofiar Katynia, projektant zawsze zobowiązany jest do przeanalizowania obsługi komunikacyjnej przyległego terenu oraz planowanego zagospodarowania, które ma wpływ na prognozy ruchu i przyjęte parametry techniczne rozbudowywanych ulic.

Ad 4 a.

W Radach Technicznych, na których opiniowano rozwiązania techniczne zawarte w koncepcji przebudowy ronda Ofiar Katynia brali udział następujący pracownicy ZDiT: Janina Pokrywa, Danuta Leśniak, Sławomir Langman, Andrzej Sierociński, Alina Kwaśniak, Ludwik Czarnecki, Krzysztof Lorenowicz, Barbara Gas, Marta Wróbel, Małgorzata Warszawska, Małgorzata Chytkowska, Grażyna Kus.

Ad 4 b.

Pan Jan Tajster nie brał udziału w Radach Technicznych w 2004 r., a ZDiT nie posiada dokumentów potwierdzających jego wpływ na wybór wariantu.

Ad 4 c.

Pan Andrzej Garpiel jako autor studium wykonalności w zakresie infrastruktury drogowej wraz z kompletnym wnioskiem o ULICP został wyłoniony w wyniku przeprowadzonej procedury udzielenia zamówienia publicznego w trybie negocjacji bez ogłoszenia w 2004 r. Umowa została podpisana w dniu 30 września 2004 r. przez Pana Andrzeja Bąbasia Dyrektora Zarządu Dróg i Komunikacji. W ramach ww. studium została opracowana wielowariantowa koncepcja programowo-przestrzenna.

Ad 4 d.

Pełnomocnictwa dla Pana Andrzeja Garpiela do występowania w imieniu ZDiT o wydanie opinii i decyzji administracyjnych w 2005 r. podpisywał Pan Jan Tajster oraz w 2008 r. Pani Iwona Król.

Uprzejmie informuję, że sposób zabezpieczeń przed wibracjami zostanie przedstawiony w projekcie budowlanym i wykonawczym przebudowy Ronda. Konsultacje

społeczne zgodnie z zapisami zawartymi w budżecie Miasta Krakowa na 2008 r. będą przeprowadzone w bieżącym roku. Poza opiniami ZDiT i Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Krakowa nie były uzyskiwane inne opinie w zakresie przyjętych rozwiązań projektowych.

Autor opracowania Pan Andrzej Garpiel jest rzeczoznawcą SITK, posiada wieloletnie doświadczenie w projektowaniu układów komunikacyjnych, od kilkunastu lat prowadzi pracownię projektową (ARG) w Krakowie i z powodzeniem wykonał wiele projektów dla Gminy Miejskiej Kraków. Biuro projektów ARG jest jedną z większych pracowni drogowych w naszym mieście. Startuje w przetargach organizowanych przez służby miejskie i wykonuje czynności związane z uzyskaniem pozwoleń na budowę lub dokonywaniem zgłoszeń.

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jacek Majchrowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Dróg i Transportu
3. Zarząd Budynków Komunalnych
4. Wydział Podatków i Opłat
5. Wydział Finansowy
6. Wydział Skarbu Miasta
7. Biuro Infrastruktury Miasta
8. Wydział Architektury i Urbanistyki
9. Biuro Planowania Przestrzennego
10. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
11. Biuletyn Informacji Publicznej
12. A/a