



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

05 STY. 2018

Kraków,

OR-03.0003.3321.2017

Pan
Józef Jałocha
Radny Miasta Krakowa

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie przebudowy ul. Myślenickiej i Krzyżańskiego, zgłoszoną na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 20 grudnia 2017 r., uprzejmie informuję:

Rozwiązanie polegające na wykonaniu przebrukowanej powierzchni rozdzielającej kierunki jazdy zostało zaprojektowane w ciągu ul. Myślenickiej w celu uspokojenia ruchu przy jednoczesnym zapewnieniu dostępności do posesji. Wewnętrzny pas, rozdzielający przeciwne pasy ruchu, ma służyć jedynie do zjeżdżania z drogi na posesje po lewej stronie lub do włączania się do ruchu przy wyjeżdżaniu z tych posesji w lewo. Pozwoli on również na zminimalizowanie zagrożeń wynikających z wyprzedzania pojazdów na drodze, która ma pełnić funkcję rozprowadzającą ruch do okolicznych posesji. Sam przebruk nie będzie wyniesiony w sposób znaczący, więc nie będzie powodował większych utrudnień przy pokonywaniu go niż przejazd przez krawężnik na zjeździe do posesji.

W związku z Pana interpretacją zdania „Rozwiązanie w postaci wyniesionego ponad powierzchnię pasa jezdni zostało zaprojektowane i uzyskało akceptację w Zarządzie Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie przez komórki decydujące o uzgodnieniu dokumentacji projektowej i w opinii jednostki nie ma podstaw do podjęcia działań zmierzających do zmiany rozwiązań projektowych” wyjaśniam, iż intencją tej informacji było wskazanie, że przyjęte rozwiązanie było szeroko przedyskutowane i zostało zaakceptowane przez komórki merytoryczne decydujące o uzgodnieniu dokumentacji projektowej. Zdanie to nie oznacza, że nie istnieją rozwiązania inne niż proponowane przez ZIKIT, podkreśla natomiast, że proponowane rozwiązanie zostało wypracowane jako optymalny wariant uspokojenia ruchu w rejonie ul. Myślenickiej. Analiza podobnych rozwiązań wskazuje na skuteczność tej formy uspokojenia ruchu i znaczące korzyści dla bezpieczeństwa ruchu i oddziaływania ruchu na otoczenie. Rozwiązanie to jest z powodzeniem stosowane na drogach pozamiejskich o dużym znaczeniu tranzytowym przy braku kontroli dostępności (występujących obustronnie licznych zjazdach), w celu ułatwienia manewrów skrętu w lewo z drogi w kierunku przyległej posesji i jednoczesnego wykluczenia nielegalnego w danym miejscu manewru wyprzedzania. Zastosowane rozwiązanie ułatwia wykonanie manewru skrętu w lewo w sposób bezpieczny.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1260 z późn. zm.) pieszy w odległości większej niż 100 m od istniejącego przejścia dla pieszych może pokonać jezdnię w miejscu dowolnym przy zachowaniu warunków szczególnej ostrożności. Projektowany pas może pełnić w takim przypadku funkcję „azylu” w celu dwuetapowego pokonania jezdni przez pieszego. Pieszy zatrzymując się na wytworzonej powierzchni pasa środkowego ma możliwość oceny, czy może kontynuować przekraczanie jezdni. Brak pasa środkowego oznaczałby konieczność jednoczesnej obserwacji i ustępowania pierwszeństwa pojazdowi poruszającemu się z dwóch kierunków ruchu.

Jednocześnie informuję, że zastosowanie samego malowania kolorem czerwonym ograniczonym linią P-4 bądź oznakowaniem P-21 „powierzchnia wyłączona z ruchu” – w miejscach, w których nie ma zasadności dopuszczenia ruchu kołowego, wiązałoby się z dużym nakładem finansowym w utrzymaniu tego typu rozwiązania z uwagi na konieczność jego corocznego odnawiania np. po okresie zimowym. Kolor czerwony jest przewidziany do oznakowywania elementów infrastruktury rowerowej, co dodatkowo wiązałoby się z możliwością błędnej interpretacji przez użytkowników dróg i z tego powodu nie może być wykorzystany do oznakowania powierzchni między pasami ruchu. W obowiązujących przepisach brak wskazanego innego sposobu - poza oznakowaniem poziomym - który może być wykorzystany, aby wyodrębnić powierzchnie wyłączone z ruchu. Natomiast sama linia P-21 wyznacza powierzchnię, po której pojazdy nie mogą się poruszać. Wydzielenie powierzchni środkowej jezdni tylko przy pomocy oznakowania liniami poziomymi spowoduje, że nie będzie ona pełnić założonej funkcji, gdyż wielu kierowców będzie wykorzystywać tę przestrzeń jezdni jako fragment do wyprzedzania, co tylko obniży bezpieczeństwo ruchu. Z powyższych argumentów wynika, iż to, co jest możliwe technicznie, nie zawsze jest możliwe do wprowadzenia z uwagi na niską funkcjonalność.

Zastosowane rozwiązanie z wyniesieniem pasa rozdzielającego wraz ze zmianą rodzaju nawierzchni z jednej strony przyczynia się znacząco do poprawy warunków ruchu w ciągu ulicy dzięki redukcji sytuacji blokowania ruchu na wprost (pojazdy skręcające wykorzystują pas środkowy), a jednocześnie istotnie przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (brak nieprzepisowego wyprzedzania, oddziaływanie na zmniejszenie prędkości przez kierujących, umożliwienie przekraczania jezdni o większym natężeniu ruchu).

Odnosząc się do przeprowadzonych przez Pana Radnego rozmów z projektantami oraz przedstawionego przez nich stanowiska, potwierdzam, iż potencjalnie istnieje wiele wariantów przebudowy bez przebrukowanej powierzchni rozdzielającej kierunki jazdy, które byłyby zgodne z przepisami i możliwe technicznie. Jednakże zaproponowane i przyjęte rozwiązanie jest odpowiedzią na stan istniejący, gdzie samo oznakowanie pionowe i poziome nie skłania kierowców do respektowania obowiązujących ograniczeń prędkości i zakazów wyprzedzania. Wprowadzone rozwiązania mają na celu doprowadzenie do sytuacji, w której respektowanie ograniczeń prędkości i niewykonywanie niebezpiecznych manewrów wyprzedzania jest czymś naturalnym i nie powoduje innych negatywnych skutków w postaci ograniczeń przepustowości czy płynności ruchu. Z uwagi na powyższe z szeregu możliwych do zastosowania rozwiązań w procesie uzgadniania projektu wybierane jest rozwiązanie możliwe najbezpieczniejsze i najbardziej funkcjonalne. Istotne jest w tym przypadku to, że projekt rozpatrywany jest kompleksowo - bez rozbicia na odcinki. Zmiana kolejnych założeń i celów projektowych poprzez wprowadzanie kolejnych modyfikacji może spowodować efekt w postaci rozwiązania pozbawionego pożądanej funkcjonalności oraz spójności, jak i zgodności z wcześniej wypracowanymi rozwiązaniami.

Uprzejmie informuję, że projekt pn. „Rozbudowa ul. Myślenickiej w Krakowie” jest dofinansowany ze środków unijnych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego (RPO WM) na lata 2014-2020. Jako załącznik do wniosku o dofinansowanie został złożony projekt

budowlany, określający zakres rzeczowy projektu i tym samym koszty kwalifikowane. Jakakolwiek zmiana założeń projektowych musi zostać zgłoszona do Instytucji Zarządzającej RPO WM – Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, wraz ze wskazaniem przyczyny zmiany oraz wyliczeniem porównawczym kosztów danej zmiany. Dopiero po otrzymaniu zgody Instytucji Zarządzającej możliwe jest, bez utraty dofinansowania, wprowadzenie danej zmiany do rozwiązań projektowych. W związku z ubieganiem się o dofinansowanie ww. projektu ocenie podlegały również zastosowane rozwiązania inżynierskie zwiększające bezpieczeństwo, gdzie w uzasadnieniu oceny wskazane zostało, przez Instytucję Zarządzającą RPO WM – Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, również zastosowanie środkowego brukowanego pasa o szerokości 1 m.

Uprzejmie informuję, że odszkodowania za działki przejęte pod inwestycję w związku z decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej ustalone zostaną na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r. poz. 1496 z późn. zm.).

Artykuł 12 ust. 4 ww. ustawy stanowi, iż „nieruchomości lub ich części (...) stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa w odniesieniu do dróg krajowych, własnością odpowiednich jednostek samorządu terytorialnego w odniesieniu do dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna”. Odszkodowanie za nieruchomości przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym nieruchomości oraz osobom, którym przysługuje do nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.

Zgodnie z brzmieniem przepisu art. 18 ust. 1 ww. ustawy „wysokość odszkodowania, o którym mowa w art. 12 ust. 4a, ustala się według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej przez organ I instancji oraz według jej wartości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania”. Ustalenie wysokości odszkodowania nastąpi po uzyskaniu materiału dowodowego, w tym operatu szacunkowego określającego wartość nieruchomości, która co do zasady ustalona zostanie według cen rynkowych.

Operat szacunkowy sporządzi rzeczoznawca majątkowy wyłoniony w drodze przetargu zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r. poz. 1579 z późn. zm.) według zasad wynikających z ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 2147 z późn. zm.) oraz § 36 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 września 2004 r. w sprawie wyceny nieruchomości i sporządzania operatu szacunkowego (Dz. U. Nr 207, poz. 2109 z późn. zm.). Termin wykonania operatu szacunkowego wynosi około 3 miesiące.

Po sporządzeniu przez rzeczoznawcę operatu szacunkowego i dokonaniu jego weryfikacji pod względem formalnym organ prowadzący sprawę powiadomi strony postępowania o przyjęciu operatu jako dowodu w sprawie, a w dalszej kolejności umożliwi im udział w rozprawie administracyjnej przeprowadzonej z udziałem biegłego oraz zapoznanie się i odniesienie do całości materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie. Operat szacunkowy będzie podstawą ustalenia odszkodowania w formie decyzji administracyjnej. Wypłata kwoty odszkodowania nastąpi po upływie 14 dni od daty ustatecznienia się decyzji odszkodowawczej.

Jednocześnie informuję, że przed złożeniem oświadczenia o prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane zostały pozyskane zgody na wejście w teren nieruchomości od właścicieli nieruchomości (Dyrektora Szkoły Podstawowej nr 43 w Krakowie oraz osób fizycznych). Danych osobowych osób fizycznych nie można udostępnić (wyłączenie jawności w zakresie danych

osobowych na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej z uwagi na ochronę prawną prywatności osób fizycznych niepełniących funkcji publicznych).



z up. PREZYDENTA MIASTA
Tadeusz Trzmiel
Z-ca Prezydenta Miasta Krakowa

Załączniki:

- 1) Pięcioczęściowy plan sytuacyjny w skali 1:500 projektu wykonawczego rozbudowy i budowy ul. Myślenickiej w Krakowie.
- 2) Rysunki z przekrojami (2 szt.).
- 3) Karta Informacyjna o planowanym przedsięwzięciu dla zadania pn.: „Rozbudowa i budowa ulicy Myślenickiej w Krakowie”.

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
3. Wydział Skarbu Miasta
4. Biuletyn Informacji Publicznej
5. Aa