



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.1397.2016

Kraków, 22 MAR. 2016

**Pan
Sławomir Pietrzyk
Radny Miasta Krakowa**

W odpowiedzi na interpelację Pana Radnego w sprawie organizacji ruchu w rejonie ul. Zielony Most, zgłoszoną na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 2 marca 2016 r., uprzejmie informuję:

Podczas realizacji zadania dotyczącego rozszerzenia systemu sterowania ruchem UTCS na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną ul. Balickiej i ul. Zielony Most, Rada Dzielnicy VI przekazała do zarządu dróg wniosek mieszkańców o utrzymanie na stałe organizacji ruchu na przedmiotowej ulicy, która była sterowana sygnalizacją świetlną i wykonana na czas przebudowy Ronda Ofiar Katynia. Uchwałą Rady Dzielnicy VI z dnia 2 lutego 2012 r. nr XIV/143/2012 zostało wprowadzone zadanie priorytetowe pn. *Budowa sygnalizacji świetlnej na ul. Zielony Most*. Realizacja zadania odbyła się w ramach *Kontraktu na rozbudowę systemu sterowania ruchem*, a koszt wykonania ww. inwestycji wyniósł 112 545 zł, z czego 40 000 zł pochodziło ze środków finansowych pozostających w dyspozycji Rady Dzielnicy VI.

Wojewódzki Sąd Administracyjny po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 29 października 2015 r. odrzucił skargę w przedmiocie zatwierdzenia projektu stałej organizacji ruchu na skrzyżowaniu Balicka-Zielony Most oraz w przedmiocie zatwierdzenia projektu ruchowego sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu Balicka-Zielony Most, w której to skarżąca Spółka domagała się stwierdzenia nieważności zaskarżonych aktów. Uzasadniając powyższe działanie, skład orzekający stwierdził, iż skarżąca Spółka nie wykazała, że przedmiotowe akty naruszają jej interes prawny, a w szczególności, by doszło do naruszenia prawa chronionego jej interesu lub uprawnienia, jak również nie wykazała istnienia bezpośredniego związku pomiędzy zaskarżonymi aktami a własną indywidualną i prawnie gwarantowaną sytuacją. Ani w skardze, ani na rozprawie nie wykazano, że zaskarżone akty naruszają konkretny przepis prawa materialnego, który wpływa negatywnie na sytuację skarżącej. Zwrócić należy uwagę na fakt, iż pomimo udostępnienia wszystkich wnioskowanych materiałów dotyczących sprawy organizacji ruchu na ul. Zielony Most, dla zawodowego pełnomocnika skarżącej, Sądu oraz Policji, która prowadziła postępowanie wyjaśniające na wniosek Prokuratury, do której wpłynęło zawiadomienie również ze strony skarżącej, nikt aktualnie nie wniósł zastrzeżeń dotyczących przedmiotowej sprawy.

W 2015 r. Rada Dzielnicy VI przedstawiła nową propozycję polegającą na rozszerzeniu sygnalizacji świetlnej o dodatkowe sygnalizatory w istniejącej już infrastrukturze. Zgodnie z uchwałą Rady Dzielnicy VI z dnia 20 marca 2015 r.

nr VII/54/2015 w programie *Budowa, modernizacja i prace remontowe miejskiej infrastruktury drogowej* wprowadzone zostało zadanie pn. *Modernizacja sygnalizacji świetlnej na ul. Zielony Most polegające na osygnalizowaniu obecnych wjazdów z posesji na odcinku wahadłowym*. Koszt powyższego zadania wyniósł 75 000 zł i w całości został sfinansowany ze środków Rady Dzielnicy VI.

Jednocześnie informuję, że wartości uzyskane w ruchu swobodnym na podstawie badań prowadzonych przez różne ośrodki naukowe, w tym między innymi przez Politechnikę Krakowską, w zależności od geometrii pasa ruchu wynoszą od 1600 do 1900 pojazdów na godzinę. W przypadku drogi dwukierunkowej przepustowość będzie wynosić 3200-3800 pojazdów na godzinę. Twierdzenie o ograniczaniu tranzytu poprzez zamianę pasa ruchu dwukierunkowego na jednokierunkowy jest uzasadniona, ale nie w tej konkretnej lokalizacji. Na ul. Zielony Most mamy do czynienia z drogą sterowaną ruchem wahadłowo. Zgodnie z danymi z projektu sygnalizacji świetlnej, wykonanego zgodnie z przepisami prawa, wiedzą techniczną, na bazie metodologii zalecanej do stosowania na terenie Polski opracowanej przez Politechnikę Krakowską, przygotowanego przez przedsiębiorstwo zewnętrzne, przedmiotem rozważania jest przepustowość na dwa kierunki rzędu 600-800 pojazdów na godzinę. Z powyższej analizy jasno wynika, że ustanawiając jeden kierunek dochodzi do likwidacji tranzytu w jedną stronę dając niekontrolowany ruch w drugą.

Odnosnie rowerzystów nie mogących opuścić odcinka wahadłowego informuję, że szerokość jezdni ul. Zielony Most jest wystarczająca na wyminięcie się pojazdu i roweru, a w niektórych miejscach nawet dwóch pojazdów, ponieważ jest to ulica o zmiennej szerokości jezdni.

Ponadto informuję, że powoływane w interpelacji pismo Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Krakowie z dnia 13 maja 2015 r. znak MRA.5321.232.15 nie było adresowane do Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie i nigdy nie było przedstawione do wiedzy jednostki. Komenda Miejska Policji w Krakowie nie adresowała osobnego pisma do zarządcy drogi informującego o rażącym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i konieczności wprowadzenia jednego kierunku na ul. Zielony Most. Należy również zwrócić uwagę, iż nie ma rozwiązań, które w pełni gwarantują bezpieczeństwo ruchu drogowego i ruch jednokierunkowy też nim nie jest, gdyż jedne zagrożenia zostaną zastąpione innymi. Równocześnie informuję, że Wydział Ruchu Drogowego nie wystąpił do ZIKiT z wnioskiem o zmianę obowiązującej organizacji ruchu w związku z zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego na ul. Zielony Most.

W dniu 11 marca 2016 r. odbyła się narada w siedzibie PKP Linie Kolejowe S.A. Rejon Południowy, na którym była poruszana przebudowa linii kolejowej E 30. Z wstępnego harmonogramu wynika, iż rozpoczęcie przebudowy wiaduktu kolejowego nad ul. Zielony Most, wraz z poszerzeniem ul. Zielony Most, planowane jest w drugiej połowie bieżącego roku. Poszerzenie tunelu pod torami kolejowymi pomoże we wprowadzeniu dalszej poprawy w działaniu organizacji ruchu, gdyż zwiększy odcinek akumulacji pomiędzy wahadłem i skrzyżowaniem Balicka-Zielony Most, co ograniczy do minimum sytuacje ewentualnego wzajemnego blokowania ruchu przez położone blisko siebie sygnalizacje, skróci czas oczekiwania na sygnał zielony dla kierujących pojazdami z uwagi na skrócenie odcinka objętego ruchem wahadłowym, a także umożliwi wyjazd w prawo z ul. Wieniawy Długoszewskiego poza odcinkiem wahadłowym.

Zwrócić należy także uwagę, iż zarówno ruch jednokierunkowy jak również ruch dwukierunkowy ma swoich zwolenników. W momencie funkcjonowania jednego rozwiązania oczywistym faktem jest, że najgłośniejszy jest głos przeciwników, a nie zwolenników. Pomimo powoływania się na liczne głosy sprzeciwu czy liczne artykuły prasowe, do zarządcy drogi nie trafiło żadne badanie wśród ogółu mieszkańców, które potwierdzałoby fakt poparcia przywrócenia ruchu jednokierunkowego. Mając powyższe na względzie ZIKiT opiera się na

danych Rady Dzielnicy VI, która działa w imieniu mieszkańców i wystąpiła z wnioskiem o utrzymanie ruchu w dwóch kierunkach na przedmiotowym terenie.

W kwestii wprowadzenia znaku B-36 (*zakaz zatrzymywania się*) na ul. Zielony Most informuję, że może być on wprowadzony w każdej chwili po złożeniu stosownego wniosku, który zostanie rozpatrzony przez zarządcę drogi.

W oparciu o przedstawioną argumentację brak jest podstaw do wprowadzenia zmian w organizacji ruchu w przedmiotowym rejonie.

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jacek Majchrowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
3. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
4. Biuletyn Informacji Publicznej
5. Aa