



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.1244.2016

Kraków, 03 LUT. 2016

Pan
Sławomir Pietrzyk
Radny Miasta Krakowa

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie bezpieczeństwa w rejonie skrzyżowania ul. Wieniawy-Długoszewskiego i Zielony Most, złożoną na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 13 stycznia 2016 r., uprzejmie informuję.

Wraz z wprowadzeniem nowej organizacji ruchu, w postaci osygnalizowania wyjazdów z posesji na ul. Zielony Most, w grudniu 2015 roku zmieniono zasadę przyznawania sygnałów zezwalających na wjazd z ulicy Wieniawy-Długoszewskiego. Obecnie wlot ten sterowany jest zielonymi strzałkami, a wyjazd w lewo odbywa się przed kolumną pojazdów nadjeżdżającą od ulicy Balickiej.

Po zakończeniu przebudowy ronda Ofiar Katynia pozostawiono ruch dwukierunkowy na ul. Zielony Most głównie z uwagi na wnioski społeczności lokalnej oraz stanowisko Rady Dzielnicy VI Bronowice. Nie jest to sprzeczne z zapisami polityki transportowej Miasta. Należy jednak podkreślić, że głos społeczności lokalnej w ww. sprawie jest podzielony, występuje bowiem spora grupa zarówno przeciwników, jak i zwolenników obecnej organizacji ruchu. W takich sytuacjach wyznacznikiem jest stanowisko rady dzielnicy. W niniejszym przypadku Rada Dzielnicy VI Bronowice we własnym zakresie prowadziła konsultacje i zbierała opinie mieszkańców. Głos pojedynczej osoby lub grupy osób nie może tu mieć decydującego znaczenia, gdyż trzeba brać pod uwagę wszystkich mieszkańców lokalnej społeczności i na tej podstawie oceniać czy oczekiwania są spełnione.

Informuję uprzejmie, że z inicjatywy Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie, w styczniu br. odbyło się spotkanie z udziałem przedstawicieli Rady Dzielnicy VI Bronowice oraz Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w sprawie możliwości przywrócenia ruchu jednokierunkowego. Stanowisko przedstawicieli Dzielnicy było jednoznaczne i wskazywało na silne poparcie lokalnej społeczności dla pozostawienia obecnej organizacji ruchu. Głos zwolenników aktualnego rozwiązania jest liczniejszy niż przeciwników. Należy zauważyć, że przywrócenie poprzedniej organizacji ruchu spowoduje eliminację tranzytu tylko w jednym kierunku. Rozwiązanie to przyniesie zwiększenie przepustowości i upłynnienia ruchu w przeciwnym kierunku co z kolei spowoduje niekontrolowane wprowadzenie ruchu tranzytowego w drugą stronę. Poprawa przepustowości nie powinna być zatem kryterium przemawiającym za wdrożeniem takiej organizacji ruchu. Dzięki sygnalizacji świetlnej ruch tranzytowy może być kontrolowany. Ponadto wyjazd z ul. Katowickiej na ul. Radzikowskiego będzie wówczas mocno utrudniony. Nie tylko bowiem cały wyjazd z tego rejonu będzie obsługiwany przez ten wlot, ale również przejmie on ruch tranzytowy od ul. Balickiej, który będzie dodatkowo zwiększony.

Pod względem efektywności projektowania organizacji ruchu i sterowania ruchem w Mieście wprowadzenie jednego kierunku mogłoby wydawać się optymalniejszym rozwiązaniem, jednakże z punktu widzenia mieszkańca np. ulicy Katowickiej, który musi się włączyć do ul. Radzikowskiego (drogi krajowej o bardzo dużych natężeniach ruchu) na sygnalizacji świetlnej, a następnie objechać ul. Radzikowskiego i Armii Krajowej do ul. Balickiej, czyli pokonać ponad dwukrotnie dłuższą drogę, korzystniejsze jest przejechanie ul. Zielony Most, nawet przy sygnalizacji wahadłowej. Dla użytkownika ruchu, w szczególności w godzinach szczytu, korzystniej jest przejechać z ul. Radzikowskiego do ul. Balickiej z wykorzystaniem ronda Ofiar Katynia niż przez ul. Zielony Most. Brak jest podstaw aby wymóc na kierowcach jeżdżących ul. Radzikowskiego by nie korzystali z ul. Zielony Most, ponieważ jest to droga gminna, wobec czego jest ulicą ogólnodostępną.

Dopuszczenie ruchu dwukierunkowego nie powoduje sumarycznego zwiększenia ruchu względem ruchu jednokierunkowego. Przy ruchu jednokierunkowym natężenia oraz prędkości przejeżdżających samochodów mogą być zwiększone.

Odnośnie blokowania skrzyżowania z ulicą Balicką uprzejmie informuję, że w ramach przebudowy tunelu kolejowego przez Polskie Koleje Państwowe jego prześwit zostanie poszerzony. Zwiększy się wówczas liczba pojazdów, które będą mogły zatrzymać się przed linią zatrzymania, co ograniczy do minimum ewentualne sytuacje pozostawiania kolejki pojazdów na tarczy skrzyżowania ul. Balickiej z ul. Na Błonie. Skróci się też odcinek objęty ruchem wahadłowym, co zredukuje czasy ewakuacji i skróci czasy oczekiwania na sygnał zielony.

W kwestii braku możliwości dojazdu karetą pogotowia czy straży pożarnej wskazać należy, że ww. służby nie zgłaszały tego rodzaju problemów w omawianym rejonie.

Jednocześnie informuję, że żaden z powołanych w interpelacji przypadków, określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w *sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* (Dz. U. Nr 177 poz. 1729) nie wystąpił, wobec czego projekt organizacji ruchu nie został odrzucony. Zgodność omawianej organizacji ruchu z przepisami została również zweryfikowana przez Wojewódzki Sąd Administracyjny, który wyrokiem z dnia 29 października 2015 r. oddalił skargę na projekt organizacji ruchu na ul. Zielony Most. Wskazać należy, że w treści skargi przedstawiono niemalże identyczną argumentację jak w interpelacji.

Organizacja ruchu w zatwierdzonym kształcie funkcjonuje od 2012 r., a sam ruch wahadłowy na ul. Zielony Most od 2010 r. W analizowanym okresie zestawienie zarejestrowanych przez Policję zdarzeń na odcinku wahadłowym przedstawia się następująco:

- rok 2011: 2 kolizje (pierwsza: samochód wpadł w dziurę w drodze, druga: z pojazdem uprzywilejowanym przy skrzyżowaniu z ul. Balicką – pojazd wycofywał);
- rok 2012: 2 kolizje (pierwsza: rowerzysta zjeżdżał z nasypu kolejowego na ulicę i zderzył się z pojazdem, druga: najechanie na tył pojazdu przy wycofywaniu jeszcze przed odcinkiem objętym ruchem wahadłowym) oraz 1 wypadek (rowerzysta wywrócił się bez udziału innych pojazdów i doznał obrażeń ciała);
- rok 2013: 1 kolizja (cofanie jeszcze przed sygnalizatorem) oraz 1 wypadek (najechanie na pieszego po wpadnięciu w poślizg przy opadach deszczu);
- rok 2014: 2 kolizje (otarcia pojazdów na odcinku pomiędzy ul. Balicką a wiaduktem kolejowym oraz na wysokości Wieniawy-Długoszowskiego);
- rok 2015: 2 kolizje (najechania na tył pojazdu).

Ponadto informuję, że do Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie nie zostało skierowane stanowisko Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Krakowie, w którym zawarta byłaby informacja o zagrożeniu bezpieczeństwa na ul. Zielony Most albo konieczności przywrócenia jednego kierunku ruchu. Należy zwrócić uwagę, że w grudniu 2015 r. wprowadzono rozwiązanie dodatkowo zwiększające poziom bezpieczeństwa w postaci osygnalizowania oraz zwiększenia efektywności sygnalizacji poprzez zastosowanie strzałek warunkowych. Powyższe rozwiązania zostały w całości sfinansowane przez Radę Dzielnicy VI, która takie działanie wsparła w postaci uchwały.

W przypadku poszerzenia ul. Zielony Most nie byłoby konieczności stosowania sygnalizacji świetlnej, jednakże zwiększyłoby to tranzyt w tym rejonie. Poszerzenie ulicy to zadanie inwestycyjne, a zamierzenia inwestycyjne są wykonywane na bazie dedykowanych środków w budżecie Miasta, który jest uchwalany przez Radę Miasta Krakowa.

Obecnie istniejąca organizacja ruchu w omawianym rejonie, w przeciwieństwie do proponowanego ruchu jednokierunkowego, umożliwia kontrolowanie ruchu tranzytowego, ułatwia dostępności mieszkańców do podstawowego układu ulic oraz ogranicza prędkości pojazdów.

Pierwotna sygnalizacja, na tymczasowych konstrukcjach, została wykonana w ramach przebudowy ronda Ofiar Katynia. Sygnalizacja została zmodernizowana i zamontowana na stałe w ramach projektu „Rozwój Systemu Zarządzania Transportem Publicznym w Krakowie”. Dodatkowe oznakowanie zostało wykonane w 2015 r. Koszt zrealizowanego w 2015 r. zadania pn. „Modernizacja sygnalizacji świetlnej przy ul. Zielony Most” w formule zaprojektuj i wybuduj wyniósł 75 000 zł. Sygnalizacja została skorygowana o nowe sygnalizatory przy wyjazdach z posesji, wykonane ze środków Rady Dzielnicy VI.

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