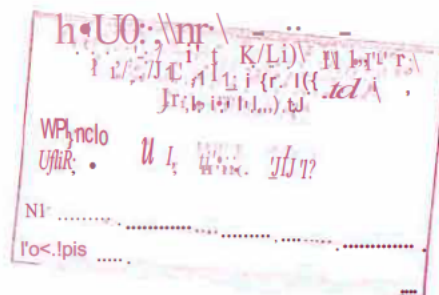


Bolesław Kosior
Rady Miasta Krakowa

Kraków, dn. 04.09.2017 r.

Szanowny Pan
Jacek Majchrowski
Prezydent
Miasta Krakowa



Interpelacja międzysesyjna

Dotyczy: sprawa z dyżuru radnego

Panie Prezydencie proszę o Pana stanowisko dotyczące załączonego materiału Stowarzyszenia Nasze Bronowice - Inicjatywa Obywatelska, która zdecydowanie sprzeciwia się planom budowy parkingu P&P oraz terminalu autobusowego w ciągu ulic Bronowicka-Balicka. (pomiędzy wiaduktem)


Bolesław Kosior

[wyłączenie jawności w zakresie danych osobowych; na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej; jawność wyłączył Ryszard Marek Pełnomocnik Prezydenta Miasta Krakowa ds. Ochrony Informacji Niejawnych]

Stowarzyszenie Nasze Bronowice -
Inicjatywa Obywatelska
IKRS: 0000674403
ul. Złoty Róg 49B
30-095 Kraków
e-mail: naszebronowice@interia.pl

Kraków, dnia 28 sierpnia 2017 r.

STANOWISKO STOWARZYSZENIA NASZE BRONOWICE - INICJATYWA OBYWATELSKA W SPRAWIE BUDOWY PRZEZ MIASTO PARKINGU P&R ORAZ TERMINALU AUTOBUSOWEGO BRONOWICE.

Stowarzyszenie Nasze Bronowice - Inicjatywa Obywatelska zdecydowanie sprzeciwia się planom władz Krakowa budowy parkingu P&R oraz dworca autobusowego w proponowanej lokalizacji.

Nie negujemy potrzeby budowy w Krakowie sieci parkingów P&R (terminali autobusowych - także), ale uważamy, że ich lokalizacje powinny być wyznaczane w ramach obowiązującego prawa, ustalonych reguł, z uwzględnieniem aspektów ekonomicznych, w sposób maksymalnie ograniczający uciążliwości środowiskowe i społeczne, uwzględniający racje zainteresowanych związków i grup społecznych!

Uważamy, że zamiar budowy parkingu P&R oraz terminalu autobusowego na terenie pomiędzy wiaduktem w ciągu ulic Bronowicka - Balicka, a łącznicą drogową Bronowicka/ Armii Krajowej i na północ od tej łącznicy w kierunku torów kolejowych jest błędną decyzją władz Krakowa z wielu powodów.

Argument za lokalizacją parkingu P&R Bronowice i dworca autobusowego w przyjętym miejscu, mówiący, że będzie to wspólny, modelowy, zintegrowany punkt przesiadkowy podróżujących z samochodów i kolei aglomeracyjnej na tramwaje oraz autobusy i na odwrót, jest tworem wysoce propagandowym i tylko z pozoru nośnym, bowiem należy pamiętać, że obszarowo ograniczony teren inwestycji już teraz stwarza potężne problemy środowiskowe ! Jest to integracja na siłę bez rozważenia argumentacji merytorycznej i ekonomicznej!

Świadczy o tym choćby fakt, że miasto mimo obowiązku do dzisiaj nie przygotowało odpowiednich wskaźników parkingowych ! Nie ma zatem podstawowych danych, a realizowane mają być kolejne tego typu inwestycje ! Nawet komisje Rady Miasta są zdumione tym faktem ! Władze Krakowa mają ustawowy obowiązek dbania o interesy swoich mieszkańców, a szczególnie o warunki ich życia i pracy.

1/ Teren lokalizacji inwestycji - Jest to teren, będący częścią układu drogowego co w myśl obowiązującego w Polsce prawa wyklucza na nim budowanie jakiegokolwiek infrastruktury!

Miejsce to zielony, jedyny w tej okolicy ogólnodostępny teren, stanowiący przestrzeń oddzielającą intensywnie obciążoną ruchem samochodowym i autobusowym ul. Armii Krajowej od znajdującego się tuż obok os. Bronowickiego, domów jednorodzinnych i po drugiej stronie wieżowców "Brama Bronowicka" i "Salwator Tower" oraz osiedli na dawnej fabryce Mera (KAP).

2/ Zgodnie z zasadami rozwoju układu transportowego w Krakowie (tzw. zrównoważonego transportu) stosownie do uchwały nr L 111/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r. Program Obsługi Parkingowej dla miasta Krakowa oraz uchwały nr XLVII/848/16 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 czerwca 2016 r. Polityka transportowa dla miasta Krakowa na lata 2016 -2025 parkingi P&R mają być lokowane m.in. poza obszarami koncentracji mieszkalnictwa i miejsc pracy. Wybrana lokalizacja nie spełnia tych warunków (tuż obok znajduje się kilkudziesięć os. Bronowickie ze sklepami, punktami usługowymi i instytucjami, w tym Zespołem Szkół Ogólnokształcących nr 7, domy jednorodzinne, a po drugiej stronie wieżowce "Brama Bronowicka" i "Salwator Tower" oraz wielkie osiedle na dawnej fabryce Mera (KAP). Oddziaływanie tej

inwestycji dotyczyć będzie zatem kilkunastu tysięcy mieszkańców !!!

3/ Opracowana koncepcja przedmiotowej inwestycji zakłada budowę parkingu wielopoziomowego z terminalem (dworcem?) autobusowym, znajdującym się na poziomie „0” (pod parkingiem). **Będzie to zatem żelbetonowy gigant, który** poza ewidentnie negatywnym działaniem na otaczające środowisko, **spowoduje dodatkowo zamęt komunikacyjny (nowy układ dróg, w tym zwłaszcza dojazdowych i wychodzących z terenu parkingu i dworca) oraz konieczną nową organizację ruchu samochodowego na skrzyżowaniu Bronowicka/Balicka i Armii Krajowej. Wymusi to poruszanie się pojazdów z minimalną prędkością,** przy której emisja spalin jest największa (należy podkreślić, że już teraz na ul. Armii Krajowej i ul. Bronowicka/ Balicka w godzinach szczytu tworzą się kilometrowe korki). Zwiększy się również intensywność hałasu.

4/ **Idea zrównoważonego, odpowiedzialnego rozwoju nie może funkcjonować bez rzetelnie przeprowadzonych konsultacji społecznych. Takich konsultacji Miasto nie przeprowadziło!** Arbitralne decyzje władz Krakowa w tej materii, bez rzetelnych i niezależnych opinii, tworzą pole do konfliktów społecznych i przy tym degradują mieszkańców, na których będzie miała wpływ ta inwestycja. W obecnej sytuacji, planowana inwestycja w zakładanej wielkości, wymaga wykonania pełnego operatu środowiskowego. Mamy nadzieję, że z całą dokładnością i sumiennością zostaną podjęte stosowne prace w tym względzie.

5/ Bardzo ważnym elementem planowanych inwestycji miejskich jest **kwestia racjonalności i wielkości nakładów ekonomicznych.** Z planów Miasta dot. budowy parkingów P&R wynika, że przewiduje się, i słusznie, budowę takiego parkingu (połączonego z terminalem autobusowym) w okolicy Galerii Bronowice przy ul. Jasnogórskiej, a zatem na obrzeżach miasta, w pobliżu Ronda Ofiar Katyń, przy którym istnieje już sieć połączeń autobusowych (kilka przystanków autobusowych) i gdzie ma być ponadto w niedalekiej przyszłości zbudowana linia tramwajowa. Beneficjenci inwestycji - mieszkańcy gmin ościennych dojeżdżają w tym rejonie do Krakowa albo od strony Balic (mając po drodze kilka już funkcjonujących parkingów P & R, w tym parking przy ul. Balickiej znajdujący się niedaleko pętli tramwajowej na Osiedlu Widok i kilku przystanków autobusowych) albo od strony Ronda Ofiar Katyń. Z racjonalnego punktu widzenia dla nadjeżdżających od strony Ronda Ofiar Katyń parking P & R powinien być zlokalizowany przy tym Rondzie. Po co zatem lokować tę inwestycję w centrum miasta ?

Na ulicy Balickiej (w tym na wiadukcie), ulicy Armii Krajowej oraz na Rondzie Ofiar Katyń usytuowanych jest kilka przystanków autobusowych obsługujących linie autobusowe zarówno miejskie jak i podmiejskie. Dwa z tych przystanków autobusowych znajdują się tuż przy wiadukcie, a jeden na wiadukcie z linią tramwajową przy ul. Balickiej - a zatem w bezpośrednim sąsiedztwie budowanego przystanku kolejowego Kraków Bronowice. Jakże jest uzasadnione budowy w proponowanej lokalizacji terminala autobusowego połączonego z parkingiem Park & Ride ?

6/ **Czynnik zdrowotny - warunki życia mieszkańców i ich wpływ na zdrowie - w myśl zasady odpowiedzialnego zrównoważonego rozwoju, odgrywać powinien pierwszoplanową rolę!** W planowanej inwestycji został on potraktowany zupełnie marginalnie (bezrefleksyjnie). Jest stwierdzone, że w tym rejonie Bronowic powietrze atmosferyczne jest silnie zanieczyszczone, niezależnie od pory roku (smog typu londyńskiego i smog fotochemiczny). Należy również zauważyć problem hałasu, który już teraz przekracza dopuszczalne prawem normy. Na stosunkowo ograniczonej przestrzeni mamy bowiem do czynienia z intensywnym ruchem samochodowym, autobusowym, tramwajowym i kolejowym. Dochodzi do tego hałas generowany przez samoloty, w szczególności lądujące na lotnisku w Balicach. Stan ten ma również zdecydowanie wpływ na zdrowie mieszkańców i ich warunki bytowe.

12gatywny
„STWARZYSZENIE ZE BRONOWICE
- INICJATYWA OBYWATELSKA”
ul. Złoty Róg 498, 30-095 Kraków
"RS: 0000674403
NIP: 6772419000;
St6'

Niepołomice, 10.06.2017r.

mgr inż. Adam Kramarczyk



Opinia

na temat usytuowania wielopoziomowego parkingu i końcowego przystanku kilku linii autobusowych w ramach węzła drogowego stanowiącego skrzyżowanie ulic Armii Krajowej i Bronowickiej w Krakowie.

Cel i podstawa opinii

Niniejsza dość skrótowa w formie i pobieżna opinia zostaje sporządzona na użytek osób prywatnych, lub organizacji zainteresowanych budową parkingu. Opinia dotyczy głównie aspektu budowlano-prawnego, jaki stanowi lokalizacja kubaturowego obiektu budowlanego wewnątrz węzła drogowego.

Przepisem prawnym na którym oparto opinię jest ROZPORZADZENIE MINISTRA TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Opis stanu istniejącego

Dwupoziomowe skrzyżowanie ulic Armii Krajowej, mającej w przybliżeniu kierunek Pn-Płd i Bronowickiej o kierunku W-2, w formie niepełnej „koniczynki” (bez łącznicy północno-zachodniej) wykonano w latach 70 i w praktycznie tylko w nieznacznie zmienionej formie istnieje ono do teraz. Ulica Armii Krajowej klasy GP biegnie dołem, ulica Bronowicka klasy G krzyżuje się z nią górą, z wykorzystaniem wiaduktu. Zastosowane parametry- geometrii poziomej jak również pionowej wszystkich elementów skrzyżowania nadal są wystarczające dla jego właściwego funkcjonowania, a jeśli w rejonie skrzyżowania- zdarzają się tworzyć „korki”, to ich przyczyna nie leży w konstrukcji skrzyżowania. Na to decydujący wpływ ma duże natężenie relacji ruchu na wprost i blokowanie go sygnalizacją świetlną, a głównie w ul. Armii Krajowej. Dla omawianego tematu istotna jest łącznica północno-wschodnia, bo właśnie ona ma w przyszłości obsługiwać projektowany wielokondygnacyjny parking i wkomponowane w niego przystanki autobusowe. Obecnie główny promień- krzywizny łącznicy wynosi ca 35-40 m, co przy zastosowaniu ponad 20 metrowych promieni wyokrąglających wjazd i wyjazd z łącznicy, pozwala się nią swobodnie poruszać z prędkością nie mniejszą niż 30 km/h. (Promienie łuków określono w przybliżeniu, na podstawie map dostępnych w Internecie.)

Zamierzenia inwestycyjne

Wyżej wspomniany wielopoziomowy parking ma być usytuowany wewnątrz skrzyżowania, a konkretnie pomiędzy krzyżującymi się ulicami i ich łącznicą północno-wschodnią. Ma pełnić funkcję park & ride i stanowić jeden z elementów węzła przesiadkowego dla korzystających z autobusów, tramwaju i kolei aglomeracyjnej, której przystanek ma powstać niespełna 200m na północ od ul. Bronowickiej.

Opinia dotycząca usytuowania parkingu w zakresie zgodności z wspomnianym rozporządzeniem ministra i jego wpływu na funkcjonowanie skrzyżowania

Niniejsza opinia nie ma charakteru stricte technicznego, bo pisząc ją nie dysponuję jakąkolwiek dokumentacją techniczną projektowanego obiektu, ani projektem przebudowy łącznicy, z której i na którą będą się odbywały wjazdy i wyjazdy z parkingu. Opieram się jedynie na prezentacji wizualnej jaką Projektant przedstawił na spotkaniu z zainteresowanymi osobom mieszkającym w pobliżu inwestycji. Odbyło się to w obecności m. in. z-cy dyrektora Wydziału Komunikacji U.M. Krakowa. Rysunki, który wyświetlono, to opracowana w określonej skali koncepcja i choć nie podano tam wymiarów, to na podstawie proporcji projektowanych obiektów i tych istniejących w otoczeniu, można się do niektórych kwestii ustosunkować. Z racji swojego wykształcenia, uprawnień, i oświadczenia zawodowego, uważam się za absolutnie kompetentnego do zajęcia krytycznego stanowiska w niektórych kwestiach związanych z przedmiotową inwestycją.

Zasadniczą sprawą jest to, że po prostu lokalizacja parkingu i to na dodatek pełniącego również funkcję tzw. „końcówki” dla autobusów, w takim miejscu jest niedopuszczalna! Jest niedopuszczalna w świetle obowiązujących przepisów, jak i na przysłowiowy chłopski rozum, czyli z perspektywy przeciętnego użytkownika dróg. ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie w § 81, pkt 3 mówi "W węźle nie powinny być usytuowane żadne obiekty usługowe, do których wjazd odbywałby się z wykorzystaniem łącznicy jako dojazdów". Sens tego zapisu jest oczywisty: nie wolno doprowadzać do sytuacji kiedy łącznica miałaby de facto być podporządkowana funkcji drogi dojazdowej. A w konkretnym wypadku drogi dojazdowej do 150-cio stanowiskowego parkingu z miejscami postoju (a więc wjazdami i wyjazdami) autobusów. „Interesująco” byłby też rozwiązany ruch autobusów jadących od strony Olkusza i Katowic: z III. Armii Krajowej wyjazd łącznicą południowo-zachodnią na wiadukt i dalej (pewnie z zastosowaniem nowej sygnalizacji świetlnej), bo trudny lewoskręt) dojazd łącznicą północno-wschodnią na „końcówkę” w parkingu.

Podczas prezentacji koncepcji było widać, że Projektant *mając* na uwadze potrzebę zapewnienia zakładanej ilości miejsc postojowych, nowej „łącznicy” (cudzystów nie przypadkowy) nadaje kształt zbliżony do prostokąta. Dzieje się to kosztem promienia łuku, który decyduje o płynności i szybkości jazdy łącznicą. Na rysunku pokazano jakby ten promień wynosił zaledwie kilkanaście metrów, a nie co najmniej 25, co stanowi minimum określone ROZPORZĄDZENIEM.

Powyższe uwagi nie wyczerpują argumentów jakie wykazują nonsensowność pomysłu takiej lokalizacji parkingu, ale te przytoczone, wydają się wystarczającymi, by przekonać decydentów, że ich zamiar jest chybiony. Dla osób, które sprzeciwiają się budowie, jej usytuowanie sprzeczne z konkretnym przepisem, może być podstawą do zaskarżenia decyzji administracyjnych wydanych w tej sprawie we właściwym sądzie administracyjnym.

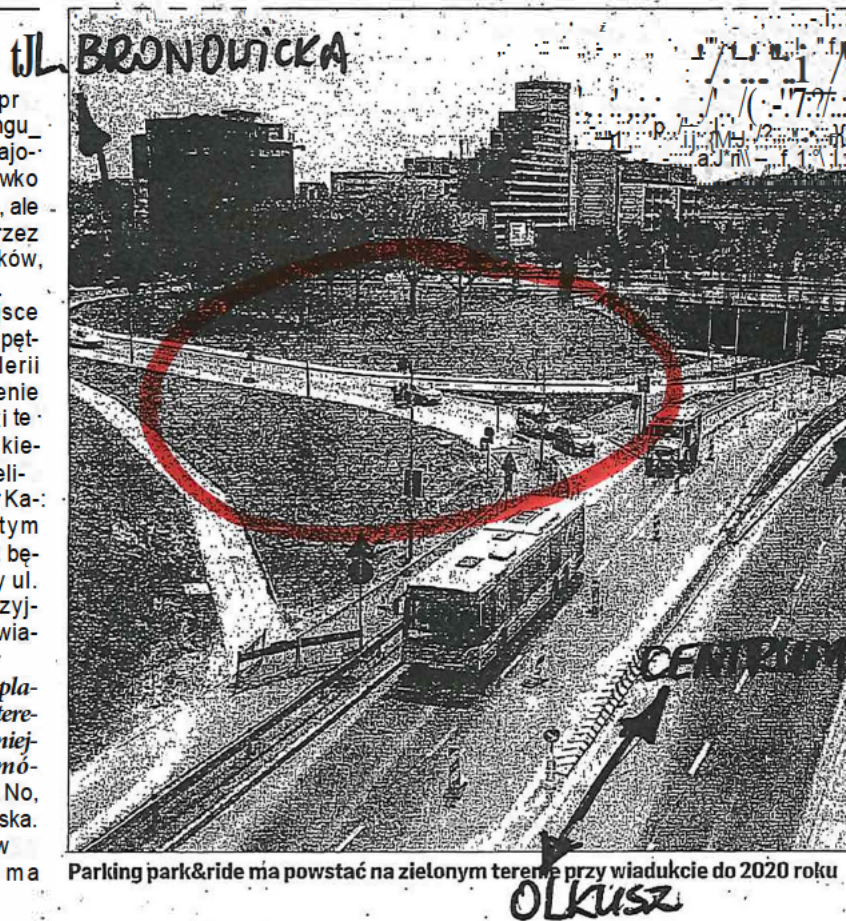
,e6tJ-r;;;::: L.
t.,;_pruu-J?,enici .hut/. ,v z.4 jcz e t)IU

Piotr Tymczak
piotr.tymczak@tizen.pl

Po nad 300 osób podpisało się pod protestem w sprawie budowy parkingu park&ride w rejonie ul. Armii Krajowej. Podkreślają, że nie są przeciwko takiemu obiektowi w Bronowicach, ale nie godzą się na preponowim przez urzędników lokalizację, blisko bloków, mieszkalnych.

Mieszkańcy uważają, że miejsce dla parkingu jest przy planowanej pętli tramwajowej w rejonie Galerii Bronowice albo na innym terenie po dawnym motelu. Dzięki temu, aby dostać się do park&ride, kierowcy z osiedli gm. emusieli by przejeżdżać przez rondę Ofiar Katyńiainie generowałoby ruchu w tym już zatłoczonym obszarze. A tak będzie, jeśli obiekt powstanie przy ul. Armii Krajowej. Urzędnicy nie przyjmują tych argumentów, ale zapowiadają konsultacje.

Absurdalnym pomysłem jest planowanie parkingu na zielonym terenie, ok. 30 metrów od bloków, w miejscu, w którym już jest duży ruch - mówi Jacek Baran ze Stowarzyszenia No, we Bronowice Inicjatywa Obywatelska. Zgodnie z wizją urzędników park&ride na ok. 200 pojazdów ma



Parking park&ride ma powstać na zielonym terenie przy wiadukcie do 2020 roku

po, & tać na teren) e zielonym wiewnartztw. śliiaka "drogowego" z adującego się między wiaduktem tramwajowym nad ul. Al:n:w.KrP owF a wiaduktem kolejowym (bliżej rondo Ofi Katyńi.).

Protestujący podkreślają, że przecież sami urzędnicy planują budowę nowej pętli tramwajowej z Krowodrzy pórki przez Al:ur:fną Bronowice - za Galerię Bronowicką, aż do marketu OBI. I tam - wraz z pętlą - zdaniem mieszkańców willeń powstanie jeden wrie park&ride a wjeżdżających. Od stro1,y Olkusa - Tymczasem wkrOjłze Krokowachcaprzypętlizbudowapmaly park&ride na 200au a niecale xwa ldo metry dalej, właśnie pizy naszych blokach, drugi taki sam. To jest bez sensu i nieekonomiczne. Jeden duży, piętrowy parking byłby tańszy na Bronowicach zmniejszyłby się ruch - mówi Jacek Baran.

Mieszkańcy podpowiadają też, że ewentualnie parking może powstać na gminnym terenie po dawnym motelu Krak przy ul. Radzikowskiego: Jan Machowski z bi prasowego krakowskiego inagistratuprzypom.inajednak, że uzgodniono, iż na części tej działki ma powstać park, a reszta przeznaczone jest pod budynki. Jego zdaniem na parking nie ma więc miejsca.

Uz edrricy ntiej S konsek went nie pze konują też że park&ride przy ul. Armii Krajowej to świetny pomysł, bo ma tam powstać przystanek kolejowy. Stąd idea stworzenia węzła przesiadkowego, integrującego linie komunikacji samochodowej z kolejową, tramwajową i autobusową. Jan Machowski zaznacza, że wstępna koncepcja została zaprezentowana podczas spotkania zorganizowanego przez Dzielnice VI. Według mieszkańców spotkania tego nie można jednak nazwać rzetelnymi konsultacjami społecznymi. Konsultacje jeszcze się nie zakończyły, będą prowadzone przy okazji przygotowywania tego projektu - zapewnia Jan Machowski.

Z kolei Albina Zamojska-Kramarczyk, jedna z protestujących, zwraca uwagę, że koncepcja parkingu przy ul. Armii Krajowej jest niezgodna z polityką transportową uchwaloną przez Radę Miasta, która mówi o tym, aby park&ride lokować „poza obszarami koncentracji mieszkalnictwa”. Urzędnicy odpowiadają natomiast, że ten sam dokument zaleca budowę takich obiektów przy przystankach kolejowych. Powołują się także na zapisy studium zagospodarowania Kralcowa, które przewiduje parkingi w tym miejscu. ©

WOJEWODZKI ZARZĄD
DRÓG PUBLICZNYCH
W KRAKOWIE

Kraków, dnia 28. lutego. 1975 r.

Nr. WZDP/22/906/upr.80/75...

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Na podstawie art. 18 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. prawo budowlane / Dz.U. nr. 7 poz. 46 / oraz § 14 zarządzenia nr 195 Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 r. w sprawie porównień budowlanych w budownictwie specjalnym w zakresie komunikacji / Dziennik Budownictwa z 1969 r. nr. 7 poz. 24 / i z 1972 r. nr. 9 poz. 26.

Obywatel mgr inż. Adam KRAMARCZYK • syn Józefa • • • • •

Urodzony dnia 27 sierpnia 1941 r. • w Krakowie • • • • •

o t r z y m u j o

w specjalności d. r. 6. 8. • • • • •

uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi łącznie. • • • • •



Dyrektor

mgr inż. Stefan Mantelewski