

Seamus Pietryk

Lubu 13.01.2016

Rady Klubu

INTERPELACJA

Zagrożenie bezpieczeństwa wynika również z faktu, iż jakkolwiek skrzyżowanie ulicy Zielony Most z ulicą Wieniawy – Długoszowskiego, objęte jest sygnalizacją świetlną, nie mniej jednak w wypadku wykonywania skrętu w lewo z ulicy Wieniawy Długoszowskiego w ulicę Zielony Most w trakcie podawanego przez sygnalizację świetlną światła zielonego, a więc uprawniającego do wjazdu na skrzyżowanie, mimo poruszania się z normatywną prędkością przewidzianą przez przepisy ruchu drogowego, uczestnik ruchu nie jest w stanie przejechać całego odcinka objętego ruchem wahadłowym zanim nie zostanie otwarty wjazd dla pojazdów poruszających się w kierunku przeciwnym, wobec czego dochodzi na tym odcinku do sytuacji kolizyjnych, mimo przestrzegania przez kierowców obowiązującej w tym rejonie organizacji ruchu i sygnałów świetlnych. Zwiększenie z kolei czasu podawania światła zielonego dla nikłej tu ilości uczestników ruchu drogowego (z ulicy Wieniawy – Długoszowskiego) powodowałoby, co oczywiste, zwielokrotnienie korków na ulicach dojazdowych, tj. na ulicy Katowickiej, Balickiej i Na Błonie.

Obowiązująca organizacja ruchu w obrębie ulicy Zielony Most w Krakowie jest również niezgodna z założeniami polityki transportowej oraz potrzebami społeczności lokalnej, jak również nieefektywna. Jest także niezgodna z przyjętymi rozwiązaniami drogowymi w uchwalonym ostatnio planie zagospodarowania przestrzennego, które przyjmują, że ulica Katowicka ma być ulicą lokalną, a nie ulicą tranzytową taktowaną jako objazd do ul. Armii Krajowej lub ul. Balickiej.

Wprowadzenie obowiązującej na chwilę obecną organizacji ruchu, zakładającej naprzemienny ruch dwukierunkowy kierowany sygnalizacją świetlną zintensyfikowało nasilenie ruchu w tym rejonie, generując dodatkowy ruch tranzytowy oraz powodując powstanie w tym rejonie znacznych „korków”, będący konsekwencją przeniesienia części ruchu drogowego z Ronda Ofiar Katynia. W okresie porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego zakorkowana jest cała ul. Katowicka od ul. Radzikowskiego aż po ul. Zielony Most, wobec czego kierujący planujący jazdę dalej w kierunku ul. Katowickiej, nie mogą przemieszczać się dalej, w tym dojechać do posesji położonych powyżej ul. Zielony Most. Zatrzymanie ruchu ma miejsce również na skrzyżowaniu z ul. Balicką i z ul. Na Błonie, gdzie przejazd pod wiaduktem również wypełnia korek i mimo zmiany świateł kierowcy chcący wjechać na skrzyżowanie formalnie nie mogą tego uczynić ze względu na brak miejsca, jednak wjeżdżają i albo doprowadzają do zablokowania ruchu, albo z uwagi na fakt, iż przejazd jest zbyt wąski chcąc przejechać pod wiaduktem przejeżdżają po chodniku. Jadący od strony ul. Balickiej chcąc skręcić w ul. Zielony Most, nie mają możliwości kontynuowania ruchu, gdyż droga jest zapełniona. Taka sama sytuacja występuje w przypadku kierujących jadących od strony ul. Na Błonie, którzy zamierzają wjechać w ul. Zielony Most, a to z uwagi na fakt zakorkowania części ulicy przed wiaduktem. Zatem obowiązująca organizacja ruchu oprócz niebezpiecznych sytuacji kolizyjnych generuje powstawanie korków, co jest sprzeczne z założeniami polityki transportowej, która zakłada udrożnienie komunikacji w Krakowie, jak również rażąco nieefektywna. Obowiązująca organizacja ruchu jest również rażąca wadliwa, ponieważ z lokalnych ulic mających obsługiwać wyłącznie ruch lokalny tworzy ulice tranzytowe, które w ogóle nie są do tego przygotowane i w efekcie są okresowo w całości zakorkowane i nieprzejezdne.

Dodać należy, że w okresie do czasu remontu Ronda Radzikowskiego, kiedy to rondo było prawie nieprzejezdne, na ulicy Zielony Most obowiązywał ruch jednokierunkowy. Na czas przebudowy Ronda Radzikowskiego wprowadzono ruch dwukierunkowy na ulicy Zielony Most, co akurat wtedy mogło być uzasadnione, a niestety taka organizacja ruchu obowiązuje do dnia dzisiejszego, mimo że przebudowa Ronda Radzikowskiego była realizowana m.in. w tym celu, aby na to rondo przenieść ruch lokalny z pobliskich ulic, zmniejszyć intensywność ruchu na drogach lokalnych. Wprowadzenie ruchu dwukierunkowego naprzemiennego na ulicy Zielony Most nie tylko nie sprzyja sprawnej komunikacji drogowej w tym rejonie Krakowa, ale jest ostentacyjnie sprzeczne z deklarowanymi przez Gminę założeniami polityki transportowej. Powyższe stawia pod znakiem zapytania celowość nakładów inwestycyjnych poniesionych przez Gminę Miejską Kraków na przebudowę Ronda Radzikowskiego, skoro obowiązująca na ulicy Zielony Most organizacja ruchu przenosi część ruchu tranzytowego z ronda na nieprzygotowaną do jego przyjęcia ul. Zielony Most.

Nie sposób również przyjąć, aby zmieniona organizacja ruchu była zgodna z potrzebami społeczności lokalnej, bo poza wymienionym wyżej brakiem możliwości przejazdu ul. Katowicką, skutkuje chociażby znacznym zanieczyszczeniem powietrza oraz hałasem, co biorąc pod uwagę charakter podmiejskiej jednorodzinnej zabudowy i pobliskie sąsiedztwo szkoły, wpływa z pewnością ujemnie na zdrowie dzieci i młodzieży do niej uczęszczających, jak również na poziom bezpieczeństwa dzieci w drodze do szkoły. Zresztą swoje zaniepokojenie zgłaszali mi również rodzice dzieci uczęszczających do tej szkoły, które z obawy o własne dzieci towarzyszą im w drodze do szkoły i ze szkoły. Powstają bowiem sytuacje kolizyjne, w których samochód chcąc uniknąć zderzenia wjeżdża na chodnik, nie mają bowiem gdzie uciec z uwagi na to, iż droga jest wąska, a dodatkowo parkują przy niej samochody, w tym samochody budowy, co również powinno być wykluczone, gdyż powoduje obniżenie poziomu bezpieczeństwa organizacji ruchu, która sama w sobie nie gwarantuje minimalnego poziomu bezpieczeństwa; w godzinach szczytu korki są tak ścisłe, że do ulicy Zielony Most, górnej Katowickiej, czy szkoły w żaden sposób nie dojedzie nawet karetka pogotowia czy Straż Pożarna.

Podkreślenia wymaga, że opisywany problem jest przedmiotem szerokiego zainteresowania społeczności lokalnej, w związku z czym jest on tematem licznych publikacji prasowych, w tym w szczególności był opisywany w artykule „Skąd bierze się bronowicki smog?” autorstwa redaktora Tomasza Borejzy opublikowanym 18 lutego 2015 roku w *Krowoderska.pl*, czy też w artykule „Nie chcą ruchu wahadłowego, boją się o dzieci” redaktora Sylwii Nowosińskiej opublikowany w *Dzienniku Polskim* z dnia 11 marca 2015 roku.

Zatwierdzenie obowiązującej organizacji ruchu na skrzyżowaniu Balicka – Zielony Most oraz na ulicy Zielony Most w Krakowie i części ruchowej projektu sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu Balicka – Zielony Most w Krakowie nastąpiło z naruszeniem Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem z dnia 23 września 2003 r. (Dz.U. Nr 177, poz. 1729), które w § 8 ust. 5 i 6 stanowi:

„5. Organ zarządzający ruchem odrzuca projekt organizacji ruchu w przypadku stwierdzenia:

- 1) że projektowana organizacja ruchu zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego;
- 2) niezgodności projektu z przepisami dotyczącymi warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

6. Organ zarządzający ruchem może odrzucić projekt organizacji ruchu w przypadku stwierdzenia:

- 1) niezgodności projektowanej organizacji ruchu z założeniami polityki transportowej lub potrzebami społeczności lokalnej;
- 2) nieefektywności projektowanej organizacji ruchu.”

Nie ulega wątpliwości, że Organ nie zastosował zacytowanych wyżej przepisów do przedstawionego mu do zatwierdzenia projektu organizacji ruchem, co skutkowało bezprawnym zatwierdzeniem organizacji ruchu na skrzyżowaniu Balicka – Zielony Most oraz na ulicy Zielony Most w Krakowie, w sytuacji gdy projektowana organizacja ruchu zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego a stwierdzenie przedmiotowej okoliczności obligowało Organ do odrzucenia projektu organizacji ruchu. Przeciwno zatwierdzeniu projektu przemawiały dodatkowo okoliczności, iż projektowana organizacja ruchu była niezgodna z założeniami polityki transportowej i potrzebami społeczności lokalnej, a nadto nieefektywna, co winno zostać uwzględnione przez Organ przy ocenie projektu organizacji ruchu i skutkować winno odrzuceniem projektu organizacji ruchu. Wobec powyższego zatwierdzona i obowiązująca na chwilę obecną organizacja ruchu na skrzyżowaniu Balicka – Zielony Most oraz na ulicy Zielony Most w Krakowie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego, jest niezgodna z założeniami polityki transportowej i potrzebami społeczności lokalnej, a nadto rażąco nieefektywna, wobec czego jej zatwierdzenie nastąpiło z naruszeniem obowiązującego prawa.

Wskazać należy, że według mojej wiedzy w przekonaniu Komendy Miejskiej Policji w Krakowie Wydział Ruchu Drogowego pozostawienie dwóch kierunków ruchu na ulicy Zielony Most oraz montaż dodatkowych sygnalizatorów przy wyjazdach z posesji wynikało z ustaleń rady dzielnicy w porozumieniu z zarządcą drogi. W opinii Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Krakowie, biorąc pod uwagę szerokość jezdni, natężenie ruchu oraz ukształtowanie terenu zasadnym jest wprowadzenie na ul. Zielony Most ruchu jednokierunkowego.

Komendant Miejski Policji w Krakowie stoi na jednoznacznym stanowisku o potrzebie wprowadzenia na ul. Zielony Most ruchu jednokierunkowego, a jedynie wskutek niezrozumiałego oporu Rady Dzielnicy VI ignorując w całości stanowisko Policji ZIKIT postanowił odstąpić od prawidłowego stosowania § 8 ust. 5 i 6 *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem z dnia 23 września 2003 r.* (Dz.U. Nr 177, poz. 1729), przedkładając partykularny interes nad interesem społeczności lokalnej oraz obowiązkiem przestrzegania obowiązującego prawa. **W tym miejscu powstaje pytanie w czym interesie podjęto tak rażąco niewłaściwe decyzje w kwestii organizacji ruchu, czy w interesie deweloperów operujących przy ulicy Zielony Most, czy też w interesie innego lobby? Z pewnością jednak decyzje takie były krótkowzroczne, nieprzemyślane i nie**

baczyły na ich poważne konsekwencje. Pod wpływem tych niewłaściwych nacisków Rada Dzielnicy i ZIKiT na siłę forsują, mimo pełnej świadomości jej wadliwości, koncepcję utrzymania wahadłowego ruchu dwukierunkowego, co odbywa się z dużym zaangażowaniem środków publicznych mającym charakter niegospodarności. Ostatnio, także w roku 2015, wydatkowano znaczne środki publiczne na dodatkową sygnalizację świetlną, która problemu bezpieczeństwa oraz drożności przyjętej organizacji ruchu nie rozwiązuje, ani skutecznie nie poprawia. W kontekście potrzeb i problemów, które w Krakowie występują w zakresie konieczności poprawy efektywności i bezpieczeństwa ruchu drogowego, nakłady poniesione na wadliwą organizację ruchu na ulicy Zielony Most wyglądają na skrajnie nieodpowiedzialne.

Zarządca drogi winien podjąć działania mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym rejonie. Obowiązująca organizacja ruchu na ulicy Zielony Most jest czytelna, ale wyłącznie w tym sensie, że jest niezgodna z obowiązującymi przepisami. Ani postawienie znaków informujących o pierwszeństwie przejazdu na zwężonym odcinku, ani też ewentualne zamontowanie kilku dodatkowych sygnalizatorów świetlnych na wjazdach na wskazanym wyżej odcinku, co pochłonie poważny koszt, nie może doprowadzić do eliminacji zagrożenia dla uczestników ruchu, które stwarza przedmiotowa wadliwa i niezgodna z prawem organizacja ruchu, oraz do zapewnienia jej przejezdności. **Wymieniony odcinek drogi publicznej nie nadaje się bowiem dla potrzeb ruchu dwukierunkowego, w tym również opartego o ruch wahadłowy kierowany sygnalizacją świetlną.** W takim stanie rzeczy ruch dwukierunkowy na ulicy Zielony Most byłby możliwy tylko po dokonaniu przebudowy układu drogowego w tym rejonie, a nie w wyniku zastosowania półśrodków nic niewnoszących dla kwestii zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego i przejezdności.

Proszę o udzielenie informacji o przyczynach, dla których wprowadzono zagrażającą bezpieczeństwu ruchu drogowego organizację ruchu w obrębie ulicy Zielony Most w Krakowie oraz o działaniach, które zostaną podjęte celem wyeliminowania istniejącego naruszenia prawa. Nadto proszę o informację o wysokości środków publicznych wydatkowanych na wprowadzenie obowiązującej obecnie w obrębie ulicy Zielony Most organizacji ruchu, ze szczególnym uwzględnieniem środków wydatkowanych na instalację dodatkowych sygnalizatorów świetlnych.

