PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.838.2024

Pan
Łukasz Gibała
Radny Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie zagospodarowania niewykorzystanych terenów pod estakadami, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 5 grudnia 2024 r., uprzejmie informuję, że estakada im. gen. Rozwadowskiego wymaga remontu. W tym celu sporządzona została dokumentacja projektowa i do czasu wykonania prac naprawczych realizacja jakichkolwiek dodatkowych elementów w obrębie ww. obiektu jest niepożądana i niezasadna.

Nadmieniam, że po wschodniej stronie al. 29 Listopada pomiędzy jezdniami ul. Lublańskiej tymczasowo wykonano w ramach bieżącego utrzymania nawrotkę w celu zminimalizowania utrudnień związanych z budową linii tramwajowej KST IV Meissnera-Mistrzejowice. O budowę zawrotek również wnioskowali mieszkańcy i do zakończenia tej inwestycji jakakolwiek ingerencja w tym zakresie może okazać się niewskazana.

Ponadto obszar pod estakadą im. gen. Rozwadowskiego został objęty umowami zawartymi na podstawie art. 16 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r., poz. 320 z późn. zm.):

- w dniu 22 lutego 2017 r. został zawarty aneks nr 2 do umowy 259/1/ZIKiT/2011 z dnia 19 maja 2011 r., w którym inwestor zobowiązał się do realizacji inwestycji uzupełniającej, tj. przebudowy skrzyżowania ulic: Opolskiej, Lublańskiej, al. 29 Listopad, obejmującą wykonanie elementów i urządzeń drogi służących do zawracania pojazdów w ciągu ulic: Opolskiej, Lublańskiej, al. 29.Listopada w Krakowie (z możliwością zawracania w kierunku wschodnim oraz w kierunku zachodnim Krakowa). Inwestor nie wystąpił z wnioskiem o przekazanie terenu pod realizację inwestycji uzupełniającej, natomiast pismem z dnia 19 listopada 2024 r. (data wpływu do ZDMK 22 listopada 2024 r.) wyraził gotowość do współpracy w celu realizacji ww. inwestycji.
- w dniu 23 października 2023 r. została zawarta umowa nr 621/U/ZDMK/2023 z inwestorem inwestycji niedrogowej, w której realizacja inwestycji drogowej polega na przebudowie skrzyżowania ulic: Opolskiej, Lublańskiej i al. 29 Listopada obejmującej wykonanie elementów i urządzeń drogi służących do zawracania pojazdów w ciągu ul. Lublańskiej w Krakowie z możliwością zawracania w kierunku wschodnim. W zakresie ww. umowy inwestor, w imieniu Gminy Miejskiej Kraków dokonał zgłoszenia zamiaru wykonania robót budowlanych pn. *Przebudowa drogi publicznej kategorii krajowej nr 79 (działki drogowe nr 993/1, 1246, obręb S-23), w granicach istniejącego pasa drogowego, polegająca na przebudowie skrzyżowania ulic Opolskiej, Lublańskiej i Al. 29-go Listopada, obejmującej wykonanie elementów i urządzeń drogi*

służących do zawracania pojazdów, w ciągu ul. Lublańskiej w Krakowie, z możliwością zawracania w kierunku wschodnim. Małopolski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego pismem znak WI-II.7843.2.13.2024.MB z dnia 24 lipca 2024 r. nie wniósł sprzeciwu wobec zgłoszenia. Termin wydania zrealizowanej inwestycji drogowej (nawrotki) zgodnie z zapisami umowy 621/U/ZDMK/2023 ma nastąpić nie później niż przed wystąpieniem przez inwestora lub jego następcę prawnego z wnioskiem o wydanie pozwolenia na użytkowanie Inwestycji niedrogowej do właściwego organu administracji publicznej albo przed złożeniem zawiadomienia o zakończeniu budowy inwestycji niedrogowej do właściwego organu administracji publicznej, w tym także zawiadomienia o częściowym zakończeniu budowy inwestycji niedrogowej oraz nie później niż w terminie 3 lat od rozpoczęcia budowy inwestycji niedrogowej. Inwestor nie wystąpił z wnioskiem o przekazanie terenu pod realizację inwestycji drogowej.

Nadmieniam, iż zawarcie umowy w oparciu o art. 16 ustawy *o drogach publicznych* nie przesądza o realizacji inwestycji drogowej, ponieważ jej realizacja jest uwarunkowana procesem inwestycyjnym zależnym tylko od inwestora.

Ponadto informuję, że budowa dodatkowych miejsc postojowych pod estakadą im. gen. Rozwadowskiego może przyczynić się do wzrostu ruchu samochodowego w obszarze, który już aktualnie narażony jest na powstawanie zjawiska kongestii. Równocześnie należy podkreślić, że wzrost ruchu indywidualnego jest niezgodny z przyjętymi politykami i programami dotyczącymi transportu, które dążą do zwiększenia udziału podróży komunikacją zbiorową. Budowa miejsc postojowych budzi wątpliwości co do możliwości zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami wjazdu i wyjazdu na parking z uwagi na zlokalizowanie ich na ulicy klasy GP (głównej ruchu przyspieszonego), w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowania z ulicą klasy Z (zbiorczej).

Odcinek ul. Opolskiej/ul. Lublańskiej pomiędzy najazdami na estakadę z obydwóch stron znajduje się w obszarze skrzyżowania sterowanego sygnalizacją świetlną. Z punktu widzenia bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego wyznaczenie zatoki postojowej na tym odcinku jest rozwiązaniem niewłaściwym ponieważ pojazdy wykonujące manewry związane z parkowaniem powodowałyby utrudnienia w ruchu na jezdniach ul. Opolskiej /ul. Lublańskiej. Ponadto kierujący pojazdami, którzy chcieliby na skrzyżowaniu wykonać manewr inny niż skrętu w lewo, musieliby zmienić pas ruchu na sąsiedni, co z uwagi na niewielką odległość od skrzyżowania, a także obowiązującą organizację ruchu (linia ciągła oddzielająca sąsiednie pasy ruchu) nie jest rozwiązaniem właściwym. Z kolei potencjalne wyznaczenie zatoki postojowej na wylotach skrzyżowania nie jest możliwe z uwagi na obowiązujący limit prędkości (70 km/h) oraz charakter tego fragmentu drogi (odcinek zwiększania prędkości za skrzyżowaniem). Kierowcy mogą nie spodziewać się pojazdu wykonującego manewry związane z parkowaniem w przedmiotowej lokalizacji. Reasumując wyznaczenie zatok postojowych pod estakadą im. gen. Rozwadowskiego nie jest właściwym rozwiązaniem.

Alternatywnym rozwiązaniem mogłoby być wykonanie parkingu pod estakadą, do którego dojazd byłby zapewniony przez przewiązkę pomiędzy jezdniami ul. Opolskiej /ul. Lublańskiej. Wymagałoby to sprawdzenia możliwości technicznych obejmujących m.in.:

- wykonanie jednokierunkowej przewiązki, przy zapewnieniu geometrii uniemożliwiającej jazdę w kierunku przeciwnym do zasadniczego,
- wykonanie zjazdu z przewiązki na jezdnię dodatkową będącą jezdnią manewrową parkingu,
- wykonanie miejsc postojowych.

Powyższa weryfikacja musiałaby obejmować rozwiązania wysokościowe i sytuacyjne, w szczególności w zakresie sprawdzenia widoczności i przejezdności z uwzględnieniem konstrukcji wsporczych estakady. Takie rozwiązanie charakteryzowałoby się jednak niską funkcjonalnością z uwagi na konieczność wykonania manewru zawracania przez kierujących pojazdami (wykonanie jednokierunkowej przewiązki pomiędzy jezdniami).

Odnosząc się do budowy pod estakadami dróg dla rowerów informuję, że działanie takie musiałoby być powiązane z zapewnieniem połączenia takiej infrastruktury rowerowej z siecią okolicznych dróg dla rowerów, co stanowiłoby duże zadanie inwestycyjne.

W kwestii wykorzystania terenów pod innymi estakadami w Krakowie informuję, że każdy taki przypadek analizowany jest indywidualnie, co odbywa się na skutek zgłoszeń mieszkańców (np. projektów zadań zgłaszanych do budżetu obywatelskiego). Już teraz pod estakadami na terenie Krakowa jest realizowana infrastruktura rowerowa. Najlepszym tego przykładem jest estakada w ciągu ul. Wita Stwosza, pod którą zlokalizowany jest parking rowerowy, stacja napraw rowerów, jak również droga dla rowerów stanowiąca m.in. dojazd do ww. elementów infrastruktury.

W przedmiocie umieszczania murali na estakadach informuję, że znajdują się one w lokalizacjach charakteryzujących się wyjątkowo intensywnym natężeniem ruchu, dlatego realizacje murali nie są rekomendowane w tego rodzaju miejscach. Podobne stanowisko prezentował już Zespół ds. Murali uwzględniając obowiązujące przepisy bezpieczeństwa ruchu drogowego, ponieważ obrazy wzdłuż dróg i ulic nie powinny rozpraszać poruszających się nimi kierowców. Reklamy/malunki, które usytuowane są na wysokości wzroku kierującego pojazdem przyciągają częściej uwagę niż te zlokalizowane znacznie wyżej, a reakcje kierowców na znaki drogowe w miejscu, gdzie występują tego typu nośniki są opóźnione o około 0,5–1 sekundę (*Wpływ reklam na bezpieczeństwo ruchu drogowego i przepisy prawa w tym zakresie*, M. Gromek, Drogownictwo 2020, nr 10, s. 286). Zatem ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego nie dopuszcza się wielkoformatowych malowideł ściennych na obiektach mostowych, w tym estakadach, podporach wiaduktów, murach oporowych - podstawą są przepisy dotyczące ruchu drogowego określające zasady umieszczania reklam/obrazów graficznych w pasie drogowym.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Stanisław Kracik
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa



Signed by / Podpisano przez:

Stanisław Kracik
Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa

Date / Data: 2024-12-16 17:45

Otrzymują:
1. Adresat
2. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
3. Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu
4. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
5. Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie
6. Wydział Kultury i Dziedzictwa Narodowego
7. Biuletyn Informacji Publicznej
8. aa