

11.06.2025. Kraków

Grażyna Fijałkowska

Radna Miasta Krakowa

Szanowny Pan
Aleksander Miszański
Prezydent Miasta Krakowa

INTERPELACJA

Dotyczy: Planowanej przebudowy, remontu ul. Starowiślnej

1. Czy została wykonana nowa Decyzja Środowiskowa dla przebudowy i remontu ul. Starowiślnej, która pozostawiała obecny układ drogowy (tramwaje poruszają się po torach niezależnie od jezdni dla ruchu samochodowego) zgodnie z decyzją Wiceprezydenta MK p. Tadeusza Trzmiela. Decyzja została wydana do realizacji dla ZIKiT na posiedzeniach Komisjach Infrastruktury w kadencji 2014 – 2018 ?
2. Czy była wykonana koncepcja przebudowy ul. Starowiślnej. Proszę o podanie w którym roku ją wykonano, jaki był koszt koncepcji i kto ją wykonał?
3. Proszę o podanie z którego roku jest aktualna Decyzja Środowiskowa i jaki jest jej zakres oraz ile kosztowało jej wykonanie. Proszę o podanie wykonawcy Decyzji Środowiskowej.
4. Czy Projekt Budowlany i Wykonawczy jest wykonany wg nowej Decyzji Środowiskowej?
5. Co zawiera Projekt Budowlany w kontekście przebudowy i remontu ul. Starowiślnej. Proszę o przedstawienie graficzne układu drogowego na ul. Starowiślnej od ul. Dietla do mostu Powstańców Śląskich.
6. Proszę o podanie z którego roku jest Projekt Budowlany, oraz pozwolenie na budowę? Ile kosztował MK projekt budowlany i wykonawczy, kto jest wykonawcą projektu?

Uzasadnienie:

MK planuje remont ul. Starowiślnej wraz z szynami tramwajowymi i trakcją energetyczną. Koncepcje projektowe wykonane wg kierunków wyznaczonych przez pracowników ZIKiT wskazują na likwidację obecnie funkcjonujących niezależnych dróg dla samochodów i puszczenie ich po torowisku dla tramwajów. Takie postawienie sprawy jest sprzeczne z uchwałą o Polityce Transportowej z dnia 8 czerwca 2016 roku, Nr XLVII/848/16 dla miasta Krakowa na lata 2016 – 2025, przygotowaną przez ZIKiT i przyjętą przez RMK

jednogłośnie. Stawiając na komunikację miejską jako priorytet w Krakowie, nie powinniśmy świadomie blokować komunikacji zbiorowej. Niestety ZIKiT wraz z projektantami realizuje zgoła odmienną politykę. Generalnym celem nowej polityki transportowej jest cyt.: „*Stworzenie warunków do sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców oraz poprawę dostępności komunikacyjnej w obrębie miasta, jak również terenów obszaru metropolitalnego, województwa i kraju w warunkach zrównoważonej mobilności w miejskim systemie transportowym*”. Obecnie na ulicy Starowiślnej komunikacja miejska porusza się niezależnie od komunikacji samochodowej, co pozwala w godzinach szczytu na względnie poprawną przepustowość zarówno tramwajów jak i samochodów. ZIKiT planuje jednak, że na ul. Starowiślnej (od ul. Dietla do ul. Miodowej) będzie ruch samochodowy odbywał się po szynach tramwajowych. Przypominam, że obie ulice, a w szczególności ul. Starowiślna łączą z ul. Dietla oraz z drugą obwodnicą Krakowa; Podgórze, Prokocim, Bieżanów, Łagiewniki, Podgórze Duchackie, itd. (ok. 200 tys. mieszkańców). Wielu mieszkańców Krakowa dojeżdża zarówno komunikacją miejską jak i samochodową do pracy, na uczelnie, do instytucji miejskich. Obecnie na ul. Starowiślnej po jednej stronie mogą zgodnie z przepisami parkować samochody, szerokość chodnika przekracza 3,80 mb, po drugiej stronie ulicy szerokość chodnika przekracza 2,0 mb. Argumentacja, że ul. Starowiślna jest za wąska (ponad 20,50 mb od ul. Dietla do ul. Miodowej) i ruch samochodowy musi się odbywać po torowisku dla tramwajów jest sprzeczny z dzisiejszą rzeczywistością. Tym bardziej, że od ul. Miodowej do ul. Na Zjeździe, a więc na drugim odcinku ulicy, ZIKiT planuje, że ruch tramwajowy będzie odbywał się niezależnie od ruchu samochodowego, chociaż szerokość ulicy w tym miejscu jest taka sama jak na odcinku od ul. Dietla do ul. Miodowej. Wyraźnie widać brak konsekwencji w postępowaniu projektantów i decyzjach pracowników ZIKiT. W 2017 roku Wiceprezydent MK na Komisji Infrastruktury podjął decyzję o zmianie Decyzji Środowiskowej i dostosowanie jej do pozostawienia niezależnych od torów tramwajowych jezdni dla samochodów. Zmiana szerokości jezdni i puszczanie ruchu samochodowego po torach tramwajowych przyniesie bardzo negatywne skutki komunikacyjne dla dużej części miasta. Rada MK już w kadencji 2014 – 2018 r. zwracała uwagę na tą kwestię i przedstawiał stanowcze stanowisko, aby wykonać Decyzja Środowiskowa a w ślad za nią dokumentację projektowa uwzględniającą dotychczasową strukturę ul. Starowiślnej. Miasto szczególnie wtedy, kiedy może samo o tym decydować powinno unikać takich sytuacji, w których może dochodzić do blokowania komunikacji miejskiej tramwajowej przez samochody, a w konsekwencji do wprowadzenia „strefy B” dla kierowców pojazdów samochodowych (tak jak stało się to na ulicy Długiej). Ulica Starowiślna jest szersza od ul. Długiej i ul. Krakowskiej. Koncepcję i projekt można wykonać tak, że zmieszczą się w pasie drogowym, niezależnie od siebie tramwaje i samochody, będzie można także ustawić słupy trakcyjne i wyznaczyć miejsca do parkowania na chodnikach. Tym bardziej, że dotyczy to głównie rezygnacji z projektowanych zatoczek parkingowych, co naprawdę jest bardzo małym kompromisem w zamian za bezkolizyjną komunikację tramwajowo – samochodową. Można nadal dopuścić do parkowania na chodniku (pozostanie dla pieszych ponad 1,5 mb). Szanowny Panie Prezydencie ze względu na ważny interes

społeczny bardzo bym prosiła o objęcie bezpośrednim nadzorem wykonanie projektów i realizację na ulicy Starowiślnej.

Proszę o podjęcie działań, tak aby nie utracić dotacji i w miejsce ścieżki rowerowej, która jest na ul. Halickiej, pozostawić drugi pas jezdni dla samochodów przemieszczających się od strony Podgórze w kierunku ul. Dietla

Z wyrazami szacunku

Grażyna Fijałkowska