



Kraków, dn. 12 listopada 2012 roku

Znak sprawy: KMR/10/2012

## Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie ul. Centralna 53, 31-586 Kraków

Szanowni Państwo,

W związku z pojawiającymi się niejasnościami odnośnie koncepcji przebiegu oraz finalnego projektu drogi dla rowerów wzdłuż ulicy Mogilskiej, a w szczególności zapisami w „Programie Funkcjonalno-Użytkowym” zamieszczonym w SIWZ dla przedmiotowej inwestycji, w załączniku nr 1.4.2 „Branża drogowa – szczegółowe właściwości funkcjonalno-użytkowe, rodzaje robót, ich lokalizacja i orientacyjne wielkości tych robót”, sugerującymi wykonawcy, iż droga ta powinna zostać wykonana w formie tzw. ciągu pieszo-rowerowego po północnej stronie ul. Mogilskiej, wnosimy o udzielenie stosownych wyjaśnień oraz zmianę koncepcji tak, aby powstająca infrastruktura spełniała wymogi prawa oraz była bezpieczna dla jej użytkowników.

Jak wynika ze Studium Tras Rowerowych Miasta Krakowa oraz Uchwały nr CIX/1493/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 września 2010 roku, w sprawie przyjęcia „Programu Inwestycji – Studium Podstawowych Tras Rowerowych”, ulica Mogilska jest na przedmiotowym odcinku fragmentem jednej z najważniejszych, podstawowych tras rowerowych (trasa nr 4) miasta Krakowa, która to łączy centrum miasta ze sporymi obszarami w północno-wschodniej części Krakowa. Co za tym idzie, **na przedmiotowym ciągu występować będzie bardzo duże natężenie ruchu rowerowego.**

W naszym przekonaniu poprowadzenie drogi rowerowej na przedmiotowym odcinku ul. Mogilskiej, tj. na odcinku od skrzyżowania z ul. Grunwaldzką do rejonu skrzyżowania z ul. Kosynierów, w formie ciągu pieszo-rowerowego znajdującego się tuż obok zlokalizowanych tam budynków, **będzie skrajnie niebezpieczne dla niechronionych uczestników ruchu, tj. rowerzystów oraz pieszych,** gdyż odcinek ten z racji lokalizacji tam budynków mieszkalnych, usługowych oraz przemysłowych charakteryzuje się również sporym natężeniem ruchu pieszego.

Zagrożenie wynikać będzie zarówno z bardzo dużego w przedmiotowym miejscu natężenia ruchu rowerzystów, który to ruch według koncepcji przedstawionej przez Organ w całości poprowadzony ma zostać wspólnym ciągiem wraz z ruchem pieszych, jak również z racji faktu zlokalizowania projektowanego ciągu pieszo-rowerowego tuż obok znajdujących się w okolicy budynków. Poza faktem konieczności zachowania odpowiedniej skrajni, wyjścia z przedmiotowych budynków (w tym również lokali usługowych) zlokalizowane są w przeważającej większości od strony projektowanego ciągu pieszo-rowerowego, co skutkować będzie dodatkowymi niebezpiecznymi sytuacjami, tj. otwieranie drzwi wprost przed nadjeżdżającą rowerzystą oraz wchodzeniem pieszych wychodzących z budynków wprost na drogę dla rowerów. Na przedmiotowym odcinku znajdują się również wyjazdy z posesji oraz wyjazd bramowy z osiedlowego parkingu, gdzie konieczne jest zachowanie odpowiedniej widoczności.

Pragniemy zauważyć, iż zupełnie niezrozumiała jest dla nas już sama koncepcja poprowadzenia ruchu rowerowego w przedmiotowym miejscu wspólnym ciągiem pieszo-rowerowym. Niezrozumiała jest ona dla

Strona 1 z 7





## Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

---

nas zarówno z powodu faktu, iż szerokość ulicy Mogilskiej pozwala na zlokalizowanie w przedmiotowym miejscu oddzielnej drogi dla rowerów, jak z również dlatego, iż zgodnie z wymogami obowiązującego prawa wspólny ciąg pieszo-rowerowy wcale nie zajmowałby mniej miejsca, niż wydzielona droga dla rowerów oraz chodnik. Zaproponowana koncepcja wynika więc najwyraźniej nie tylko z zupełnego niezrozumienia potrzeb ruchu rowerowego oraz kwestii bezpieczeństwa, ale również **totalnej ignorancji dla obowiązujących przepisów prawa oraz kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego.**

W przypadku miasta Krakowa w kwestii budowy dróg rowerowych obowiązującym aktem prawnym, uszczegóławiającym zapisy Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, jest Zarządzenie nr 2103/2004 prezydenta miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2004 roku, w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”, które to „Standardy” muszą być stosowane nie tylko na podstawie przedmiotowego zarządzenia, ale również na podstawie uchwały nr XVIII/225/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 4 lipca 2007 r. w sprawie przyjęcia Polityki Transportowej dla Miasta Krakowa na lata 2007 – 2015, gdzie czytamy m.in. iż rozbudowa sieci dróg rowerowych musi następować **zgodnie z przyjętymi standardami technicznymi dla infrastruktury rowerowej.**

Zarządzenie to wprowadza szereg normatywnych rozwiązań w zakresie projektowania oraz wykonywania infrastruktury rowerowej, w tym w szczególności określa minimalną szerokość dróg rowerowych oraz konieczną do zastosowania skrajnię. W przedmiotowym przypadku, gdy według Studium Tras Rowerowych Miasta Krakowa oraz Uchwałą nr CIX/1493/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 września 2010 roku, w sprawie przyjęcia „Programu Inwestycji – Studium Podstawowych Tras Rowerowych” mamy do czynienia z główną trasą rowerową konieczne jest zachowanie min. szerokości drogi rowerowej równej 2,0m dla wydzielonej drogi rowerowej lub min. 3,0m dla ciągu pieszo-rowerowego. Dodatkowo konieczne jest zachowanie min. 0,5m skrajni, w której to nie mogą znajdować się żadne elementy wyższe niż 0,05m (co wydaje nam się oczywiste - również słupy oświetlenia ulicznego, znaki oraz budynki), co jest uszczegółowieniem stosownych zapisów art. 54 . Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, jak również załącznika nr 1 dla przedmiotowego rozporządzenia. Co warte podkreślenia, skrajnia ta nie obowiązuje w przypadku chodnika, gdyż brak jest w tym zakresie stosownych zapisów w przedmiotowym rozporządzeniu, a zarządzenie nie porusza tej kwestii.

Dodatkowo w przypadku jezdni dla drogi dwujezdniowej klasy GP lub niższej należy zachować obowiązkową skrajnię o szerokości min. 0,5m.

Reasumując, minimalny zgodny z przepisami przekrój projektowanego ciągu pieszo-rowerowego po północnej stronie ulicy Mogilskiej wynosić powinien (wraz ze skrajnią) **co najmniej 4,0m**, co wynika z zapisów prawa polskiego, prawa lokalnego oraz faktu, iż ciąg ten przylegać będzie zarówno do jezdni, jak również do znajdujących się obok budynków. Oczywiście przy założeniu, iż wzdłuż przedmiotowego ciągu nie będą znajdować się słupy oświetlenia ulicznego oraz znaki, gdyż w takim przypadku minimalny przekrój, przy zachowaniu wszelkich ujętych w prawie zapisów, wynosić powinien (wraz ze skrajnią) co najmniej 4,5m plus szerokość słupa oświetlenia ulicznego lub znaku.

W kontekście powyższego wyводу niezrozumiała jest dla nas koncepcja planowania przedmiotowego ciągu w formie ciągu pieszo-rowerowego, gdyż minimalna szerokość wydzielonej drogi rowerowej wraz z chodnikiem, przy zachowaniu stosownych zapisów wynikających z Rozporządzenia Ministra Transportu





## Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

---

i Gospodarki Wodnej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, jak również Zarządzenia nr 2103/2004 Prezydenta miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2004 roku, w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” oraz uchwały nr XVIII/225/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 4 lipca 2007 r. w sprawie przyjęcia Polityki Transportowej dla Miasta Krakowa na lata 2007 – 2015, wcale nie jest większa od minimalnej szerokości planowanego ciągu pieszo-rowerowego i wynosi, w przypadku usytuowania drogi dla rowerów przy jezdni oraz braku konieczności ustawienia słupów oświetlenia ulicznego łącznie 4,0m (z dopuszczeniem miejscowych zwężeń do 3,5m), a w przypadku usytuowania słupów oświetlenia ulicznego pomiędzy jezdnią, a drogą dla rowerów – 4,5m + szerokość słupa (z dopuszczeniem miejscowych zwężeń do 4,0m).

Wracając natomiast do całościowej koncepcji układu infrastruktury na przedmiotowym ciągu, to w naszym przekonaniu na prawie całej długości ulicy Mogilskiej nie powinny występować żadne problemy związane z jej szerokością. Przedmiotowa ulica w największym miejscu posiada przekrój o szerokości nie mniejszej niż ok. 27,5m. Szerokość pasów ruchu unormowana jest zapisami art. 15 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie i wynosi standardowo 3,50m dla drogi klasy Z, przy czym w przypadku remontu drogi dopuszczalne jest zwężenie pasów ruchu do szerokości 3,25m, a w przypadku uspokajania ruchu nawet do 2,75m.

Minimalna szerokość torowiska tramwajowego unormowana jest natomiast zapisami art. 51. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie i dla posiadanego przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie taboru o szerokości maksymalnie 2,40m wynosi 7,80m, przy założeniu, iż słupy trakcyjne umiejscowione zostaną pomiędzy torami oraz z zachowaniem minimalnej odległości od sąsiadującej z torowiskiem jezdni.

Zgodnie natomiast z art. 44 przedmiotowego rozporządzenia minimalna szerokość chodnika powinna wynosić w przypadku drogi klasy Z 2,00m w przypadku usytuowania chodnika przy krawędzi jezdni (z możliwością zawężenia do 1,25m w przypadku przebudowy) lub 1,50m w przypadku chodnika usytuowane nie przy krawędzi jezdni (z możliwością zawężenia do 1,0m).

Minimalna szerokość dróg rowerowych, w oparciu o przedmiotowe rozporządzenie oraz prawo miejscowe, a także minimalne wartości dla skrajni zostały omówione wcześniej. Jak więc widać, poza jednym krytycznym odcinkiem w okolicy skrzyżowania z ulicą Cystersów, gdzie zlokalizowane zostaną dodatkowo przystanki tramwajowe, nie powinno być więc problemów z umieszczeniem całej niezbędnej infrastruktury w pasie drogowym, przy założeniu, iż na odcinku tym szerokość pasów ruchu wynosić będzie 3,25m, natomiast w przypadku okolic ulicy Cystersów można albo przenieść przystanki tramwajowe w miejsce, gdzie szerokość pasa drogowego jest większa, bądź wprowadzić mniejszą szerokość pasów ruchu celem również uspokojenia ruchu w okolicy przystanków oraz planowanych przejść dla pieszych.

W związku z powyższym:

1/ Wnosimy o wyjaśnienia, dlaczego w „Programie Funkcjonalno-Użytkowym” zamieszczonym w SIWZ dla przedmiotowej inwestycji, w załączniku nr 1.4.2 „Branża drogowa – szczegółowe właściwości funkcjonalno-użytkowe, rodzaje robót, ich lokalizacja i orientacyjne wielkości tych robót” Organ





## Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

---

przedstawia wykonawcy koncepcję przebudowy przedmiotowego ciągu, gdzie realizacja infrastruktury rowerowej opiera się na budowie ciągu pieszo-rowerowego po północnej stronie ul. Mogiłskiej, na odcinku od skrzyżowania z ul. Grunwaldzką, do rejonu skrzyżowania z ul. Kosynierów, mimo, iż zgodnie ze Studium Tras Rowerowych Miasta Krakowa oraz zapisami Uchwały nr CIX/1493/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 września 2010 roku, w sprawie przyjęcia „Programu Inwestycji – Studium Podstawowych Tras Rowerowych” ulicą tą przebiega jedna z głównych tras rowerowych charakteryzujących się znacznym natężeniem ruchu rowerowego oraz jak mniemamy znane są Organowi zapisy Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Zarządzenia nr 2103/2004 prezydenta miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2004 roku, w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” oraz uchwały nr XVIII/225/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 4 lipca 2007 r. w sprawie przyjęcia Polityki Transportowej dla Miasta Krakowa na lata 2007 – 2015, z których to wynika, iż proponowany w „Programie Funkcjonalno-Użytkowym” ciąg pieszo-rowerowy wcale nie będzie zajmował mniej miejsca od wydzielonej drogi dla rowerów oraz chodnika;

2/ Z racji faktu, iż szerokość przedmiotowej ulicy nie spełnia warunków zapisanych w art. 7 pkt. 1 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, a przyjęcie mniejszej szerokości dopuszczalne jest jedynie pod warunkiem spełnienia wymagań zawartych w art. 6 przedmiotowego rozporządzenia, na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej wnosimy o udostępnienie koniecznej do wykonania w takich przypadkach analizy, o której mowa w art. 7 pkt. 2 przedmiotowego rozporządzenia, którą jak rozumiemy Organ, zgodnie z zapisami przedmiotowego aktu prawnego, wykonał;

3/ W nawiązaniu do punktu 2. niniejszego pisma pragniemy zauważyć, iż zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, przyjęcie mniejszej szerokości drogi w stosunku do wartości zapisanych w art. 7 pkt. 1 przedmiotowego rozporządzenia może nastąpić jedynie przy spełnieniu warunków zapisanych w art. 6, tj. **„Szerokość drogi w liniach rozgraniczających powinna zapewniać możliwość umieszczenia elementów drogi i urządzeń z nią związanych wynikających z ustalonych docelowych transportowych i innych funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych”**.

Według posiadanych przez nas dokumentów prawa lokalnego, tj. Studium Tras Rowerowych Miasta Krakowa oraz uchwały nr CIX/1493/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 września 2010 roku, w sprawie przyjęcia „Programu Inwestycji – Studium Podstawowych Tras Rowerowych”, przedmiotowa droga to nie tylko ciąg przeznaczony dla ruchu samochodowego oraz komunikacji zbiorowej, lecz również jedna z podstawowych tras rowerowych miasta Krakowa.

Problematykę istnienia tras rowerowych na terenie miasta Krakowa porusza również uchwała nr XVIII/225/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 4 lipca 2007 r. w sprawie przyjęcia Polityki Transportowej dla Miasta Krakowa na lata 2007 – 2015, gdzie czytamy m.in. iż podejmowane przez miejskie jednostki działania powinny prowadzić do wysokiego udziału transportu zbiorowego oraz ruchu niezmotoryzowanego (pieszego i rowerowego) w ogólnej liczbie podróży, szczególnie w strefie śródmiejskiej i eliminacji ruchu tranzytowego z tego obszaru. Jednym ze sposobów osiągnięcia tego celu jest **rozwój systemu transportowego bez barier dla ruchu pieszego i rowerowego oraz intensywna rozbudowa sieci dróg rowerowych zgodnie z przyjętymi standardami technicznymi dla infrastruktury rowerowej, jak również priorytetowe traktowanie powiązań ze śródmieściem w przypadku infrastruktury rowerowej.**





## Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

---

W żadnym ze znanych nam dokumentów mających rangę równoprawną lub wyższą do przytoczonych powyżej nie znajdujemy natomiast zapisów, iż przedmiotowa droga powinna składać się z dwóch pasów ruchu w każdym z kierunków dla ruchu zmotoryzowanego.

Stoimy więc na stanowisku, iż zgodnie z zapisami Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, jak również obowiązującym prawem lokalnym, w przedmiotowym miejscu **to kwestie odpowiedniego zaprojektowania infrastruktury rowerowej mają pierwszeństwo nad kwestią przepustowości drogi oraz ilości projektowanych pasów ruchu. Z całą stanowczością pragniemy zauważyć, iż koncepcja przebudowy przedmiotowej drogi, zapisy zawarte w SIWZ oraz „Programie Funkcjonalno-Użytkowym”, wykonany projekt oraz finalnie powstała infrastruktura, nie mogą stać w sprzeczności z zapisami przedmiotowego rozporządzenia oraz uchwał rady Miasta Krakowa (!).**

W związku z powyższym, w przypadku braku miejsca na wykonanie normatywnej infrastruktury rowerowej, należy zawęzić szerokość pasów ruchu, co jest zgodne z zapisami Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, a jeśli nie uzyska się w ten sposób oczekiwanego efektu w przypadku infrastruktury rowerowej, zrezygnować z jednego z pasów ruchu.

Wnosimy więc o wyjaśnienia, dlaczego w zapisach „Programu Funkcjonalno-Użytkowego” zamieszczonego przez Organ w SIWZ dla przedmiotowej inwestycji Organ przedstawia wykonawcy koncepcję sprzeczną z prawem lokalnym oraz zapisami Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, tj. stwierdza konieczność istnienia dwóch pasów ruchu w każdym z kierunków na całej długości ulicy Mogilskiej i dopuszcza w zamian możliwość wykonania infrastruktury rowerowej w sposób nienormatywny w stosunku do prawa lokalnego;

4/ Na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej wnosimy również o udzielenie informacji, czy zgodnie z zapisami Zarządzenia nr 2103/2004 prezydenta miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2004 roku, w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”, „Standardy” te znalazły się w przekazanym wykonawcy SIWZ dla przedmiotowej inwestycji;

5/ Wnosimy o udzielenie informacji, na jakim etapie znajduje się obecnie przedmiotowa inwestycja, tj. czy został już wykonany projekt koncepcji lub przebudowy ulicy Mogilskiej oraz jakie decyzje zostały wydane do tej pory w związku z przedmiotową inwestycją. W przypadku faktu istnienia projektu lub koncepcji przebudowy ulicy Mogilskiej, na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej, wnosimy o udostępnienie nam przedmiotowych dokumentów w wersji elektronicznej;

6/ W związku z faktem, iż dla przedmiotowej inwestycji był już wykonywany projekt przebudowy, który to projekt wykonany został na zlecenie Organu przez firmę MP Mosty, na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej wnosimy o udostępnienie przedmiotowego projektu w wersji elektronicznej w zakresie dt. przebudowy ulicy Mogilskiej na odcinku od ronda Mogilskiego, do skrzyżowania z ul. Meissnera, jak również udostępnienie wydanego do tego projektu audytu rowerowego, jeśli takowy istnieje;

7/ Wnosimy o udzielenie informacji dt. geometrii przebudowywanej drogi, tj. informacji o szerokości pasa drogowego na odcinku ulicy Mogilskiej od ronda Mogilskiego do skrzyżowania z ul. Meissnera. Wnosimy





## Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

---

o udzielenie informacji zarówno o tym, jaki jest najwęższy przekrój pasa drogowego, jak również jak ten przekrój zmienia się na odcinku ul. Mogiłskiej od ronda Mogiłskiego do skrzyżowania z ul. Meissnera;

8/ Na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej wnosimy o udzielenie informacji dt. natężenia ruchu rowerowego na ulicy Mogiłskiej oraz natężenia ruchu pieszego po północnej stronie ulicy Mogiłskiej, które to w kontekście art. 47 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Organ posiada, skoro w koncepcji przedstawia rozwiązanie w postaci wspólnego ciągu pieszo-rowerowego po stronie północnej. **Dane takie są w naszym przekonaniu niezbędne w celu rzetelnej oceny, czy poprowadzenie ruchu rowerowego oraz pieszego wspólnym ciągiem nie będzie zagrażać bezpieczeństwu.** Z racji faktu sezonowości ruchu rowerowego dane takie muszą pochodzić z okresu letniego, tj. odzwierciedlać maksymalne natężenie ruchu;

9/ Wnosimy o wyjaśnienie w jaki sposób zdaniem Organu projekt wykonany w oparciu o przekazany wykonawcy „Program Funkcjonalno-Użytkowy”, ma zapewniać bezpieczeństwo niezmotoryzowanym użytkownikom ruchu poruszającym się ciągiem pieszo-rowerowym po północnej stronie ul. Mogiłskiej, tj. w szczególności:

a/ w jaki sposób rozwiązana zostanie kwestia poprowadzenia przedmiotowego ciągu tuż obok budynków, w których drzwi wejściowe umiejscowione są od strony proponowanego ciągu-pieszorowerowego i otwierają się na zewnątrz, tj. w jaki sposób w ramach docelowej Organizacji ruchu Organ zamierza zapobiegać wypadkom związanym z możliwością otwarcia takich drzwi wprost przed korzystającymi z przedmiotowego ciągu rowerzystami;

b/ w jaki sposób rozwiązana zostanie kwestia konieczności zapewnienia dostatecznej widoczności w przypadku poprowadzenia przedmiotowego ciągu tuż obok wjazdów do posesji i wjazdu bramowego na parking za budynkami Mogiłska 62-70, tj. zapisów załącznika nr 2 „warunki widoczności na skrzyżowaniach i zjazdach” do Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;

c/ w jaki sposób zostanie rozwiązana kwestia oświetlenia ulicznego w kontekście zapisów art. 54 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, jak również załącznika nr 1 dla przedmiotowego rozporządzenia oraz zapisów prawa lokalnego, w szczególności zapisów Zarządzenia nr 2103/2004 prezydenta miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2004 roku, w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”, tj. w kontekście ustalonej przedmiotowymi aktami prawnymi obowiązkowej skrajni dla jezdni oraz dróg rowerowych;

d/ w jaki sposób zostanie rozwiązana kwestia oznakowania pionowego w kontekście zapisów art. 54 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, jak również załącznika nr 1 dla przedmiotowego rozporządzenia oraz zapisów prawa lokalnego, w szczególności zapisów Zarządzenia nr 2103/2004 prezydenta miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2004 roku, w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”, tj. w kontekście ustalonej przedmiotowymi aktami prawnymi obowiązkowej skrajni dla jezdni oraz dróg rowerowych;

10/ Wnosimy o udzielenie informacji, czy realizacja przedmiotowej inwestycji, tj. przebudowa ulicy Mogiłskiej, współfinansowana jest ze środków unijnych. Wnosimy o udzielenie informacji, czy we wniosku





## Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

---

o dofinansowanie znalazła się informacja, iż inwestycja przeprowadzona musi być w zgodzie z prawem ogólnopolskim oraz prawem lokalnym. Na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej wnosimy o udostępnienie pełnej dokumentacji dotyczącej dofinansowania ze środków unijnych dla przedmiotowej inwestycji;

11/ Na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej wnosimy o udostępnienie:

- decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr WS-04.RJ.7627-536/09 z dnia 16 maja 2011 r.;
- decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr OO.AK.6665-1-8-08 z dnia 25 maja 2009 r.;

12/ Na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej wnosimy również o udostępnienie audytu dla projektu ronda Mogilskiego;

**Mając na uwadze wszelkie poruszone powyżej aspekty stanowczo żądamy wprowadzenia zmian w koncepcji przebudowy ulicy Mogilskiej i w ramach przeprowadzanej inwestycji wykonania po jej północnej stronie wydzielonej, dwukierunkowej drogi dla rowerów w ramach podstawowej trasy rowerowej nr 4.**

Z poważaniem,

Za zarząd stowarzyszenia,

Jakub Stępak  
/podpisano elektronicznie/

Otrzymują:

- Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
- a/a

