



## ZARZĄD INFRASTRUKTURY KOMUNALNEJ I TRANSPORTU W KRAKOWIE

ul. Centralna 53, 31-586 Kraków, centrala tel. +48 12 616 7000, fax: +48 12 616 7417, email: sekretariat@zikit.krakow.pl

ZIKIT/S/101411/12/NO/2168

Kraków, dnia 10 STY. 2013

**dotyczy:** uzupełnienia odpowiedzi na pismo z dnia 12 listopada 2012 r. w sprawie planowanego remontu ul. Mogilskiej, pismo znak: KMR/10/2012.

**Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów**  
**ul. W. Anczyca 11/4**  
**30-203 Kraków**

W uzupełnieniu odpowiedzi na pismo z dnia 12 listopada 2012 r., znak: KMR/10/2012, w sprawie planowanego remontu ul. Mogilskiej w Krakowie, Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie uprzejmie informuje.

Ad. 1

Założenia i wytyczne do projektowania i zakresu robót do wykonania zamówienia dla zadania inwestycyjnego pn. „Przebudowa linii tramwajowej na odc. R. Mogilski – Al. Jana Pawła II - Plac Centralny wraz z systemem sterowania ruchem w Krakowie” zostały zawarte w programie funkcjonalno-użytkowym (dalej: PFU), stanowiącym integralną część Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia. W zakresie tras rowerowych przebiegających wzdłuż ul. Mogilskiej i Jana Pawła II wytyczne w PFU opracowano na podstawie wydanego w dniu 7 listopada 2008 r. audytu rowerowego, opatrzonego znakiem: ZIKIT/S/55490/08/UK/39343, opiniującego pozytywnie przedstawione przez Firmę MP Mosty rozwiązania dla ówczesnie prowadzonego zadania polegającego na opracowaniu dokumentacji przebudowy linii tramwajowej na odc. ul. Mogilska - Plac centralny - CA HTS – Ujastek - Kocmyrzowska - Wzgórza Krzesławickie. Zgodnie z wydaną opinią oraz załącznikiem graficznym dopuszczone zostało zastosowanie ciągu pieszo-rowerowego.

Prowadzenie ruchu rowerowego możliwe jest w ruchu ogólnym, zarówno po ciągach pieszo - rowerowych, jak i po wydzielonych drogach dla rowerów, co znajduje potwierdzenie w zapisach „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”, które nie określają, iż budowa tras głównych odbywać się może tylko w formie wydzielonej drogi dla rowerów. Sposób prowadzenia ruchu rowerowego uzależniony jest nie tylko od natężenia ruchu ale także od możliwości terenowych, a przypadku ul. Mogilskiej od szerokości pasa drogowego, determinującego umieszczenie wszystkich elementów infrastruktury drogowej (w tym infrastruktury rowerowej). Nie bez znaczenia są również zapisy narzucone przez decyzję środowiskową, które inwestor na etapie projektu i realizacji musi spełnić.

Ad. 2

Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie nie dysponuje wnioskowaną analizą. Należy przy tym podkreślić, iż podstawowym przedmiotem zamówienia jest opracowanie dokumentacji a następnie realizacja przebudowy linii tramwajowej wraz z systemem sterowania ruchem z towarzyszącymi jej robotami w zakresie

przebudowy jezdni, chodników i innych niezbędnych elementów układu drogowego. Wspomniana przebudowa zgodnie z założeniami, wykonana ma być w istniejącym pasie drogowym.

Dodatkowo informujemy, że Wykonawca zobowiązany jest w ramach podpisanego kontraktu do wykonania prognozy i analizy ruchu drogowego. Wykonawca jest w trakcie opracowywania rozwiązań projektowych, analiza ruchu nie została na dzień dzisiejszy przekazana do ZIKIT.

#### Ad. 3

W obowiązującym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa model układu drogowego miasta tworzy sieć drogowa o strukturze mieszanej, jednakże z przewagą elementów promienisto – obwodnicowych, z wiodącą rolą III obwodnicy (przenoszenie powiązań międzydzielnicowych z pominięciem Śródmieścia) oraz zewnętrznym – także o charakterze obwodnicowym – układem autostrad (przeprowadzenie ruchu tranzytowego oraz rozrządzenie ruchu docelowo-źródłowego). Nie bez znaczenia pozostają tu wspomniane ciągi promieniste, które wspomagają i usprawniają wymianę pojazdów między obwodnicami. Wymaga to jednak świadomego przyjmowania odpowiednich parametrów technicznych z uwzględnieniem prognozowanych natężeń ruchu, dlatego też w stanie istniejącym ulica Mogilska jest drogą klasy zbiorczej o przekroju dwujezdniowym po dwa pasy ruchu na kierunek ruchu. Przyjęcie niższych parametrów (np. jeden pas ruchu na kierunek ruchu) spowodowałoby przepełnienie układu drogowego w tym obszarze przyczyniając się do powstania zatorów w tej części miasta. Niższe parametry będą również bardziej podatne na awarie pojazdów, bądź dostawy dla zlokalizowanych wzdłuż ulicy usług, gdzie sytuacja taka może również skończyć się zatorem. Zarządca dróg wydając warunki techniczne dla przebudowy drogi musi przeanalizować wiele czynników, bierze pod uwagę dobro lokalnej społeczności, ale musi również uwzględnić znaczenie danej drogi w całym układzie drogowym miasta. Dlatego w stanie istniejącym ul. Mogilska ma dobrane parametry adekwatne do roli jaką pełni w układzie drogowym – tj. roli jaką ulica ma zapisaną w obowiązującym Studium. Również docelowe parametry po przebudowie ulicy nie powinny zasadniczo odbiegać od istniejących, dlatego nie można dopuścić do pogorszenia przepustowości ulicy Mogilskiej, np. poprzez wprowadzenie niższych parametrów dla ruchu kołowego.

Program funkcjonalno-użytkowy zawiera zapisy, zgodnie z którymi Wykonawca podczas realizacji kontraktu jest zobowiązany stosować przepisy obowiązującego prawa (część opisowa PFU), wobec czego stwierdzenia poczynione w punkcie 3 pisma z dnia 12 listopada 2012 r. nie znajdują jakiegokolwiek uzasadnienia.

#### Ad. 4

W ramach części opisowej programu funkcjonalno-użytkowego, w rozdziale II – Część informacyjna, punkt 3 - Przepisy prawne i normy związane z projektowaniem i wykonywaniem zamierzenia budowlanego, przywołuje do stosowania: Zarządzenia Prezydenta Miasta Krakowa nr 2103/2004 z dnia 26 listopada 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa, Polecenie służbowe nr 2/2005 Prezydenta Miasta Krakowa nr 2103/2004 z dnia 26 stycznia 2005 r. w sprawie obowiązku występowania do zespołu do spraw ścieżek rowerowych w Mieście Krakowie celem wykonania audytu rowerowego. Wobec powyższego Wykonawca miał obowiązek zapoznać się z niniejszymi uwarunkowaniami.

Ad. 7

W załączeniu do niniejszego pisma przesyłamy mapę zasadniczą z naniesioną granicą pasa drogowego ul. Mogilskiej. Informujemy przy tym, iż wskazana droga posiada zróżnicowaną szerokość pasa drogowego i jednostka aktualnie nie dysponuje wnioskowaną informacją.

Ad. 12

Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie nie dysponuje wnioskowanym dokumentem.

W tym kontekście podkreślamy, iż zgodnie z uzasadnieniem wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 14 lutego 2012 r., sygn. akt II SAB/Wa 340/11, wniosek zainteresowanego rodzi po stronie dysponenta informacji obowiązek jej udostępnienia w sytuacji, gdy owa informacja publiczna znajduje się w jego posiadaniu, w sytuacji zatem, gdy organ nie posiada żądanej informacji, nie można zobowiązać go do jej udzielenia. Niniejszy pogląd został również podzielony w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 14 września 2011 r., sygn. akt I OSK 1086/11.

Jednocześnie informujemy, iż w chwili obecnej trwają prace projektowe. W przypadku możliwości uzyskania wystarczających parametrów przekroju poprzecznego ulicy przy zachowaniu zapisów decyzji środowiskowej, zostaną wprowadzone elementy wydzielonych ciągów rowerowych i ciągów pieszych.

Załącznik:

- mapę zasadniczą z naniesioną granicą pasa drogowego ul. Mogilskiej.

DYREKTOR  
Zarządu Infrastruktury Komunalnej  
i Transportu  
*Joanna Niedziałkowska*

Otrzymują:

1 x Adresat wraz z załącznikiem

1 x a/a