

URZĄD MIASTA KRAKOWA
KANCELARIA MAGISTRATU
Plac Wszystkich Świętych 3/4

Data 2021-11-12 (1)

Nr 13547844 zał. 131

5542
KP-04
Sekretariat
Wpłynęło 15 LIS. 2021
dnia
podpis
załączniki

12 LIS. 2021

Prezydent Miasta Krakowa

Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu

ul. Wielopole 1, 31-072 Kraków

KE
J.M.21
PREZYDENT MIASTA KRAKOWA
Jacek Majchrowski
17 LIS. 2021

PETYCJA

w sprawie zmiany cyklu sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Zakopiańskiej i ul. Taklińskiego dla lewoskrętu w kierunku miasta Krakowa

My niżej podpisani - mieszkańcy rejonu Opatkowic w Krakowie, składając niniejszą petycję na podstawie art. 63 Konstytucji RP i art. 2 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, wzywamy Prezydenta Miasta Krakowa działającego poprzez Miejskiego Inżyniera Ruchu, do niezwłocznej zmiany cyklu sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Zakopiańskiej i ul. Taklińskiego dla lewoskrętu w kierunku miasta Krakowa poprzez skrócenie czasu wyjazdu z ul. Taklińskiego.

Mieszkańcy podkreślają, iż obecnie, zwłaszcza w piątki, soboty i niedziele, czas oczekiwania na wyjazd z ul. Taklińskiego w lewo w kierunku miasta Krakowa jest nieakceptowalny. Obecnie czas oczekiwania w trybie weekendowym wynosi ok. 3 minuty. Jest to czas zdecydowanie zbyt długi. Podkreślenia wymaga, że przedmiotowy lewoskręt nie jest bezkolizyjny, stąd skręt w lewo jest utrudniony z uwagi na samochody przejeżdżające skrzyżowanie na wprost z ul. Poronińskiej. Z tego powodu ok. 300m odległości od skrzyżowania do wyjazdu w lewo na ul. Zakopiańską pokonywane jest przez kierowców w czasie aż 30 minut. Ostatnio miało też miejsce bardzo niebezpieczne zdarzenie z udziałem karetki, która nie mogła przejechać przez skrzyżowanie z uwagi na zator, co uniemożliwiło udzielenie pacjentowi niezwłocznej pomocy lekarskiej. Powyższe oznacza, że tzw. poziom swobody ruchu na tym odcinku, okreśiany jako jakościowa miara warunków ruchu uwzględniająca odczucia użytkowników ruchu drogowego, jest radykalnie niski. Z tego względu warunki ruchu należy ocenić na poziomie PSR IV – jako złe. Podkreślenia wymaga, że zgodnie z dokumentem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 31 lipca 2017 r. WR-D-23 Wytyczne poszerzania jezdni dróg zamieszkałych i ulic o dodatkowe pasy ruchu „warunki ruchu mogą być bardzo dobre – w przypadku jazdy swobodnej z prędkością pożądaną, w stanie niewymuszonym, a także bardzo uciążliwe – w przypadku jazdy zależnej od innych pojazdów, w stanie wymuszonym. Warunki uciążliwe nie są akceptowane przez kierujących pojazdami”. Niewątpliwie obecne warunki dla lewoskrętu na ul. Taklińskiego należy uznać za skrajnie uciążliwe. Tego typu uciążliwość, pomimo okresowych zatorów, nie występuje na żadnym z kierunków węzła Kraków-Południe.

W tym kontekście stwierdzić należy, iż osiągnięcie za wszelką cenę przepustowości autostrady A4 i ul. Zakopiańskiej, kosztem mieszkańców rejonu Opatkowic, nosi znamiona dyskryminacji. Obecnie podejmowane przez Inżyniera Ruchu, radykalne działania w istocie mają na celu zapobieżenie skutkom wieloletnich zaniedbań w zakresie rozbudowy autostrady A4 o trzeci pas wraz z rozbudową węzła Kraków-Południe. Niepełna rozbudowa węzła (bez brakujących łącznic) planowana jest na lata 2026-27, zaś budowa trzeciego pasa wraz z budową nowego wiaduktu nad ul. Zakopiańską w jeszcze dalszej perspektywie czasowej (rozbudowa wymaga zgody firmy Stalexport, która warunkuje jej udzielenie przedłużeniem koncesji o kolejne 30 lat. Stąd GDDKiA oczekuje na wygaśnięcie koncesji dla Stalexportu w 2027 r.). W świetle powyższego, biorąc pod uwagę opóźnienia w uzyskaniu decyzji administracyjnych, zwłaszcza decyzji środowiskowych, a także opóźnienia realizacyjne, stan obecny będzie najpewniej trwał

URZĄD MIASTA KRAKOWA
KANCELARIA MAGISTRATU
Plac Wszystkich Świętych 3/4

Data 17 LIS. 2021 (9)

Przyjęto
KE
Sekretariat
17 LIS. 2021
podpis

przez ok. 10 lat. W tym czasie ruch na ul. Taklińskiego będzie się z każdym rokiem zwiększał. Podkreślenia wymaga, że błędna jest teza, wyrażana wielokrotnie przez projektantów rozwiązań drogowych dla węzła Kraków-Południe w trakcie konsultacji społecznych, jakoby ul. Taklińskiego stanowiła drogę ruchu lokalnego. Jest to nieprawda, bowiem jest to główna droga tranzytowa ze Skawiny, jak również najkrótsza droga tranzytowa z Oświęcimia do Krakowa. Dodatkowo, od listopada 2021 r. ruch tranzytowy w tym rejonie może się znacznie zwiększyć z uwagi na otwarcie przystanku Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Kraków-Opatkowice na trasie Oświęcim-Kraków. Z przystanku tego będzie korzystać wielu mieszkańców Libertowa, Mogilan, czy Gaju, którzy następnie masowo będą wyjeżdżać z parkingu park & ride przy ul. Studniarskiego w kierunku swoich domów właśnie z ul. Taklińskiego, blokując tym samym dodatkowo ruch. Wydaje się zatem, że zwiększenie przepustowości autostrady A4 i ul. Zakopiańskiej kosztem drastycznego ograniczenia przepustowości ul. Taklińskiego opiera się na całkowicie błędnych założeniach. Podkreślenia przy tym wymaga, że zatory na autostradzie A4 na odcinku od węzła Kraków-Balice do węzła Kraków-Południe są częstym i normalnym zjawiskiem, wynikającym po prostu z niedobudowania w odpowiednim czasie trzeciego pasa w stosunku do zwiększającego się natężenia ruchu (z tego względu na całym tym odcinku rozmieszczone są znaki ostrzegawcze A-33 – zator drogowy). Jak już wskazano, problem ten był ściśle związany z udzieloną firmie Stalexport koncesją. Mieszkańcy Opatkowic nie mogą jednak teraz ponosić kosztów podjęcia błędnych decyzji i zaniechań przez decydentów w stosownym czasie.

Wskazania wymaga, że wymieniony wyżej dokument WR-D-23 *Wytyczne poszerzania jezdni dróg zamieszkałych i ulic o dodatkowe pasy ruchu* określa wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu. Nie stanowią one jednak przepisów techniczno-budowlanych w rozumieniu ustawy – Prawo budowlane, a zgodnie z ustawą o drogach publicznych przeznaczone są do dobrowolnego stosowania. Zgodnie z tymi wytycznymi, *„na analizowanych odcinkach dróg należy zidentyfikować miejsca krytyczne, tj. miejsca o najgorszych warunkach ruchu lub najmniejszej przepustowości (np. wzniesienie o dużym pochyleniu podłużnym, zwężenie jezdni). W tych miejscach w pierwszej kolejności należy przeprowadzić analizę możliwości zastosowania różnych działań zwiększających przepustowość i poprawiających warunki ruchu, następnie należy przystąpić do analiz poszerzenia przekroju drogi”*. Podkreślenia zatem wymaga, że przepisy prawa nie przewidują bezwzględnych obowiązków w zakresie zwiększania przepustowości ruchu. W szczególności przepustowość autostrad i dróg krajowych nie może być osiągnięta za wszelką cenę, kosztem niemalże całkowitej redukcji przepustowości ulic współpracujących. Takie działanie nosi znamiona dyskryminacji kierowców ze względu na miejsce, z którego wyjeżdżają, jak i miejsce ich zamieszkania, co jest niedopuszczalne w świetle Konstytucji RP. Zgodnie bowiem z art. 31 Konstytucji RP wszyscy są wobec prawa równi i wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne. Nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiejkolwiek przyczyny. Spowodowanie przez Miejskiego Inżyniera Ruchu sytuacji, w której zapewniona jest przepustowość na węzle Kraków-Południe, kosztem drastycznego ograniczenia przepustowości lewoskrętu z ul. Taklińskiego w ul. Zakopiańską, stanowi przykład niedopuszczalnej dyskryminacji kierowców przez władzę publiczną. Nie może być bowiem tak, że jedna droga, nawet biorąc pod uwagę jej status autostrady lub drogi krajowej, powoduje praktycznie zablokowanie ruchu na drodze współpracującej.

Z uwagi na powyższe, Prezydent Miasta Krakowa powinien podjąć działania celem niezwłocznego usunięcia dyskryminacyjnych rozwiązań drogowych w ramach sygnalizacji świetlnej dla lewoskrętu z ul. Taklińskiego w ul. Zakopiańską, do czego niniejszym wzywamy.