



RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

**projektu „Budowy drogi łączącej ul. Stella-Sawickiego
z planowanym Małopolskim Centrum Nauki przy al. Bora-Komorowskiego”**

Zarząd Dróg Miasta Krakowa

Kraków, 4 maja 2020 roku

Spis treści

- I. Wprowadzenie
- II. Podstawa prawna konsultacji
- III. Cel i przedmiot konsultacji społecznych
- IV. Przebieg i formy konsultacji społecznych
 - A. Przebieg konsultacji społecznych
 - B. Wykorzystane formy konsultacji społecznych
- V. Opinie, wnioski i pytania zgłoszone w ramach konsultacji
 - A. Formularz ankiety
 - B. Odpowiedzi na pytania
- VI. Wynik konsultacji społecznych

I. Wprowadzenie

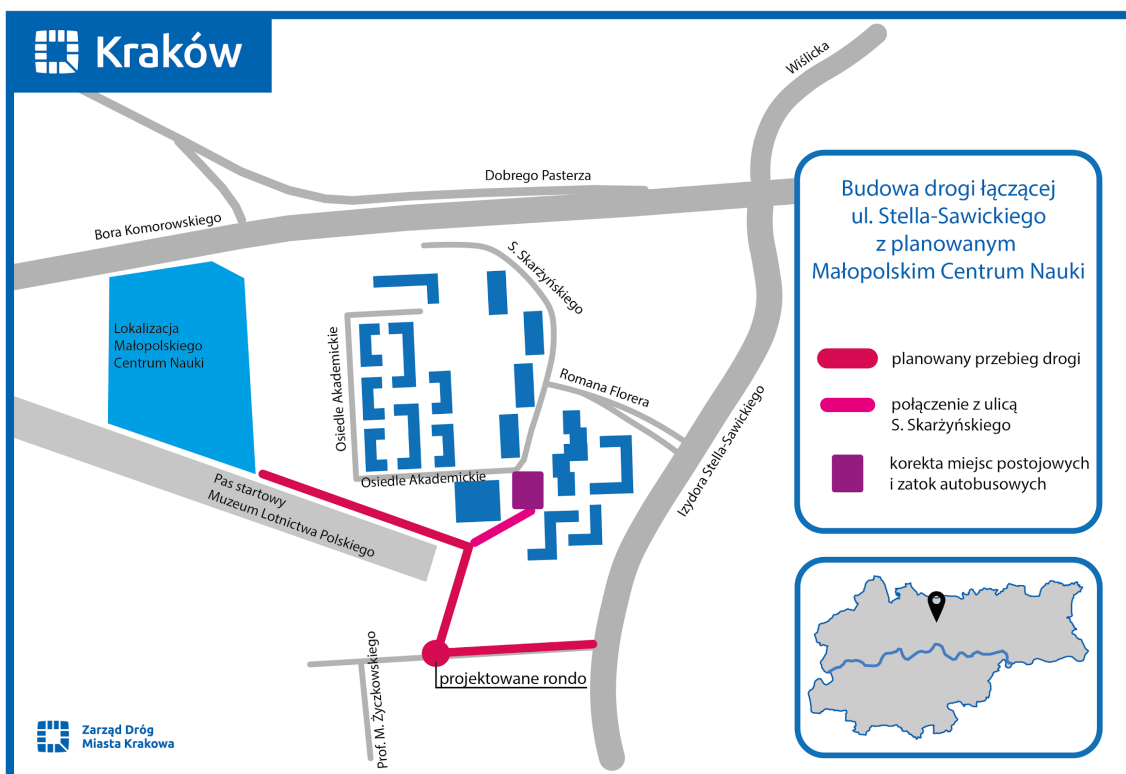
Na terenie Dzielnicy XIV Czyżyny w Krakowie przy al. Generała Tadeusza Bora-Komorowskiego zaplanowana została lokalizacja Małopolskiego Centrum Nauki. Cały teren pod budowę Małopolskiego Centrum Nauki obejmuje około 4 hektary w sąsiedztwie Muzeum Lotnictwa Polskiego. W obrębie inwestycji planowane są tereny zielone oraz drogi dojazdowe i dojścia wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą, a także część miejsc postojowych dla samochodów osobowych oraz autokarów. Otwarcie Centrum zostało zaplanowane na rok 2022. Inwestorem jest Województwo Małopolskie.

Przed przystąpieniem do projektowania połączenia drogowego, które ma służyć obsłudze komunikacyjnej planowanego Małopolskiego Centrum Nauki dokonano analizy istniejącego układu drogowego. W wyniku tej oceny uznano, że MCN może być połączone z drogami publicznymi jedynie od strony ul. Izydora Stella-Sawickiego. W wielu pojawiających się głosach sugerowano, by połączenie nowego układu drogowego nastąpiło od strony al. Generała Tadeusza Bora-Komorowskiego. Takie rozwiązanie zostało odrzucone z poniżej wymienionych powodów.

1. Z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, nie ma możliwości poprowadzenia nowej drogi po śladzie istniejącej drogi technologicznej. Wyjazd awaryjny z Muzeum Lotnictwa Polskiego został przeznaczony tylko do wyjazdu ciężkich transportów pod nadzorem specjalistycznych firm transportowych. Nigdy nie był projektowany jako regularny wyjazd innych pojazdów, gdyż nie zostały zapewnione wszystkie parametry bezpieczeństwa przy stałym, a nie okazjonalnym korzystaniu z niego. Wyjazd techniczny znajduje się na końcu zjazdu z estakady, gdzie pojazdy osiągają już dużą prędkość i posiadają własny pas włączania. Pas ten kończy się w zasadzie na skrzyżowaniu z ul. Dobrego Pasterza.
2. W celu wykonania wyjazdu z Małopolskiego Centrum Nauki na al. Bora-Komorowskiego należy nie tylko zbudować nową drogę, ale znacznie przebudować al. Bora-Komorowskiego w tym wykonać drugi pas włączania, a ten istniejący wydłużyć o taką samą długość jaką ma obecnie, co w zasadzie jest jednoznaczne z budową czwartego pasa ruchu aż do przystanku autobusowego.
3. W ocenie Zarządu Dróg Miasta Krakowa oraz Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu nie ma żadnej formalnej, zgodnej z przepisami, zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego i zasadami przygotowania inwestycji, możliwości wykonania drogi obsługującej MCN od al. Bora-Komorowskiego. Niezależnie od większych nakładów finansowych (w stosunku do połączenia od strony ul. Stella-Sawickiego) wykonanie wyjazdu w formie jak opisanej wyżej przyniesie próby zmiany pasa ruchu i wykonywanie manewru zawracania na skrzyżowaniu z ul. Dobrego Pasterza, co jest niebezpieczne przy prędkościach dziś dopuszczonych i osiągniętych na al. Bora-Komorowskiego. Reszta pojazdów będzie wykonywać manewr zawracania na skrzyżowaniu z ul. Wiślicką, która to relacja obecnie nie jest dopuszczona,

a pas do skrzyżowania w lewo, który byłby wykorzystywany do tego celu operuje na granicy przepustowości. Sytuacja ruchowa zostanie więc drastycznie pogorszona.

4. Rozważano również podłączenie nowego układu drogowego do al. Bora-Komorowskiego w innym miejscu niż wyjazd technologiczny. Alternatywą jest wykonanie podłączenia w formie czwartego wlotu na skrzyżowaniu z ul. Dobrego Pasterza. To rozwiązanie wiąże się z jeszcze większym zakresem inwestycyjnym i znacznymi nakładami finansowymi. Taka obsługa wymagała by wykonania korekt zarówno geometrii skrzyżowania, powiązania wysokościowego, jak i obsługi komunikacji zbiorowej.



Rys. schemat przebiegu projektowanego układu drogowego łączącego ul. Stella-Sawickiego z planowanym Małopolskim Centrum Nauki

II. Podstawa prawna konsultacji

Uchwała Nr CXI/2904/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 września 2018 roku w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Gminy Miejskiej Kraków oraz z Krakowską Radą Działalności Pożytku Publicznego lub organizacjami pozarządowymi i podmiotami, o których mowa w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie projektów aktów prawa miejscowego w dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji.

III. Cel i przedmiot konsultacji społecznych

Celem konsultacji było zaprezentowanie dotychczas przygotowanego projektu drogi łączącej ul. Stella-Sawickiego z planowanym Małopolskim Centrum Nauki Cogiteon w Krakowie Czyżynach, zebranie opinii oraz wypracowanie propozycji wariantów dla zamierzenia inwestycyjnego.

IV. Przebieg i formy konsultacji społecznych

A. Przebieg konsultacji społecznych

5 marca 2020 roku Zarząd Dróg Miasta Krakowa w oparciu o wyżej wymienioną uchwałę Nr CXI/2904/18 Rady Miasta Krakowa, uruchomił proces konsultacji społecznych, których celem było zaprezentowanie dotychczas przygotowanego projektu drogi łączącej ul. Stella-Sawickiego z planowanym Małopolskim Centrum Nauki "Cogiteon" w Krakowie Czyżynach, jak również zebranie opinii i wniosków oraz wypracowanie propozycji wariantów dla zamierzenia inwestycyjnego.

Założone do przeprowadzenia procesu konsultacji społecznych ramy czasowe:

5 marca 2020 r. – ogłoszenie konsultacji społecznych

od 12 marca 2020 r. – rozpoczęcie konsultacji

3 kwietnia 2020 r. – zakończenie konsultacji

4 maja 2020 r. – przygotowanie raportu z konsultacji społecznych

Na początku procesu, zaplanowano, że konsultacje zostaną przeprowadzone w 3 formach:

1. W dniach 12-19 marca udostępniono elektroniczny formularz konsultacyjny, służący zebraniu ogólnych opinii mieszkańców odnośnie zamierzenia inwestycyjnego.
2. W dniach 16-20 marca miały się odbyć dwa grupowe moderowane warsztaty dla mieszkańców z udziałem ekspertów. Celem warsztatów planowania partycypacyjnego było zebranie opinii w zakresie różnych elementów planowanego zadania w oparciu o dotychczas przygotowane propozycje projektowe.
3. W ostatnim etapie miały się odbyć uzupełniające proces dyżury eksperckie w siedzibie Zarządu Dróg Miasta Krakowa, podczas których przyjmowane miały być indywidualne wnioski mieszkańców.

Informowanie o konsultacjach

Od 5 marca 2020 roku na stronach Zarządu Dróg Miasta Krakowa (zdmk.krakow.pl, razemwdialogu.pl), miejskich stronach internetowych (krakow.pl), jak i serwisie

konsultacyjnym Miejskiego Centrum Dialogu (dialoguj.pl), następnie w lokalnych mediach (m. in. na stronach internetowych gazetarakowska.pl, lovekrakow.pl, naszahuta.pl, cowkrakowie.pl) zamieszczone zostały informacje o planowany przebiegu konsultacji społecznych. Informacje publikowane były również w kanałach serwisów internetowych, jako wpisy z ilustracjami i krótkie wideo (YouTube, Facebook, Instagram). Od 12 marca wraz z udostępnieniem formularza ankiety wznowiona została kampania informacyjna w miejskich kanałach informacyjnych. Zamieszczane były również informacje w zakresie form konsultacji społecznych.

W związku ze zmieniającą się sytuacją epidemiczną w kraju, wydanymi zarządzeniami władz centralnych, a następnie władz lokalnych wdrożenie wcześniej zaplanowanych typów form konsultacji było na bieżąco dostosowywane. Poddano weryfikacji zaplanowany kalendarz prac. Zarząd Dróg Miasta Krakowa odpowiadając na zalecenia związane z wprowadzaniem tzw. izolacji społecznej podjął decyzję o odstąpieniu od zrealizowania części z wcześniej założonych form konsultacyjnych. Zrezygnowano z przeprowadzenia grupowych moderowanych warsztatów planowania partycypacyjnego dla mieszkańców z udziałem ekspertów, które miały się odbyć w przestrzeniach Muzeum Lotnictwa Polskiego i dyżurów eksperckich w siedzibie Zarząd Dróg Miasta Krakowa. Powodem odwołania zaplanowanych form była decyzja o nie narażaniu uczestników konsultacji na potencjalne zakażenie się wirusem SARS-CoV-2 wywołującym epidemię COVID-19.

B. Zastosowane formy konsultacji społecznych

W celu umożliwienia zarówno wyrażania opinii o planowanym zamierzeniu inwestycyjnym, jak i zadania pytań udostępniono dwie internetowe formy.

W dniach 12 marca - 3 kwietnia 2020 roku udostępniony został formularz ankiety z zastosowaniem internetowego narzędzia TypeForm. W dniach 20-27 marca dodano formularz google, w którym można było pozostawić pytanie, które potencjalnie mogłyby zostać zadane podczas wcześniej zaplanowanych warsztatów planowania partycypacyjnego, czy dyżurów z ekspertami.

V. Opinie, wnioski i pytania zgłoszone w ramach konsultacji

A. Podsumowanie opinii i wniosków z formularza ankiety

Podsumowanie opinii i wniosków, jakie wpłynęły poprzez formularz ankiety udostępniony w dniach 12 marca - 3 kwietnia 2020 roku. W formularzu zebrano 342 głosy. W przypadku pytań, w którym była możliwość pozostawiania innej odpowiedzi, pojawiały się komentarze z pustymi rekordami, nie zawierające treści. Nie zostały one wyszczególnione w ilościach pozostawionych komentarzy.

Zadane pytania oraz procentowy wynik udzielonych odpowiedzi:

1. Czy projektowany układ drogowy połączony ze skrzyżowaniem od ul. Stella-Sawickiego powinien być ukształtowany tak, by nie ograniczać przejezdności do ul. Stella-Sawickiego?

66, % - tak

22,2% - nie mam zdania

11,8% - nie

2. Czy na projektowanym układzie drogowym powinny zostać wprowadzone miejsca postojowe?

45,6% - tak

26,6% - nie mam zdania

21,1% - inna odpowiedź

6,7% - nie

W 72 przypadkach wypełniający skorzystali z możliwości pozostawienia komentarza wyrażającego opinię lub wniosek w zakresie planowanego zamierzenia inwestycyjnego.

Z czego w przypadku 17 opinii sugerowane są rozwiązania kwestii postojów samochodów w postaci parkingu, najlepiej podziemnego lub w postaci parkingu wielopoziomowego celem zaoszczędzenia przestrzeni i zapewnienia dużej liczby miejsc postojowych by w przyszłości nie było problemu z nielegalnym i chaotycznym parkowaniem. Zwrócono też uwagę, że jeśli planowane są dojazdy do Centrum autokarami, tym bardziej powinien zostać dla tego celu stworzony dedykowany obiekt do parkowania.

W przypadku 16 opinii zwrócono uwagę, że kwestia miejsc postojowych nie odnosi się do sedna tematu, którym dla wypowiadających się jest sposób podłączenia nowego obiektu do drogi dojazdowej. Wypowiadający się preferują przyłączenie obiektu od strony al. Bora-Komorowskiego. W wielu wypowiedziach zwracano uwagę, że na obszarze drogi do planowanego obiektu Małopolskiego Centrum Nauki Cogiteon znajduje się osiedle mieszkaniowe (Osiedle Akademickie), którego mieszkańcy nie chcą, aby przewidywany ruch do nowego obiektu utrudniał funkcjonowanie jego rezydentom.

W przypadku 12 opinii wnioskowane jest bezpośrednio, by droga została poprowadzona od strony al. Bora-Komorowskiego.

W przypadku 6 opinii wskazane jest iż, droga będzie kosztowną inwestycją, a np. w sytuacji zapowiadanych przez władze braków środków w budżecie miasta jest inwestycją zbyteczną. Podkreślono również iż środki gminy nie powinny być przeznaczone na budowę dróg dla innych niż gminne potrzeby (np. do obiektów związanych z inwestycjami Politechniki Krakowskiej, Urzędu Marszałkowskiego).

Zasugerowano w 4 opiniach, by parkowanie przenieść na ul. Życzkowskiego.

W przypadku 3 wypowiedzi jednoznacznie wyrażona została opinia by nie budować drogi od strony ul. Stella-Sawickiego.

Wyrażono też opinie, aby nie wprowadzać dodatkowych miejsc postojowych po drodze do planowanego obiektu.

Pojawiały się również opinie by w zaplanowanym w Czyżynach miejscu, nie powstało Małopolskie Centrum Nauki Cogiteon

W przypadku kilku opinii pozycji zadane zostały pytania o to, kto ma docelowo parkować, jak będzie wyglądał ostateczny układ drogowy, zachęcano do kontynuacji miejskich działań zachęcających do ograniczania poruszania się samochodami.

3. Czy Pani/Pana zdaniem droga powinna być dostosowana do ruchu Komunikacji Miejskiej?

62,3% - tak

18,4% - inna odpowiedź

17,0% - nie

2,3% - nie mam zdania

W 62 przypadkach wypełniający skorzystali z możliwości pozostawienia komentarza wyrażającego opinię lub wniosek w zakresie planowanego zamierzenia inwestycyjnego. Część opinii powraca do kwestii zasadności i potrzeby budowy drogi od strony ul. Stella-Sawickiego. Opinie w zakresie dostosowania do ruchu Komunikacji Miejskiej wskazują na to iż już w tej chwili przez al. Bora-Komorowskiego przejeżdża taka liczba linii autobusowych, która w wystarczający sposób jest w stanie sprawnie obsłużyć ruch odwiedzających Centrum Nauki.

Z czego w przypadku 17 opinii sugerowane jest by ruch odbywał się ul. Życzkowskiego lub został poprowadzony po betonowych płytach, a nie pod oknami mieszkańców. To szczególnie wrażliwa opinia, bo unikać nadmiaru ruchu w pobliżu Osiedla Akademickiego, w bezpośrednim sąsiedztwie mieszkań i cenionego przez mieszkańców terenu pobliskiej zieleni.

W przypadku 14 opinii podkreślony został brak potrzeby dodatkowych połączeń ze względu na liczne linie autobusowe jadące po al. Bora-Komorowskiego.

14 opinii wyraża dezaprobatę dla poprowadzenia drogi od strony ul. Stella-Sawickiego, jak również wnioskują aby odstąpić od budowy drogi od tej strony.

W przypadku kilku opinii wskazano również by jedynie Komunikacja Miejska była dopuszczona do dojazdu do obiektu Centrum Nauki, wyłączając inne pojazdy autobusowe (autokarowe) generujące ruch.

Wyrażono też opinię by w zamian za drogę, w zaplanowanym kształcie stworzyć na całym obszarze ogólnodostępny dla mieszkańców park miejski, z preferencją dla poruszania się po nim przez pieszo, utrzymując ruch rowerowy i na rolkach.

Wnoszono też o przygotowanie analiz dla planowanego ruchu wszelkich pojazdów.

Również zwracano uwagę, by dopuszczać jedynie autobusy spełniające normy pojazdów ekologicznych.

4. Czy w Pani/Pana opinii należy poprawić obsługę Komunikacją Miejską rejonu Osiedla Akademickiego i ul. Życzkowskiego?

62,6% - tak

22,5% - nie

9,1% - inna odpowiedź

5,8% - nie mam zdania

W 31 przypadkach wypełniający skorzystali z możliwości pozostawienia komentarza wyrażającego opinię lub wniosek w zakresie planowanego zamierzenia inwestycyjnego.

Z czego w przypadku 18 wypowiedziach wskazano brak potrzeby dodatkowych połączeń Komunikacją Miejską rejonu Osiedla Akademickiego i ul. Życzkowskiego. Zwrócono też uwagę, że szczególnie jest to niewskazane w sytuacji jeśli miałyby się odbyć kosztem terenów zieleni.

W 4 przypadkach wyrażono wniosek by nie budować drogi od strony ul. Stella-Sawickiego.

Pojawił się też wniosek o zbudowanie linii tramwajowej w ciągu ul. Stella-Sawickiego.

Inny wniosek, to przebudowa łącznika drogowego prowadzącego od ul. Stella-Sawickiego w kierunku ul. Życzkowskiego, dalej w stronę planowanego Centrum Nauki. By również powrócić do wcześniej opracowanej koncepcji, która zakładała budowę ronda lub skrzyżowania w rejonie z ulicą Florera. Oceniono, że nie będzie możliwe obsłużenie wzmożonego ruchu po wybudowaniu MCN oraz nowego osiedla mieszkaniowego planowanego przez Politechnikę Krakowską.

Wnioskowano też, by poprzestać z ewentualną poprawą obsługi przez Komunikacją Miejską w Krakowie i poprzestać na obecnym układzie drogowym.

5. Czy Pani/Pana zdaniem projektowana droga powinna obsługiwać wyłącznie ruch do MCN?

60,1% - nie

20,8% - inna odpowiedź

13,5% - tak

5,6% - nie mam zdania

W 69 przypadkach wypełniający skorzystali z możliwości pozostawienia komentarza wyrażającego opinię lub wniosek w zakresie planowanego zamierzenia inwestycyjnego.

Z czego w 20 przypadkach pojawił się wniosek o podłączenie drogi od strony al. Bora-Komorowskiego, w związku z widocznymi w terenie zjazdami w kierunku pasa startowego. Prośba o ponowne rozważanie możliwości wybudowania łącznika z wykorzystaniem istniejącego pasa włączenie od estakady przy centrum handlowym Serenada.

W 40 przypadkach wyrażono opinię by nie budować drogi od strony ul. Stella-Sawickiego. W części przypadków jako uzasadnieniem przytoczony został fakt sąsiedztwa zachodniej części zabytkowego pasa startowego lotniska Rakowice-Czyżyny, przestrzeni rekreacyjnej dla mieszkańców, jak również walor środowiskowy terenu zieleni, z którego każdego dnia korzysta wielu mieszkańców również sąsiednich obszarów. W związku z tym postulowane jest nie wprowadzenie ruchu kołowego w ten obszar.

Wyrażono też opinie by projektowana droga obsługiwała również ruch od ul. Życzkowskiego.

Wnioskowano o zmianę lokalizacją dla obiektu Małopolskiego Centrum Nauki np. do ulokowania go w ramach projektu Nowa Huta Przyszłości. Opcjonalnie zaproponowano by drogę poprowadzić od al. Bora-Komorowskiego lub od strony Życzkowskiego, w tunelu podziemnym pod pasem startowym, bezpośrednio do podziemnego parkingu przy MCN.

Wielokrotnie zwrócono uwagę na fakt, że projektowana droga powinna zabezpieczyć mieszkańców os. Akademickiego przed hałasem i spalinami, pozostawiając zieloną otulinę zabytkowego pasa startowego nienaruszoną.

6. Jakie sugestie lub zmiany proponuje Pani/Pan do projektowanego układu drogowego?

W odniesieniu do opisu sytuacji obrazującego powody, dla których droga została wyznaczona do zaprojektowania od strony ul. Stella-Sawickiego zostało przedstawionych szereg opinii wyrażonych przez ankietowanych, oscylujących wokół poniżej wyszczególnionych zagadnień. Wskazywano na potrzebę:

- zachowania zielonej otuliny pasa startowego,
- zachowanie jak największego obszaru zieleni, nawet kosztem przepustowości dla samochodów oraz ograniczenie szkód wynikających z tzw. betonowania kolejnego obszaru zieleni,
- w razie konieczności podłączenia drogowego, poprowadzenia drogi w tunelu jako przedłużenie ul. Życzkowskiego,
- budowy dodatkowego wjazdu i wyjazdu od al. Bora-Komorowskiego,
- zbudowanie parkingu podziemnego w sąsiedztwie planowanego Małopolskiego Centrum Nauki w związku z przewidywanym szerokim promowaniem Centrum dla odwiedzających nie tylko z Krakowa, ale i całego województwa,

- poprowadzenia drogi od strony ul. Stella-Sawickiego wyłącznie w miejsce aktualne drogi technologicznej (tzw. droga z płyt),
- odstąpienia od prowadzenia drogi od strony ul. Stella-Sawickiego,
- wskazane byłoby połączenie skrzyżowania z planowanym skrzyżowaniem ulic Stella-Sawickiego i Orlińskiego. Umożliwienie dzięki temu bezpiecznych lewoskrętów zarówno od strony ul. Życzkowskiego, jak i Orlińskiego lub stworzenie tam ronda obsługującego obie te drogi,
- wskazano, że bardzo dobrym i korzystnym dla bardzo wielu osób jest uruchomienie komunikacji miejskiej w tym miejscu. Linia na trasie przez Rondo Ofiar Katynia - Nowy przystanek MCN/Osiedle Akademickie.

7. Jak Pani/Pan ocenia obsługę komunikacyjną planowanego Małopolskiego Centrum Nauki?

- 36,5% - niewystarczająco
- 23,7% - inna odpowiedź
- 22,5% - dobrze
- 17,3% - nie mam zdania

W 79 przypadkach wypełniający skorzystali z możliwości pozostawienia komentarza wyrażającego opinię lub wniosek w zakresie planowanego zamierzenia inwestycyjnego.

Z czego po raz kolejny, tym razem w 38 przypadkach pojawił się wniosek o podłączenie drogi od strony al. Bora-Komorowskiego, w związku z widocznymi w terenie zjazdami w kierunku pasa startowego. Prośba o ponowne rozważanie możliwości wybudowania łącznika z wykorzystaniem istniejącego pasa włączenie od estakady przy centrum handlowym Serenada.

W 10 przypadkach wyrażono opinię by nie budować drogi od strony ul. Stella-Sawickiego.

Zwrócono też uwagę na potrzebę poprowadzenia linii tramwajowej w ul. Stella-Sawickiego.

Wyrażono opinię, że planowane rozwiązanie komunikacyjne nie jest idealne i wskazane byłoby wprowadzanie w samo sąsiedztwo pasa startowego jak najmniejszego ruchu samochodowego, najlepiej tylko do obsługi MCN. Jednocześnie projektowana droga rozwiązuje jednak wiele problemów komunikacyjnych okolicy. Czyli daje możliwość wprowadzenia komunikacji publicznej w rejon ul. Życzkowskiego, zapewnia dostęp do pasa startowego od strony wschodniej dla pieszych i rowerzystów. Kiedy powstaną planowane przystanki autobusowe w ciągu ul. Stella-Sawickiego, na wysokości ul. Orlińskiego, łącznik do ul. Życzkowskiego zapewni również możliwość obsługi biurowców przez komunikację miejską biegnącą ul. Stella-Sawickiego.

Wskazano też opinię, iż projekcie należałoby dostosować obsługę komunikacyjną, tak by spełniała potrzeby mieszkańców i potencjalnych odwiedzających.

Część opinii wyraża prośbę o odstąpieniu od budowy MCN, w zamian za wykupienie wszystkich sąsiadujących działek i stworzenie ogólnodostępnego parku.

8. Jak Pani/Pana ocenia aktualne połączenie ul. Życzkowskiego od strony ul. Stella-Sawickiego?

60,8% - niewystarczająco

16,1% - nie mam zdania

13,5% - inna odpowiedź

9,6% - dobrze

W 46 przypadkach wypełniający skorzystali z możliwości pozostawienia komentarza wyrażającego opinię lub wniosek w zakresie planowanego zamierzenia inwestycyjnego.

Opinie o połączeniu wskazują na zły stan nawierzchni. Odwołania do nawierzchni z płyt znajdowały się też w komentarzach przy innych pytaniach. Podniesiono też fakt zagrodzenia (zamknięcia) przejezdności przez zarządcę drogi, jakim jest Politechnika Krakowska. Z drugiej strony zwracano uwagę, że betonowe płyty spełniają swoją rolę jednak w godzinach szczytu komunikacyjnego brakuje w tym miejscu ciągu dedykowanego dla pieszego. Zasugerowano, że być może perspektywy Małopolskiego Centrum Nauki Cogiteon korzystniejsze byłoby połączenie ul. Życzkowskiego od ul. Stella-Sawickiego niż drogą od strony al. Jana Pawła II.

9. Czy Pani/Pana zdaniem wskazane jest zbudowanie drogi dla rowerów wzdłuż projektowanej drogi?

62,9% - tak

19,9% - inna odpowiedź

11,4% - nie

5,8% - nie mam zdania

W 68 przypadkach wypełniający skorzystali z możliwości pozostawienia komentarza wyrażającego opinię lub wniosek w zakresie planowanego zamierzenia inwestycyjnego. Podobnie, jak w poprzednich komentarzach pojawił się wniosek o odstąpieniu od budowy drogi od strony ul. Stella-Sawickiego. Wskazywane jest podłączenie od strony al. Bora-Komorowskiego. Jednocześnie w zakresie drogi dla rowerów wyrażona została opinia z jednej strony o zgodzie na drogę dla rowerów wzdłuż obecnego przebiegu betonowych płyt i wzdłuż ul. Życzkowskiego. Wyrażona została natomiast opinia negatywne dla przebiegu drogi dla innych pojazdów (samochody, autokary) przez teren zieleni i pod oknami mieszkańców. Wnioskowane jest też, aby droga dla rowerów czy plan budowy chodników był skonsultowany i przygotowany z mieszkańcami, Małopolskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, Miejskim Konserwatorem Zabytków oraz ZZM. Wnioskowane jest też by plan rozszerzyć w jednolitą, spójną koncepcję Lotniczego Parku Kulturowego.

Zaproponowano też odmienne zdanie: w projekcie należy zrezygnować z budowy dróg dla rowerów poza pasem ul. Stella-Sawickiego, gdyż jest to klasa drogi L lub D, a małe rondo i skrzyżowanie na literę T powoduje skokowy, nieuzasadniony wzrost konfliktów i kolizji, takie rozwiązanie tylko mnoży problemy. Właściwe przy ewidentnym uspokojeniu ruchu jest prowadzenie ruchu rowerowego w jezdniach na zasadach ogólnych, segregacja jest pogorszeniem warunków ruchu (poza proponowanym dowiązaniem do drogi dla rowerów poza pasem drogowym - oczywiście ten odcinek należy pozostawić i dowiązać do jezdni). Natomiast do dyskusji jest połączenie projektowanej drogi z ul. Stella-Sawickiego. Geometria w planie jest prawidłowa/do przyjęcia, ale do rozważenia jest wyniesienie przejazdu i przejścia. Ogrodzenie U-11a jest nieprawidłowe, niezgodne z przepisami i Zarządzeniem PMK nr 3113/2018 (do ew. zastosowania U-12b lub któraś z barier U-14).

Ankietowani w części wypowiedzi zgadzają się, by drogę dla rowerów poprowadzić jedynie od ul. Stella-Sawickiego do ul. Życzkowskiego.

Wyrażona została również opinia by nie budować drogi od strony ul. Stella-Sawickiego, a poprowadzić ją od strony al. Bora-Komorowskiego.

10. Czy Pani/Pana zdaniem projektowany układ drogowy powinien być wykonany z jak najmniejszym zajęciem terenu?

34,2% - tak

29,8% - nie

23,4% - inna odpowiedź

12,6% - nie mam zdania

W 80 przypadkach wypełniający skorzystali z możliwości pozostawienia komentarza wyrażającego opinię lub wniosek w zakresie planowanego zamierzenia inwestycyjnego.

W 15 przypadkach wskazano, że jakakolwiek droga ingerująca, dewastująca teren zielony historycznego pola wlotów lotniska Rakowice-Czyżyny jest zdaniem ankietowanych niedopuszczalna. Projektowany układ drogowy powinien dotyczyć tylko podniesienia standardu dojazdu w obecnym śladzie tj. po betonowych płytach i ul. Życzkowskiego. Ankietowani wyrażali brak zgody dla budowy nowej drogi i zajęcia terenu w sposób, który zniszczy zielone płuca dzielnicy, ogranicza swobodny i bezpieczny dostęp do terenu rekreacyjnego i zniszczy kolebkę lotnictwa polskiego.

Wniosek by nie naruszać terenu zieleni i uszanować historyczny charakter obszaru.

Pojawił się też wielokrotnie wyrażony wniosek o odstępianie od inwestycji drogowej w tej lokalizacji.

W 9 przypadkach wnioskowano o przeprowadzenie drogi od strony al. Bora-Komorowskiego.

W 8 przypadkach wskazano by drogą nie została poprowadzona od strony ul. Stella-Sawickiego.

Inne wnioski i opinie dotyczące drogi do planowanego Małopolskiego Centrum Nauki:

- przeniesienie Małopolskiego Centrum Nauki do innej lokalizacji,
- sporządzenie nowego projektu drogi, który na etapie koncepcji zostałby skonsultowany z mieszkańcami najbliższej okolicy i zainteresowanymi stronami,
- wzięcie pod uwagę w projektowaniu nowego rozwiązania z wjazdem/wyjazdem od strony al. Bora-Komorowskiego z zachowaniem, jak największej ilości terenów zieleni,
- rozważenie dojazdu do Małopolskiego Centrum Nauki od ul. Życzkowskiego z tunelem pod pasem startowym.

B. Odpowiedzi na pytania

Odpowiedzi na pytania ws. „Budowy drogi łączącej ul. Stella-Sawickiego z planowanym Małopolskim Centrum Nauki”, jakie wpłynęły w dniach 20-27.03.2020 roku przez formularz google.

1. Ogólne pytania i odpowiedzi z zakresu inwestycji drogowej:

a) Czy rzeczywiście trzeba budować drogę, w "tradycyjnym" tego słowa znaczeniu, czyli drogę dla aut, a po bokach chodnik? Czy nie lepiej podkreślić wyjątkowość Centrum Nauki i ogólnie nowe podejście do ruchu samochodowego, który traktowany jest jako "niechcianą ostateczność" zamiast jak dotąd "miarę wszechrzeczy" i docelowy wariant poruszania się dla wszystkich?

b) Czy nie lepiej zrobić woonerf, strefę uspokojonego ruchu? Budowa nowej drogi to szansa na "nowe rozdanie", od zera, a tak to będziemy mieć kolejną "nudną drogę" jakich są tysiące w mieście. Nowa droga ustala organizację ruchu na następne 30-40 lat.

Dla zadania pn.: „Budowa drogi łączącej ul. Stella-Sawickiego z planowanym Małopolskim Centrum Nauki przy Al. Bora- Komorowskiego” zostały wydane warunki techniczne stanowiące załącznik Nr 8 do ogłoszonego przetargu nieograniczonego znak sprawy: 5/XI/2019 na opracowanie dokumentacji projektowej. Dokumentacja projektowa jest przygotowywana w oparciu o wydane warunki.

Parametry techniczne projektowanego układu drogowego (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, zapewnienie prawidłowych skrajni drogowych oraz warunków widoczności i przejezdności) winny być zgodne z *warunkami Rozp. Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i usytuowanie (Dz. U. 2016.214).*

Zgodnie z wydanymi warunkami projektowana droga będzie klasy KDL i zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i usytuowanie (Dz. U. 2016.214) rozdział 8 § 43 pkt. 2 na ulicy klasy Z, L lub D chodnik może być usytuowany bezpośrednio przy jezdni lub przy pasie postojowym.

Biorąc pod uwagę fakt, iż planowana droga będzie stanowiła połączenie z ul. Stella-Sawickiego a także z ul. Życzkowskiego oraz ul. Skarżyńskiego oraz ze względu na fakt, iż Małopolskie Centrum Nauki Cogiteon będzie generowało ruch turystyczny, aby zapewnić maksymalną ochronę niechronionych uczestników ruchu tj. pieszych i rowerzystów nie ma możliwości zaprojektowania ciągu pieszo-jezdnego.

c) Proszę o zmianę przebiegu drogi do MCN. Proszę zauważyć, ZDMK w preambule do ankiety stwierdza że przygotowanie drogi dojazdowej od strony Bora-Komorowskiego jest możliwe tylko wiąże się z większymi nakładami finansowymi. Ale jakie to większe koszty mają być? Dlaczego ZDMK nie przedstawił dotychczas tych kosztów? Dlaczego to tylko ZDMK, czyli miasto Kraków ma brać na siebie taki koszt?

Z uwagi na obowiązujące przepisy w zakresie projektowania i budowy dróg oraz zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego brak jest możliwości skomunikowania MCN od al. Bora-Komorowskiego w istniejącym układzie drogowym.

Ewentualne podłączenie z al. Bora-Komorowskiego można by analizować w ramach przebudowy węzła drogowego Bora-Komorowskiego/Dobrego Pasterza. Zakres takiej przebudowy (węzeł na drodze krajowej o kategorii drogi głównej przyspieszonej) byłby inwestycją o charakterze strategicznym na podstawowym układzie komunikacyjnym miasta. Inwestycja taka nie jest ujęta w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym Krakowa na lata 2020-2043 i jej przygotowywanie nie jest obecnie procedowane.

W dniu 13.11.2018 roku została podpisana umowa nr VIII/362/IS/3453/18 o Współdziałaniu przy Realizacji Inwestycji Drogowej zawarta pomiędzy Gminą Miejską Kraków a Województwem Małopolskim.

Zgodnie z powyższą umową Gminą Miejska Kraków dzieli się kosztami zarówno za opracowanie dokumentacji projektowej, jak i budowy drogi z Województwem Małopolskim w proporcji 50% na 50%.

Całkowita kwota przeznaczona na przygotowanie dokumentacji projektowej oraz realizację inwestycji drogowej to koszt 12 000 000,00 zł.

2. Ogólne pytania i odpowiedzi z zakresu funkcjonowania drogi:

a) Czy budowa tego połączenia drogowego będzie połączona z przebudową skrzyżowania ulic Stella-Sawickiego i Orlińskiego w taki sposób, żeby powstał z tego jeden wspólny układ zapewniający maksymalną płynność ruchu?

Na chwilę obecną projektuje się wjazd na tzw. prawoskrętach. Zminimalizuje to obciążenie układu drogowego ul. Stella-Sawickiego dodatkowym ruchem. W przypadku rozbudowy ul. Stella-Sawickiego przewidziana jest w tym miejscu budowa ronda. Jednak na chwilę obecną bez kompleksowej przebudowy ul. Stella-Sawickiego budowa ronda nie jest możliwa.

W związku z obecnie panującą trudną sytuacją związaną z pandemią choroby COVID-19 prace nad inwestycją pn.: "Budowa przystanków autobusowych przy skrzyżowaniu ul. Stella-Sawickiego i ul. Orlińskiego" zostają wstrzymane.

b) Jak inwestor wyobraża sobie organizację ruchu dla niechronionych uczestników ruchu drogowego na "nowej drodze" i czy będzie to w jakiś sposób droga innowacyjna?

Na etapie projektowania uzyskuje się opinię Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w Mieście Krakowie.

Posiedzenie zespołu ww. Zespołu odbyło się w dniu 14 lutego 2020 roku. W dniu 26 lutego 2020 roku Zespół pismem, znak TA.464.1.5.2020 wydał pozytywną opinię z uwagami.

Opinia jest dostępną na stronie internetowej: [Budowa drogi łączącej ul. Stella-Sawickiego z planowanym Małopolskim Centrum Nauki](#)

Ponadto dla zadania zostały wydane warunki techniczne stanowiące załącznik Nr 8 do ogłoszonego przetargu nieograniczonego znak sprawy: 5/XI/2019 na opracowanie dokumentacji projektowej. Dokumentacja projektowa jest przygotowywana w oparciu o wydane warunki.

c) Którędy mają prowadzić trasy technologiczne do transportu surowców i materiałów i całej obsługi budowy Cogiteonu?

Obsługa komunikacyjna budowy będzie odbywała się od strony al. Bora-Komorowskiego (północno-zachodnia część terenu inwestycyjnego). Ze względów bezpieczeństwa i przeznaczenia tego obszaru (teren zielony) możliwe jest wyłącznie czasowe i ograniczone ilościowo korzystanie z połączenia z DK.

3. Pytania w zakresie opcji poprowadzenia drogi od strony al. Bora-Komorowskiego:

a) Czy istnieje możliwość doprowadzenia drogi do MCN od strony al. Bora-Komorowskiego? Czy taki wariant jest opracowywany? W jakim celu są przygotowane zjazdy od al. Bora-Komorowskiego?

b) Co stoi na przeszkodzie, aby zrobić wjazd do MCN od strony al. Bora-Komorowskiego? Tzn. jadąc w stronę Nowej Huty wjazd byłby przed estakadą przy Serenadzie i wyjazd z MCN za estakadą? Są tam wykonane odpowiednie ślepe odnogi.

c) Dlaczego nie wybudowano drogi łączącej wybudowane zjazdy i wyjazd za estakadą?

d) Czy istnieje możliwość poprowadzenia drogi dojazdowej od al. Bora-Komorowskiego w okolicach obecnej estakady do Galerii Serenada - wjazd oraz wyjazd na drogę Bora-Komorowskiego przy wybudowaniu odpowiednim pasów zjeżdżających i wyjeżdżających lub,

aby zapewnić lewoskręt w stronę centrum dobudować taką możliwość do istniejącej estakady?

Przed przystąpieniem do projektowania układu drogowego, który ma służyć obsłudze komunikacyjnej projektowanego Małopolskiego Centrum Nauki dokonano analizy istniejącego układu drogowego. W wyniku tej oceny uznano, że MCN może być podłączone do dróg publicznych jedynie poprzez ul. Stella-Sawickiego. Połączenie nowego układu drogowego z al. Bora-Komorowskiego nie może być wykonane z następujących powodów:

1. Z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, nie ma możliwości poprowadzenia nowej drogi po śladzie istniejącej drogi technologicznej. Wyjazd awaryjny z Muzeum Lotnictwa Polskiego został przeznaczony tylko do wyjazdu ciężkich transportów pod nadzorem specjalistycznych firm transportowych. Nigdy nie był projektowany jako regularny wyjazd innych pojazdów, gdyż nie zostały zapewnione wszystkie parametry bezpieczeństwa przy stałym, a nie okazjonalnym korzystaniu z niego. Wyjazd techniczny znajduje się na końcu zjazdu z estakady, gdzie pojazdy osiągają już dużą prędkość i posiadają własny pas włączania. Pas ten kończy się w zasadzie na skrzyżowaniu z ul. Dobrego Pasterza.

2. W celu wykonania wyjazdu z Małopolskiego Centrum Nauki na al. Bora-Komorowskiego należy nie tylko zbudować nową drogę, ale znacznie przebudować al. Bora-Komorowskiego, w tym wykonać drugi pas włączania, a ten istniejący wydłużyć o taką samą długość jaką ma obecnie, co w zasadzie jest jednoznaczne z budową czwartego pasa ruchu aż do przystanku autobusowego.

3. W Zarządzie Dróg Miasta Krakowa Zarządzie Dróg Miasta Krakowa oraz Wydziale Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK, nie ma żadnej formalnej, zgodnej z przepisami, zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego i zasadami przygotowania inwestycji, możliwości wykonania drogi obsługującej MCN od al. Bora Komorowskiego. Niezależnie od większych nakładów finansowych (w stosunku do połączenia od strony ul. Stella-Sawickiego) wykonanie wyjazdu w formie jak opisanej wyżej przyniesie próby zmiany pasa ruchu i wykonywanie manewru zawracania na skrzyżowaniu z ul. Dobrego Pasterza, co jest skrajnie niebezpieczne przy prędkościach osiąganych na al. Bora-Komorowskiego. Reszta pojazdów będzie wykonywać manewr zawracania na skrzyżowaniu z ul. Wiślicką, która to relacja obecnie nie jest dopuszczona, a pas do skrętu w lewo, który będzie wykorzystywany do tego celu operuje na granicy przepustowości. Sytuacja ruchowa zostanie więc drastycznie pogorszona.

4. Ewentualne podłączenie z al. Bora-Komorowskiego można by analizować w ramach przebudowy węzła drogowego Bora-Komorowskiego/Dobrego Pasterza. Zakres takiej przebudowy (węzeł na drodze krajowej o kategorii drogi głównej przyspieszonej) byłby inwestycją o charakterze strategicznym na podstawowym układzie komunikacyjnym miasta. Inwestycja taka nie jest ujęta w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym Krakowa na lata 2020-2043 i jej przygotowywanie nie jest obecnie procedowane.

5. Rozważano również podłączenie nowego układu drogowego do al. Bora-Komorowskiego w innym miejscu niż wyjazd technologiczny. Alternatywą jest wykonanie podłączenia w formie czwartego wlotu na skrzyżowaniu z ul. Dobrego Pasterza. To rozwiązanie wiąże się z jeszcze większym zakresem inwestycyjnym i znacznymi nakładami finansowymi. Taka obsługa wymagać będzie wykonania korekt zarówno geometrii skrzyżowania, powiązania wysokościowego jak i obsługi komunikacji zbiorowej.

e) *Dlaczego droga idzie na około przez ul. Stella-Sawickiego, a nie z al. Bora-Komorowskiego? Kto bezpośrednio odpowiada za tą decyzję*

Z uwagi na obowiązujące przepisy w zakresie projektowania i budowy dróg oraz zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego brak jest możliwości skomunikowania MCN od al. Bora-Komorowskiego w istniejącym układzie drogowym.

f) *Proszę o informację o wykonalności projektów alternatywnych:*

i) *wjazd od al. Bora-Komorowskiego, który to wjazd może zacząć się przed estakadą i ten wjazd może biec równolegle dołem przy estakadzie?*

ii) *wjazd od al. Bora-Komorowskiego za estakadą, czyli wykonując te dodatkowe prace, o których wspomniano w poniższym linku z zastrzeżeniem że koszty realizacji winny być uczciwe, równomiernie podzielone na podmioty, które wnioskuje o wykonanie drogi dojazdowej?*

iii) *wykonanie dojazdu w tunelu w różnych wariantach; instytucja MCN ma prezentować m.in. najnowocześniejsze pomysły techniczne i inżynierskie by zachować tereny zielone i dziedzictwo kulturowe dla przyszłych pokoleń. Stąd też przygotowanie koncepcji tunelowej również winno być wzięte pod uwagę i opracowane?*

Odpowiedzi do podpunktów i) oraz ii) - jak w pytaniu powyżej punkt d).

Ponadto w dniu 13.11.2018 roku została podpisana umowa Nr VIII/362/IS/3453/18 o Współdziałaniu przy Realizacji Inwestycji Drogowej zawarta pomiędzy Gminą Miejską Kraków a Województwem Małopolskim. Zgodnie z powyższą umową Gminą Miejska Kraków dzieli się kosztami zarówno za opracowanie dokumentacji projektowej jak i budowy drogi, z Województwem Małopolskim w proporcji 50% na 50%.

iii) Ewentualne podłączenie drogi z al. Bora-Komorowskiego można by analizować w ramach przebudowy węzła drogowego Bora-Komorowskiego/Dobrego Pasterza. Zakres takiej przebudowy (węzeł na drodze krajowej o kategorii drogi głównej przyspieszonej) byłby inwestycją o charakterze strategicznym na podstawowym układzie komunikacyjnym miasta. Inwestycja taka nie jest ujęta w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym Krakowa na lata 2020-2043 i jej przygotowywanie nie jest obecnie procedowane.

4. Pytanie o koszty budowy drogi do planowanego Małopolskiego Centrum Nauki:

a) *Na jaką kwotę już dziś opiewa koszt przygotowania projektu drogi?*

Zgodnie z umową nr 1301/ZDMK/2019 koszt wykonania dokumentacji projektowej wynosi:

268 755,00 zł brutto.

b) Jaki jest przewidziany koszt poprowadzenia drogi w "wymuszonych wariantach", a jaki w przypadku: przeprojektowania z użyciem obecnego zjazdu i wjazdu przy estakadzie drogi łączącej MCN? lub przebudowy zjazdu ul. Dobrego Pasterza od os. Oświecenia?

Całkowita kwota przeznaczona na przygotowanie dokumentacji projektowej oraz realizację inwestycji drogowej w obecnym wariantcie jest szacowana na 12 000 000,00 zł.

Ewentualne podłączenie z al. Bora-Komorowskiego można by analizować w ramach przebudowy węzła drogowego Bora-Komorowskiego/Dobrego Pasterza. Zakres takiej przebudowy (węzeł na drodze krajowej o kategorii drogi głównej przyspieszonej) byłby inwestycją o charakterze strategicznym na podstawowym układzie komunikacyjnym miasta. Inwestycja taka nie jest ujęta w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym Krakowa na lata 2020-2043 i jej przygotowywanie nie jest obecnie procedowane.

c) Jakie są planowane koszty wszystkich rozważanych rozwiązań dojazdu do Małopolskiego Centrum Nauki? Wiem, że jest opcja dojazdu od al. Bora-Komorowskiego, która jest droższa w rozwiązaniu. Chciałbym poznać wszystkie opcje z kosztami.

Z uwagi na obowiązujące przepisy w zakresie projektowania i budowy dróg oraz zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego brak jest możliwości skomunikowania MCN od al. Bora-Komorowskiego w istniejącym układzie drogowym.

Ewentualne podłączenie z al. Bora-Komorowskiego można by analizować w ramach przebudowy węzła drogowego Bora-Komorowskiego/Dobrego Pasterza. Zakres takiej przebudowy (węzeł na drodze krajowej o kategorii drogi głównej przyspieszonej) byłby inwestycją o charakterze strategicznym na podstawowym układzie komunikacyjnym miasta. Inwestycja taka nie jest ujęta w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym Krakowa na lata 2020-2043 i jej przygotowywanie nie jest obecnie procedowane.

Całkowita kwota przeznaczona na przygotowanie dokumentacji projektowej oraz realizację inwestycji drogowej w obecnym wariantcie jest szacowana na 12 000 000,00 zł.

d) Ile zapłaci Politechnika Krakowska za budowę dróg dojazdowych do swoich inwestycji, które pod kątem Politechniki Krakowskiej projektuje ZDMK?

Politechnika Krakowska nie finansuje budowy dróg dojazdowych, zrzeka się natomiast części odszkodowań za grunty.

e) Ile będzie kosztować dojazd od al. Bora-Komorowskiego w kilku wariantach? Dlaczego miasto Kraków ponosi koszt projektu i będzie ponosić koszt budowy drogi, która nie znajduje się na terenie gminy Kraków i nie będzie realizować potrzeb gminy Kraków i nie będzie realizować potrzeb mieszkańców Krakowa?

Z uwagi na obowiązujące przepisy w zakresie projektowania i budowy dróg oraz zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego brak jest możliwości skomunikowania MCN od al. Bora-Komorowskiego w istniejącym układzie drogowym.

Ewentualne podłączenie z al. Bora-Komorowskiego można by analizować w ramach przebudowy węzła drogowego Bora-Komorowskiego/Dobrego Pasterza. Zakres takiej przebudowy (węzeł na drodze krajowej o kategorii drogi głównej przyspieszonej) byłby inwestycją o charakterze strategicznym na podstawowym układzie komunikacyjnym miasta. Inwestycja taka nie jest ujęta w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym Krakowa na lata 2020-2043 i jej przygotowywanie nie jest obecnie procedowane.

W dniu 13.11.2018 została podpisana umowa nr VIII/362/IS/3453/18 o Współdziałaniu przy Realizacji Inwestycji Drogowej zawarta pomiędzy Gminą Miejską Kraków a Województwem Małopolskim.

Zgodnie z powyższą umową Gminą Miejska Kraków dzieli się kosztami zarówno za opracowanie dokumentacji projektowej jak i budowy drogi z Województwem Małopolskim w proporcji 50% na 50%.

Całkowita kwota przeznaczona na przygotowanie dokumentacji projektowej oraz realizację inwestycji drogowej to koszt 12 000 000,00 zł.

Przygotowanie drogi dojazdowej w obecnym wariantcie spowoduje zapewnienie bezpieczeństwa ruchu w rejonie a także skomunikuje ul. Życzkowskiego z ul. Skarzyńskiego i ul. Stella-Sawickiego.

f) Proszę o udzielenie informacji jakie alternatywne warianty drogi dojazdowej przygotowaliście Państwo, kiedy zostaną upublicznione i jaki jest koszt wszystkich poszczególnych rozwiązań?

Połączenie drogowe jest projektowane w jednym wariantcie.

5. Pytania wielozakresowe:

a) Jakie akty planistyczne gminy Kraków zawierają podstawę lub zapisy o możliwości poprowadzenia nowej drogi od ulicy Stella-Sawickiego do Małopolskiego Centrum Nauki? Jak akty prawa miejscowego pozwalają na poprowadzenie drogi w tej przestrzeni?

Dokumentem będzie decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID).

b) Czy planowane rozwiązanie rozwiąże lub pomoże rozwiązać problemy komunikacyjne Specjalnej Strefy Ekonomicznej, czyli problemy pracowników biurowców znajdujących się przy ul. Życzkowskiego?

Planowane jest połączenie ul. Stella-Sawickiego z ul. Życzkowskiego po śladzie istniejącej drogi technologicznej, a także po śladzie istniejących przedseptów z ul. Skarzyńskiego.

c) Jeśli tak, to kiedy planowane jest poprowadzenie kontynuacji (przedłużenia) planowanej drogi do Małopolskiego Centrum Nauki w kierunku ul. Cieślowskiego? Na osiedle mieszkaniowe.

W chwili obecnej nie ma zadania inwestycyjnego polegającego na połączeniu drogi do Małopolskiego Centrum Nauki z ul. Cieśleńskiego. Przeprowadzenie połączenia drogowego od strony ul. Stella-Sawickiego otworzy taką możliwość.

d) Jakie alternatywne drogi dojazdowe do Małopolskiego Centrum Nauki przygotowuje Państwo przy uwzględnieniu dojazdu od al. Bora-Komorowskiego lub ul. Cieśleńskiego lub ul. Skarżyńskiego od północy?

Połączenie drogowe jest projektowane w jednym wariantcie.

e) Czy możliwe będzie poprawienie jakości komunikacji publicznej w tej okolicy?

Projektowane połączenie komunikacyjne przewiduje poprawienie jakości komunikacji publicznej.

f) Dlaczego nie jest w ogóle brany pod uwagę dobudowanie czwartego ramienia zjazdowego i wjazdowego estakadę i komunikację Cogiteonu z ul. Jurczaka (jedynie z możliwością jazdy "na wprost")?

Ewentualne podłączenie z al. Bora-Komorowskiego można by analizować w ramach przebudowy węzła drogowego Bora-Komorowskiego/Dobrego Pasterza. Zakres takiej przebudowy (węzeł na drodze krajowej o kategorii drogi głównej przyspieszonej) byłby inwestycją o charakterze strategicznym na podstawowym układzie komunikacyjnym miasta. Inwestycja taka nie jest ujęta w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym Krakowa na lata 2020-2043 i jej przygotowywanie nie jest obecnie procedowane.

g) Dlaczego chcę Państwo zaoszczędzić na drodze dojazdowej kosztem mieszkańców? Inwestycja jest bardzo droga, czy nie dałoby się poszukać ewentualnych oszczędności w jej innych obszarach, a w zamian wykonać drogę, która nie niszczy terenu dostępnego dla mieszkańców? Planowany wariant drogi znacząco pogorszyłyby warunki życia okolicznych mieszkańców - czy przewidują Państwo dla nas jakąś rekompensatę, np. w postaci wykupu innego dużego terenu w okolicy i udostępnienia go w formie parku? Czy nie uważają Państwo, że planowana droga spowoduje znaczny uszczerbek dziedzictwa historyczno-kulturowego Krakowa (zwłaszcza w kontekście wzniesienia na drugiej połowie pasa startowego osiedla Avia)?

Celem projektowanego połączenia drogowego jest skomunikowanie powstającego MCN w optymalny sposób, z minimalizacją utrudnień dla wszystkich stron. W ramach zadania inwestycyjnego nie planowane są wykupy terenów poza planowanym pasem drogowym.

W chwili obecnej trwa opiniowanie u Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. W dniu 7.04.2020 planowane było spotkanie z Małopolskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, Projektantem oraz przedstawicielami Zarządu Dróg Miasta Krakowa, które zostało odwołane z powodu pandemii. Małopolskim Wojewódzki Konserwator Zabytków podtrzymuje chęć spotkania, którą wyraził w piśmie z dnia 27.03.2020 znak RD.5140.18.2020 po ustaniu pandemii, o czym Zarząd Dróg Miasta Krakowa zostanie poinformowany mailowo.

h) Czy petycja w sprawie zmiany dojazdu lub zmiany, którą podpisaliśmy złożoną przez p. Łoginowa będzie brana pod uwagę?

Petycja nie była elementem konsultacji społecznych. Będzie procedowana zgodnie z ogólnymi zasadami rozpatrywania petycji.

i) Dlaczego wybudowano estakadę w sposób, który utrudnia skomunikowanie Cogiteonu z al. Bora-Komorowskiego?

Estakada nie stanowi przeszkody w wybudowaniu drogi do Cogiteonu.

j) Dlaczego nie przedstawiono żadnych planów połączenia Małopolskiego Centrum Nauki z al. Bora-Komorowskiego?

Z uwagi na obowiązujące przepisy w zakresie projektowania i budowy dróg oraz zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego brak jest możliwości skomunikowania MCN od al. Bora-Komorowskiego w istniejącym układzie drogowym.

Ewentualne podłączenie z al. Bora-Komorowskiego można by analizować w ramach przebudowy węzła drogowego Bora-Komorowskiego/Dobrego Pasterza. Zakres takiej przebudowy (węzeł na drodze krajowej o kategorii drogi głównej przyspieszonej) byłby inwestycją o charakterze strategicznym na podstawowym układzie komunikacyjnym miasta. Inwestycja taka nie jest ujęta w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym Krakowa na lata 2020-2043 i jej przygotowywanie nie jest obecnie procedowane.

k) Jakie jest stanowisko Konserwatorów Zabytków w sprawie "wymuszanego" przebiegu drogi (prosimy o wskazanie odpowiednich sygnatur dokumentów)?

W chwili obecnej trwa opiniowanie u Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. W dniu 7.04.2020 planowane było spotkanie z Małopolskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, Projektantem oraz przedstawicielami Zarządu Dróg Miasta Krakowa, które zostało odwołane z powodu pandemii. Małopolskim Wojewódzki Konserwator Zabytków podtrzymuje chęć spotkania, którą wyraził w piśmie z dnia 27.03.2020 znak RD.5140.18.2020 po ustaniu pandemii, o czym Zarząd Dróg Miasta Krakowa zostanie poinformowany mailowo.

l) Jaki status będzie miał pas startowy, gdy zostanie obudowany ulicami, chodnikami, krawężnikami, ławeczkami i koszami na śmieci? Chodzi prawo do lądowania na nim samolotów akrobatycznych i zabytkowych.

Projekt drogi przewiduje utrzymanie funkcji lotniska.

m) Gdzie będą parkować autobusy i samochody gości Cogiteonu?

Projekt budynku jakim jest Małopolskie Centrum Nauki Cogiteon przewiduje budowę parkingu dla gości odwiedzających obiekt.

6. Pytania dotyczące konsultacji społecznych:

a) Czy nie jest tak, że konsultacje powinny się były odbyć przed przygotowaniem wytycznych projektowych budowy MCN i przed zleceniem opracowania projektu drogi dojazdowej? Wg mojej wiedzy projekt MCN jest już gotowy, natomiast projektem drogi dojazdowej zajmuje się już firma, która wygrała przetarg. Stanowczo nie taka powinna być kolejność konsultacji, chyba że odbywa się to na zasadzie, "były konsultacje się odbyły, a i tak nie weźmiemy pod uwagę zarzutów ze strony zainteresowanych mieszkańców".

Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone zgodnie z uchwałą Nr CXI/2904/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 września 2018 roku oraz uwzględniając specyfikę pracy związaną z pandemią COVID-19.

b) Czy projektodawca obiektu jakim jest Małopolskie Centrum Nauki Cogiteon przeprowadził konsultacje społeczne? Jeśli tak, choć to nie Państwa urząd za to odpowiadał, bo raczej Urząd Marszałkowski proszę o publikację również raportu z konsultacji inwestycji, dla której Państwo szykujecie drogę.

Zgodnie z informacją uzyskana od Dyrekcji MCN Cogiteon:

Konsultacje społeczne nie były prowadzone, natomiast firma opracowująca na zlecenie UMWM analizę ruchu oraz koncepcję docelową układu drogowego, uzyskała opinie i uzgodnienia od 22 podmiotów na etapie opracowywania tego dokumentu, w tym w szczególności opinie/uzgodnienia ze strony Rady Dzielnicy XIV Czyżyny, Spółdzielni Mieszkaniowej „Politechnika” oraz Akopol Sp. z o.o. Na podstawie dokonanych analiz technicznych i prawnych oraz ww. uzgodnień profesjonalna firma wskazała możliwości do realizacji na tym terenie układ komunikacyjny (wstępny przebieg drogi) pozwalający na połączenie terenu inwestycji MCN Cogiteon z drogą publiczną. Konsultacje społeczne dotyczące rozwiązań szczegółowych zaplanowane zostały na etap projektowania drogi.

c) Do kiedy możecie wydłużyć Państwo termin konsultacji, tak aby można było bezpiecznie zorganizować spotkanie z mieszkańcami?

W związku z ogłoszonym stanem epidemii i wprowadzonymi działaniami prewencyjnymi przeciwko rozprzestrzenianiu się pandemii COVID-19 zrezygnowano z form konsultacji w których konieczny był bezpośredni kontakt pracowników ZDMK i mieszkańców.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców Zarząd Dróg Miasta Krakowa podjął decyzję o przeprowadzeniu konsultacji w formie ankiety internetowej i możliwości zadania pytań w formularzu google.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa zdaje sobie sprawę, że najlepszym rozwiązaniem byłoby przeprowadzenie konsultacji w formie warsztatów moderowanych oraz dyżurów eksperckich, co w obecnej sytuacji zagrożenia epidemicznego nie jest możliwym. ZDMK wybrał bezpieczne formy kontaktu, pozwalające na wypowiedzenie się i zadanie pytań, jakie mogłyby wybrzmieć podczas spotkań i dyżurów.

d) Pytanie podstawowe: Dlaczego podczas tych "niby konsultacji" jest do wyboru tylko jeden wariant komunikacyjny (od Stella-Sawickiego) "wymuszony" na wszystkich? Nie ma przedstawionych żadnych opcji od Bora-Komorowskiego.

Z uwagi na obowiązujące przepisy w zakresie projektowania i budowy dróg oraz zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego brak jest możliwości skomunikowania MCN od al. Bora-Komorowskiego w istniejącym układzie drogowym.

Ewentualne podłączenie z al. Bora-Komorowskiego można by analizować w ramach przebudowy węzła drogowego Bora-Komorowskiego/Dobrego Pasterza. Zakres takiej przebudowy (węzeł na drodze krajowej o kategorii drogi głównej przyspieszonej) byłby inwestycją o charakterze strategicznym na podstawowym układzie komunikacyjnym miasta. Inwestycja taka nie jest ujęta w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym Krakowa na lata 2020-2043 i jej przygotowywanie nie jest obecnie procedowane.

e) Dlaczego nie przeprowadzono konsultacji z mieszkańcami w ciągu ponad półtora roku (uchwała Nr CXI/2904/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 26.09.2018 roku)?

Konsultacje społeczne są określone w Zakresie Rzeczowym stanowiącym załącznik Nr 7 do przetargu nieograniczonego znak sprawy 5/XI/2019. Były przewidziane w ramach projektu układu drogowego.

f) Dlaczego nie dotrzymano w tym roku przewidzianego kalendarza konsultacji, tylko go przesunięto na czas gdy koronawirus zaczął się gwałtownie mnożyć?

Konsultacje społeczne miały odbyć się zgodnie z założonymi do przeprowadzenia procesu konsultacji społecznymi ramami czasowymi:

5 marca 2020 r. – ogłoszenie konsultacji społecznych

od 12 marca 2020 r. – rozpoczęcie konsultacji

3 kwietnia 2020 r. – zakończenie konsultacji

4 maja 2020 r. – przygotowanie raportu z konsultacji społecznych

Harmonogram został zachowany.

W trosce o bezpieczeństwo mieszkańców i pracowników ZDMK, w związku z pandemią choroby COVID-19 zmieniła się tylko forma konsultacji i nie odbyły się spotkania w formie warsztatów moderowanych oraz dyżury eksperckie. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców Zarząd Dróg Miasta Krakowa podjął decyzję o przeprowadzeniu konsultacji w formie formularza ankiety internetowej oraz formularza google celem umożliwienia zadania dodatkowych pytań.

g) Dlaczego nie rozmawiano z właścicielami sąsiednich terenów w sprawach związanych z powstającym Centrum Nauki? Z kim przeprowadzono konsultacje i w jakiej formie?

Zgodnie z informacją uzyskaną od Dyrekcji Małopolskiego Centrum Nauki Cogiteon informujemy jak poniżej:

Konsultacje społeczne nie były prowadzone, natomiast firma opracowująca na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego analizę ruchu oraz koncepcję docelową układu drogowego, uzyskała opinie i uzgodnienia od 22 podmiotów na etapie opracowywania tego dokumentu, w tym w szczególności opinie/uzgodnienia ze strony Rady Dzielnicy XIV Czyżyny, Spółdzielni Mieszkaniowej „Politechnika” oraz Akopol Sp. z o.o. Na podstawie dokonanych analiz technicznych i prawnych oraz ww. uzgodnień profesjonalna firma wskazała możliwy do realizacji na tym terenie układ komunikacyjny (wstępny przebieg drogi) pozwalający na połączenie terenu inwestycji MCN Cogiteon z drogą publiczną. Konsultacje społeczne dotyczące rozwiązań szczegółowych zaplanowane zostały na etap projektowania drogi.

7. Pytania dotyczące ruchu pieszego i oddziaływania hałasu:

a) Czy projektowany układ drogowy zapewni także połączenie piesze oraz rowerowe z terenami z ulicą Życzkowskiego oraz z terenami zielonymi zlokalizowanymi przy pasie startowym? Sam pas startowy jest tu również najkrótszą i najwygodniejszą drogą dla pieszych i rowerzystów pomiędzy osiedlami zlokalizowanymi w Czyżynach, a biurami znajdującymi się na Prądniku Czerwonym (od okolic Ronda Młyńskiego do okolic Ronda Barei). To istotne zwłaszcza w kontekście planów budowy przejścia dla pieszych przez ul. Stella-Sawickiego na wysokości ul. Orlińskiego.

Przygotowywany obecnie projekt uwzględnia połączenie piesze i rowerowe z ul. Życzkowskiego.

W dniu 14 lutego 2020 roku odbyło się posiedzenie Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu. Audyt rowerowy został zaopiniowany pozytywnie z uwagami, które Projektant naniesie na dalszym etapie Projektu. Opinia jest dostępna pod adresem: [Budowa drogi łączącej ul. Stella-Sawickiego z planowanym Małopolskim Centrum Nauki](#)

b) Jak planowane jest ograniczenie uciążliwości drogi dojazdowej dla mieszkańców sąsiednich bloków o całego osiedla? Jakie są szacowane poziomy hałasu i zanieczyszczenia? Kto to ocenia i w jaki sposób? Jak przewidywane jest zabezpieczenie otoczenia przed hałasem i zanieczyszczeniami transportowymi?

Zgodnie z informacją uzyskaną od Projektanta informujemy jak poniżej:

Dokumentacja projektowa w zakresie układu drogowego stanowiącego dojazd do Małopolskiego Centrum Nauki jest w trakcie prac projektowych. Ostateczny kształt projektu zostanie poddany sprawdzeniu, co do konieczności przeprowadzenia stosownych analiz wynikających z obowiązujących przepisów.

8. Opinie zawarte w formularzu do zgłaszania pytań, do których ZDMK również się odnosi:

a) Ja nie mam pytania, tylko błagalną prośbę o opamiętanie i rezygnację z budowy planowanej drogi, a najlepiej i z całego obecnego pomysłu na Cogiteon. Działajcie w sieci, działajcie mobilnie, ale nie betonujcie kosztem zieleni. To już jest naprawdę przeżytek. Bądźcie na miarę XXI wieku i wychodźcie na przeciw wyzwaniom, które teraz czekają ludzkość.

b) Jesteście niepoważni, że w czasie epidemii i zbliżającej się recesji nadal pracujecie nad tą drogą. Należy to jak najszybciej powstrzymać, podobnie jak cały Cogiteon, gdyż wkrótce zabraknie nam pieniędzy na podstawowe potrzeby, na zaplanowane wcześniej przebudowy dróg wraz z budową chodników tam, gdzie jest to o wiele bardziej pilne - np. Niepokalanej Panny Marii, Glinik, Podbipięty, Niebyła, Petofiego, Wielkie Pola. Świat nam się wali na głowę, a Szanowni Państwo Urzędnicy żyją we własnym świecie i tego nie zauważają? Nie myślałem, że są Państwo aż tak nieodpowiedzialni

Konsultacje społeczne nie dotyczyły celowości budowy centrum. Pytanie wytacza poza zakres konsultacji.

c) Należy poprzestać na dojeździe do Małopolskiego Centrum Nauki od al. Bora-Komorowskiego. Jest już wybudowany specjalnie w tym celu zjazd przy estakadzie nad al. Bora-Komorowskiego.

Przed przystąpieniem do projektowania układu drogowego, który ma służyć obsłudze komunikacyjnej projektowanego Małopolskiego Centrum Nauki dokonano analizy istniejącego układu drogowego. W wyniku tej oceny uznano, że MCN może być podłączone do dróg publicznych jedynie poprzez ul. Stella-Sawickiego. Połączenie nowego układu drogowego z al. Bora-Komorowskiego odrzucono z następujących powodów:

Z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, nie ma możliwości poprowadzenia nowej drogi po śladzie istniejącej drogi technologicznej. Wyjazd awaryjny z Muzeum Lotnictwa Polskiego został przeznaczony tylko do wyjazdu ciężkich transportów pod nadzorem specjalistycznych firm transportowych. Nigdy nie był projektowany jako regularny wyjazd innych pojazdów, gdyż nie zostały zapewnione wszystkie parametry bezpieczeństwa przy stałym, a nie okazjonalnym korzystaniu z niego. Wyjazd techniczny znajduje się na końcu zjazdu z estakady, gdzie pojazdy osiągają już dużą prędkość i posiadają własny pas włączania. Pas ten kończy się w zasadzie na skrzyżowaniu z ul. Dobrego Pasterza.

W celu wykonania wyjazdu z Małopolskiego Centrum Nauki na al. Bora-Komorowskiego należy nie tylko zbudować nową drogę, ale znacznie przebudować al. Bora-Komorowskiego w tym wykonać drugi pas włączania, a ten istniejący wydłużyć o taką samą długość jaką ma obecnie, co w zasadzie jest jednoznaczne z budową czwartego pasa ruchu aż do przystanku autobusowego.

W ocenie Zarządu Dróg Miasta Krakowa oraz Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu nie ma żadnej formalnej, zgodnej z przepisami, zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego i zasadami przygotowania inwestycji, możliwości wykonania drogi obsługującej MCN od al. Bora-Komorowskiego. Niezależnie od większych nakładów finansowych (w stosunku do połączenia od strony ul. Stella-Sawickiego) wykonanie wyjazdu w formie jak opisanej wyżej przyniesie próby zmiany pasa ruchu i wykonywanie manewru zawracania na skrzyżowaniu z ul. Dobrego Pasterza co jest skrajnie niebezpieczne przy prędkościach osiąganych na al. Bora-Komorowskiego. Reszta pojazdów będzie wykonywać manewr zawracania na skrzyżowaniu z ul. Wiślicką, która to relacja obecnie nie jest dopuszczona, a pas do skrętu w lewo, który będzie wykorzystywany do tego celu operuje na granicy przepustowości. Sytuacja ruchowa zostanie więc drastycznie pogorszona.

VI. Wynik konsultacji społecznych

Na podstawie zgłoszonych podczas trwania konsultacji opinii, wniosków i pytań, poprzez wypełnione formularze ankiety i zadawane pytania, wyróżniono główne obszary problemowe dotyczące zamierzenia inwestycyjnego:

- potrzeby zachowania zielonej otuliny pasa startowego,
- zachowanie jak największego obszaru zieleni, nawet kosztem przepustowości dla samochodów oraz ograniczenie szkód wynikających z tzw. betonowania kolejnego obszaru zieleni,
- w razie konieczności podłączenia drogowego, poprowadzenia drogi w tunelu jako przedłużenie ul. Życzkowskiego,
- budowy dodatkowego wjazdu i wyjazdu od al. Bora-Komorowskiego,
- zbudowanie parkingu podziemnego w sąsiedztwie planowanego Małopolskiego Centrum Nauki w związku z przewidywanym szerokim promowaniem Centrum dla odwiedzających nie tylko z Krakowa, ale i całego województwa,
- poprowadzenia drogi od strony ul. Stella-Sawickiego wyłącznie w miejsce istniejącej drogi technologicznej (tzw. droga z płyt),
- odstąpienia od prowadzenia drogi od strony ul. Stella-Sawickiego.