

Przebudowa mostu w ciągu ul. Rakuś

Raport z konsultacji społecznych

Zarządu Dróg Miasta Krakowa

**Raport z konsultacji społecznych zadania
pn. „Opracowanie dokumentacji
projektowej dotyczącej
przebudowy mostu w ciągu ul. Rakuś”**

Kraków 2025

Spis treści

I Wprowadzenie	6
II Podstawa prawna konsultacji	6
III Cel i przedmiot konsultacji	6
IV Informacje o konsultacjach	6
1. Lokalizacja obszaru poddanego konsultacjom	6
2. Terminy	6
3. Zastosowane formy konsultacji	7
4. Promocja i sposób informowania o konsultacjach	8
5. Ogłoszenia publikowane w trakcie konsultacji	9
6. Informacja o innych podmiotach i instytucjach	10
7. Zestawienie zgłoszonych uwag i wniosków	10
V Podsumowanie i rekomendacje	26
VI Spis załączników	27

I Wprowadzenie

Raport z konsultacji jest podsumowaniem procesu zbierania opinii w zakresie zleconego firmie Pracownia Projektowa MiD Sp. z o.o. przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa (ZDMK) przygotowania dokumentacji projektowej dla zadania pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej dotyczącej przebudowy mostu w ciągu ul. Rakus”.

II Podstawa prawna konsultacji

Konsultacje społeczne zostały zorganizowane w oparciu o uchwałę Nr CXI/2904/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 września 2018 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzenia konsultacji z mieszkańcami Gminy Miejskiej Kraków oraz Krakowską Radą Działalności Pożytku Publicznego lub organizacjami pozarządowymi, 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.

Do przygotowania i przeprowadzenia konsultacji posłużono się również wewnętrznymi wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa w zakresie konsultacji społecznych.

III Cel i przedmiot konsultacji

Celem konsultacji było przede wszystkim zebranie opinii do przygotowywanej dokumentacji projektowej i przebiegu inwestycji oraz umożliwienie zaprezentowania potrzeb różnych interesariuszy i użytkowników publicznej przestrzeni, w szczególności mieszkańców Dzielnicy XII Bieżanów-Prokocim. Podczas konsultacji społecznych wykonawca przedstawił wstępne warianty projektowe.

IV Informacje o sposobie przeprowadzenia konsultacji

1. Lokalizacja obszaru poddanego konsultacjom

Konsultacje były prowadzone przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa i firmę Pracownia Projektowa MiD Sp. z o.o. Dotyczyły one obszaru położonego w ciągu ul. Rakus, w południowej części Krakowa, w Dzielnicy XII Bieżanów-Prokocim. Zakres planowanych rozwiązań projektowych z założeniami i punktem wyjścia dla dyskusji został zamieszczony w serwisie miejskim (podstrona zadania): <https://inwestycje.krakow.pl/investment/1753>

Teren objęty opracowaniem przeznaczony jest pod obiekty przestrzeni publicznej. Projektuje się rozbudowę drogi gminnej w związku z koniecznością dociągnięcia wysokościowego projektowanego mostu z ul. Rakus.

2. Terminy

Ramy poszczególnych etapów procesu konsultacji:

20 listopada 2024 r. – zapowiedź konsultacji społecznych,
27 listopada 2024 r. – ogłoszenie rozpoczęcia konsultacji,
20 grudnia 2024 r. – zakończenie konsultacji.

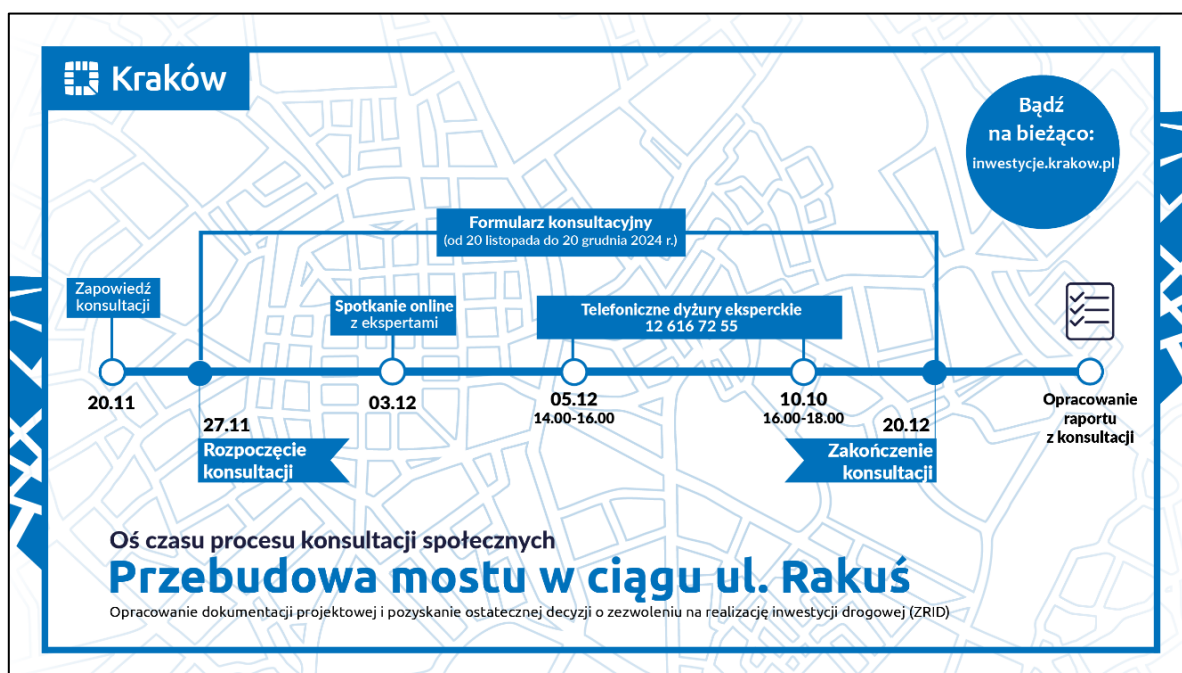


Grafika informacyjna (ramy czasowe konsultacji)

3. Zastosowane formy konsultacji społecznych

Zastosowane formy:

- spotkanie konsultacje online,
- dyżury telefoniczne projektanta,
- formularz konsultacyjny.



Poglądowa oś czasu procesu konsultacji społecznych

4. Promocja i sposób informowania o konsultacjach

Zarówno zapowiedź (20 listopada 2024 r.), jak i same konsultacje, które trwały w okresie **od 27 listopada do 20 grudnia 2024 r.** promowane były poprzez następujące kanały informacyjne:

- podstrona w serwisie *Inwestycje w Krakowie*
<https://inwestycje.krakow.pl/investment/1753>

- strona internetowa ZDMK
<https://zdmk.krakow.pl/nasze-dzialania/przebudowa-mostu-w-ciagu-ul-rakus-dokumentacja-projektowa-zapowiedz-konsultacji/>
(20 listopada 2024 r.)

<https://zdmk.krakow.pl/nasze-dzialania/start-konsultacji-przebudowa-mostu-w-ciagu-ul-rakus-dokumentacja-projektowa/>
(27 listopada 2024 r.)

- strona internetowa Razem w dialogu
<https://razemwdialogu.pl/zapowiedz-konsultacji-spoecznych-dla-przebudowy-mostu-w-ciagu-ul-rakus-dokumentacja-projektowa/>
(20 listopada 2024 r.)

<https://razemwdialogu.pl/start-konsultacji-ws-przebudowy-mostu-w-ciagu-ul-rakus-dokumentacja-projektowa/>
(27 listopada 2024 r.)

- Biuletyn Informacji Publicznej ZDMK
https://www.bip.krakow.pl/?news_id=209035
(21 listopada 2024 r.)

https://www.bip.krakow.pl/?news_id=209407
(27 listopada 2024 r.)

- profil ZDMK na Facebook
<https://www.facebook.com/zdmk.krakow/posts/pfbid02F5VETXCVXNU2qGsUqMUzq34gtR45bVZXnpxnQLkmPLzk9Kz6insVkzR5wirNBzz7l>
(20 listopada 2024 r.)

<https://www.facebook.com/zdmk.krakow/posts/pfbid024wwHXw5u4GX593rE1x9mkJpQXs9dRw75Mtb1q7m8BPZBs92TXQoRKEUkWFGFy25hl>
(27 listopada 2024 r.)

<https://www.facebook.com/zdmk.krakow/posts/pfbid0EuDrWTWjrLQmTYpLBWnXuCmFEHgLCDHYGmwHQ2nE7RN9GsDKFzkkJ5k11QVxu6RHI>
(2 grudnia 2024 r.) - zapowiedź spotkania konsultacyjnego

<https://www.facebook.com/zdmk.krakow/posts/pfbid0Vt7pzAtWFre4qszh6KvY3xicCjpZXzC8KSphCgLYBWMjqtUivSZkMZ1tAEAmXn3l>
(4 grudnia 2024 r.) - przypomnienie o dyżurach telefonicznych projektanta

Kraków

Przebudowa mostu w ciągu ul. Rakus
KONSULTACJE SPOŁECZNE
Zarządu Dróg Miasta Krakowa

DZIELENICA XII
BIEZANÓW-PROKOCIM

20.11.2024
ZAPOWIEDZ

27.11.2024
ROZPOCZĘCIE

20.12.2024
ZAKOŃCZENIE

FORMY KONSULTACJI

FORMULARZ KONSULTACYJNY
Służący zebraniu uwag i wniosków dostępny w dniach:
20 LISTOPADA (środa) - 20 GRUDNIA (piątek)

SPOTKANIE KONSULTACYJNE ON-LINE
Spotkanie on-line dla mieszkańców z udziałem ekspertów
3 GRUDNIA (wtorek) w godz. 17.30-19.30 na platformie Zoom.
Dołącz: bit.ly/spotkanie-Rakus

TELEFONICZNE DŻURY EKSPERCKIE
Pod numerem tel. 12 616 72 55 dostępny będzie projektant:
• 5 GRUDNIA (czwartek) w godz. 14.00-16.00
• 10 GRUDNIA (wtorek) w godz. 16.00-18.00

Administatorem danych osobowych jest Zarząd Dróg Miasta Krakowa. Więcej informacji na stronie: www.zdmk.krakow.pl

W ramach zadania planowana jest przebudowa mostu w ciągu ul. Rakus, nad rzeką Serafą polegająca na rozbiórce istniejącej przeprawy oraz budowie nowej zgodnie z obowiązującymi przepisami wraz z dowiązaniem wysokościowym do istniejącego układu drogowego.

Inwestycja obecnie znajduje się na etapie opracowania dokumentacji projektowej i pozyskiwania ostatecznej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID).

CEL INWESTYCJI

Zadanie przygotowywane jest, aby zniwelować zagrożenie powodziowe i zmodernizować układ komunikacyjny w rejonie ul. Rakus.

CEL KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

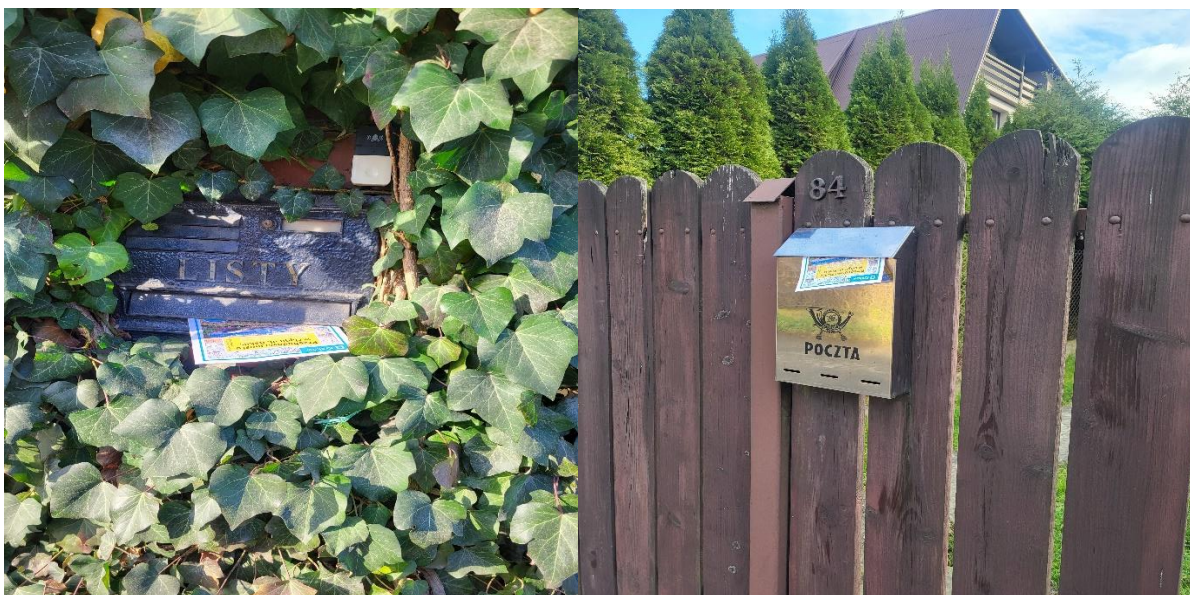
Celem konsultacji jest wybranie optymalnego wariantu do dalszych prac projektowych.

BĄDŹ NA BIEŻĄCO

Bieżące informacje o procesie konsultacyjnym oraz informacje o postępach w projektowaniu będą pojawiać się:

- w miejskim serwisie **Inwestycje w Krakowie** inwestycje.krakow.pl/investment/1753
- na stronie zdmk.krakow.pl
- na stronie razemwdialogu.pl

Poglądowa ulotka



Zdjęcia z dystrybucji ulotek

5. Ogłoszenia publikowane w trakcie konsultacji

O konsultacjach informowano również za pośrednictwem portalu internetowego Obywatelski Kraków prowadzonego przez Wydział Polityki Społecznej i Zdrowia Urzędu Miasta Krakowa.

Wykorzystano następujące elementy serwisu: dział *aktualności*; dział *aktualne konsultacje społeczne*; dział *Kalendarz konsultacji społecznych* oraz newsletter.

https://obywatelski.krakow.pl/konsultacje_spoeczne_-_aktualne/289271,2148,komunikat,konsultacje_spoeczne_dot_przygotowania_dokumentacji_projektowej_przebudowy_mostu_w_ciagu_ul_rakus.html
(27 listopada 2024 r.)

Wiadomości dotyczące konsultacji publikowano również na profilach Miejskiego Centrum Dialogu: [Facebook](#) i [Instagram](#).

6. Informacja o innych podmiotach i instytucjach włączonych w przebieg konsultacji

O konsultacjach została poinformowana Rada Dzielnicy XII Bieżanów-Prokocim, Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie (ZTP), Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury Urzędu Miasta Krakowa (wcześniej Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu, IR UMK), Zarząd Zieleni Miejskiej (ZZM), Zarząd Infrastruktury Wodnej w Krakowie (wcześniej Klimat – Energia – Gospodarka Wodnej, KEGW), Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie (RZGW), PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) Podmioty te zostały zaproszone do uczestnictwa w spotkaniu konsultacyjnym.

7. Zestawienie zgłoszonych uwag i wniosków

a) spotkanie konsultacyjne online

3 grudnia 2024 r. odbyło się spotkanie online, w trakcie którego zaprezentowano dotychczas opracowane rozwiązania projektowe.

Zapis spotkania: <https://www.youtube.com/watch?v=vn4OvzhZq84>



Grafika – przypomnienie dot. spotkania konsultacyjnego 3 grudnia 2024 r.

Reprezentantami merytorycznymi podczas moderowanego spotkania byli:

- Krzysztof Płaziński, Dział Przygotowania Inwestycji, **Zarząd Dróg Miasta Krakowa (ZDMK)**,
- Jarosław Trzeciński, **Pracownia Projektowa MiD Sp. z o.o. – biuro projektowe**,
- Łukasz Sierociński, **Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie (RZGW)**.

Łącznie zalogowało się 16 osób.

Spotkanie rozpoczęło się o godz. 17.30 od powitania uczestników. Po przedstawieniu ekspertów, moderator opisał przebieg dalszego procesu konsultacyjnego oraz wskazał sposoby zadawania pytań i zgłaszania uwag. Przypomniął również o rejestracji nagrania spotkania, do późniejszego odtworzenia na kanale YouTube ZDMK. Dyskusja została wypełniona pytaniami, a eksperci udzielali odpowiedzi na bieżąco.

Podsumowanie tematów poruszanych przez mieszkańców:

Wysokość mostu

Mieszkańcy pytali jak wysoki będzie nowy most, w porównaniu do obecnego.

Stanowisko projektanta: W pierwszym wariantcie most podwyższony będzie o około 1 m, natomiast w wariantcie drugim ze względu na mniejszą wysokość konstrukcyjną podwyższony będzie od ok. 80 do 100 cm.

Mieszkańcy pytali, czy podniesienie mostku o 1 m nie stworzy problemów przy wyjazdach z działek o numerach 74 i 80.

Stanowisko projektanta: Zjazdy wykonano jako normowe, z zachowaniem widoczności i pochyleń.

Ochrona przeciwpowodziowa

Mieszkańcy pytali, czy w projekcie brano pod uwagę zejście wody z ul. Zolla w razie powodzi, bo w tym momencie podniesienie mostku według mieszkańców stwarza zagrożenie zalewania działek od ul. Rakuś i ul. Szastera – tak było przy ostatniej powodzi. Mieszkaniec uważa, że poniesienie mostku automatycznie zablokuje odpływ od strony ul. Zolla tej wody.

Stanowisko projektanta: W dokumentacji projektowej nie analizowano wód opadowych spływających z ul. Zolla w kierunku przedmiotowego mostu.

Mieszkańcy pytali, czy w nawiązaniu do powodzi z sierpnia 2021 r., projektowany obiekt nie blokowałby spływu wody do rzeki Serafy podczas napływu wody powierzchniowej z ul. Zolla, która „szła” wzdłuż ul. Rakuś do koryta rzeki Serafy. W chwili obecnej pomiędzy mostkiem, a mostem kolejowym znajduje się rów, którym napływająca z południa woda opadowa spływa do rzeki Serafy. Dodatkowym utrudnieniem w kwestii powodzi są drzewa w korycie rzeki.

Stanowisko projektanta: w następnych etapach projektowych przeanalizuje się szczegółowo kwestie związane z odwodnieniem terenu. Przewiduje się częściowe zbieranie wód np. do kanalizacji deszczowej – odprowadzenie wód opadowych kanalizacją do rzeki Serafy.

W trakcie spotkania, na wybrane pytania, odpowiedzi udzielił przedstawiciel ZDMK. Zasygnalizował m.in., że konsultacje dadzą odpowiedź dotyczącą dalszej realizacji tej inwestycji, wyjaśnił status prawny ul. Rakuś (w tym dokładny zakres tego zadania) oraz

wytłumaczył, że prace utrzymaniowe, które ostatnio zostały wykonane na moście, były niezbędne, by utrzymać go w dobrym stanie technicznym.

W dyskusji głos zabral również przedstawiciel RZGW. Wyraził on pogląd, że obecny most nie spełnia wymagań normatywnych dla tego rodzaju obiektów, natomiast koncepcje proponowane przez biuro projektowe są aprobowane ze strony RZGW, ponieważ są polepszeniem istniejącego stanu. Odniósł się również merytorycznie do przyczyn zalania mieszkańców podczas powodzi w 2021 r.

b) formularze konsultacyjne - treści uwag i wniosków

Za pośrednictwem formy konsultacji jaką są formularze konsultacyjne wpłynęły następujące uwagi:

- **Uwagi/wnioski mieszkańców 1:**

1. W miesiącu lipcu 2024 przeprowadzony został remont mostku do którego odnoszą się obecne konsultacje. Remont ten trwał około trzech tygodni, racząc nas i okolicznych mieszkańców w tym czasie ogromnym hałasem jak również narażając mieszkańców na działanie bardzo szkodliwych dla zdrowia pyłów powstających z używania ścierniwa kwarcowego. W owym czasie jak łatwo się domyśleć prowadzone już były prace z projektami przebudowy remontowanego mostku. Gdzie tu jest jakakolwiek logika i ekonomia????!!! Szczególnie przy takim zadłużeniu, takie decyzje powinny być podejmowane z rozumem i ekonomią. Bardzo prosimy o udzielenie powszechnej informacji, kto zdecydował w tej sprawie, i chodzi o informację kto z imienia i nazwiska i zajmowanego stanowiska tego dokonał i jakie były jego argumenty przy podejmowaniu takiej decyzji. Jeśli bowiem nie było konkretnych powodów takiego działania, to sprawa ta nadaje się do zgłoszenia w prokuraturze.
2. Wracając do przyczyn powstania projektów przebudowy mostku i części ulicy Rakuś, to przedstawiane są one jako ograniczenie zagrożenia powodziowego przez istniejący mostek oraz uspokojenie ruchu samochodowo-pieszego w tym rejonie. Jest to jednak o tyle dziwne, że nie ma żadnych badań, ekspertyz jakoby przyczyną zalania terenów lewej strony rzeki w czasie powodzi w sierpniu 2021, był istniejący mostek. Możemy zaświadczyć, jak również nasi sąsiedzi z przeciwnej strony rzeki, że bezpośrednią przyczyną wystąpienia rzeki z koryta było przerwanie wału na wysokości naszej posesji po drugiej stronie rzeki. Nic nie robi się również w sprawie potężnych wierzb rosnących w samym korycie Serafy, które w czasie znacznego podniesienia poziomu wody w rzece spowodują większe zagrożenie dla ponownej powodzi niż istniejący mostek. Nasza posesja została zalana cała do wysokości około 50-60 cm, ale przyczyną tego zalania nie był mostek, lecz znaczna ilość wód opadowych napływających z terenów położonych powyżej naszej nieruchomości i pobliskiej autostrady. Przyczyniło się też do tego bezprawne, skandaliczne zasypanie ulicy Koprowej przez jednego z jej mieszkańców, który chcąc chronić swoją posesję, skierował w ten sposób wszystkie wody opadowe napływające ulicą Zolla w naszą stronę, na pewno przyczyniając się do naszego zalania. Nic nie robi się więc w sprawie rzeczywistych przyczyn /może za wyjątkiem częściowego podniesienia wału w miejscu gdzie wówczas został przerwany/, a ktoś uparł się w sprawie mostku.
3. Jeśli zaś chodzi o ruch pieszo-samochodowy i jego uporządkowanie w tym rejonie, to też nie jest to do końca zrozumiałe. W odległości około 100 metrów od proponowanych zmian w drodze funkcjonuje przedszkole, które powstało z adaptacji istniejącego wcześniej budynku mieszkalnego. W tym rejonie samochody dowożące dzieci do przedszkola jak i samochody przyjeżdżające do przedszkola parkują prostopadle do osi jezdni, powodując poważne utrudnienia w ruchu zarówno pieszego /nie ma tak chodnika????!!!/ jak i samochodowego. Nie jednokrotnie trudno tamtędy przejechać oraz przejść. Uważamy, że w pierwszej kolejności powinno się więc uporządkować sytuację w tym rejonie, gdyż jest tam największy ruch, szczególnie

w czasie odwożenia i zabierania dzieci z przedszkola. Obecna sytuacja naraża naszych najmłodszych mieszkańców i ich rodziców na poważne zagrożenia. Mając na uwadze rozwiązanie istniejących problemów i mając na uwadze sytuację budżetową naszego miasta Krakowa proponujemy:

- a. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na odcinku ulicy Rakuś od skrzyżowania z ulicą Księdza Łączka do mostku nad rzeką Serafą. Na tym właśnie odcinku ulicy Rakuś jest najwęższej i tam znajduje się również kolizyjne przedszkole. Taka zmiana wprowadziłaby uspokojenie ruchu drogowego, pozwoliłaby nie ingerować w nasyp kolejowy przy rozbudowie istniejącego mostku o chodnik dla pieszych na całym odcinku ulicy Rakuś od skrzyżowania z ulicami Łączka do skrzyżowania z ulicą Nad Serafą. Jednocześnie warto zauważyć, ulica Ślósarczyka, która jest przedłużeniem ulicy Rakuś jest już jednokierunkowa.
 - b. Koszty takich zmian byłby zdecydowanie niższe jak również uporządkowałby cały odcinek ulicy Rakuś szczególnie dla ruchu pieszego w tym rejonie.
- **Odniesienie się do uwag:** Biuro projektowe na etapie projektowania jest zobligowane do wykonania przedmiotu umowy bez naruszenia interesu osób trzecich

Potrzeba przebudowy mostu na ul. Rakuś wynika z konieczności zniwelowania zagrożenia powodziowego w tej lokalizacji. Ze względu na ochronę danych osobowych brak możliwości wskazania osoby inicjującej przebudowę mostu (osoba prywatna).

Prace naprawcze mostu zostały wykonane w ramach bieżącego utrzymania obiektów inżynierskich. Remont był konieczny z uwagi na zły stan techniczny dźwigarów stalowych (liczne ogniska korozji) - konieczne było wykonanie zabezpieczeń antykorozyjnych konstrukcji nośnej w celu zapewnienia dalszej bezpiecznej eksploatacji obiektu do czasu jego przebudowy. Ponadto lokalne uszkodzenia mechaniczne (na skutek uderzeń pojazdów) balustrad oraz degradacje powłoki zabezpieczenia antykorozyjnego balustrad wymagały wykonania robót konserwacyjno- naprawczych. Konieczność wykonania tych robót została określona w protokole okresowej kontroli obiektu.

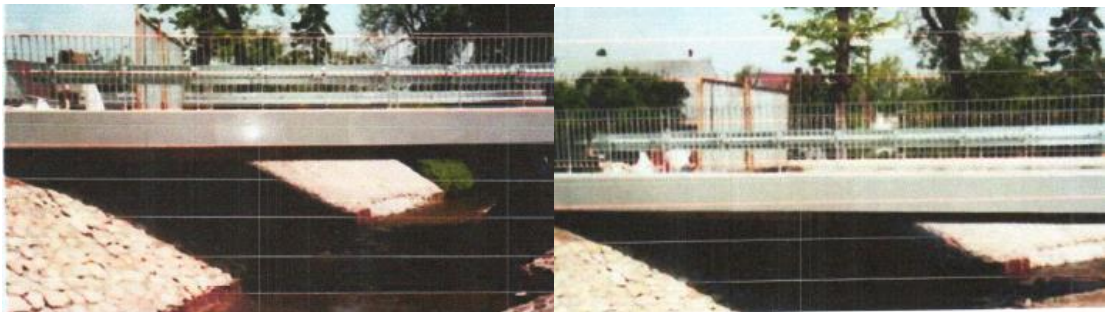
Odniesienie do pozostałych uwag znajduje się w punkcie dotyczącym podsumowania spotkania online oraz w podsumowaniu.

● **Uwagi/wnioski mieszkańca 2:**

1. Ulica jest wąska, a przy dobudowie niezbędnego chodnika stanie się jeszcze węższa. Z uwagi na parkowanie na ulicy wielu samochodów, planowanie przyszłego chodnika a także pieszego elementu mostka, powinno być po stronie nasypu kolejowego. Chodnik dla pieszych nie będzie wtedy kolidował z wyjazdami od domów, rowem melioracyjnym ani z parkującymi samochodami. Niewielkiej ingerencji w nasyp towarzyszyć musi niska palisada lub murek oporowy. W załączeniu fotografie. Ulica



- z parkującymi samochodami (przedszkole i wielorodzinne zabudowania). Wcześniej rów. Ulica w wydeptanym ciągu pieszym i jezdnym. Aż się prosi o chodnik w tym miejscu.
2. Nośność drogi jest ograniczona oznakowaniem, samochody mijające się korzystają z zatoczek wjazdowych do posesji. Instalacja ciągu pieszego na mostku od strony zachodniej i chodnika od strony wjazdów do posesji skomplikuje ruch pieszych w przyszłości. A gdzie podziać samochody? Obecnie miejsca parkingowe urządzone na koszt mieszkańców posesji Rakuś 70 i 72 służą mieszkańcom, także rodzicom dzieci w przedszkolu. Ta organizacja ruchu jest korzystna dla ruchu.
- Obecna przeprawa mostowa ma szerokość 3,2 m, nie ma bezpiecznika dla pieszych ani chodnika. Przeprawą jeżdżą zarówno samochody osobowe, dostawcze jak i duże typu śmieciarka. Przekraczana jest nośność mostu. Na czas przejazdu samochodów piesi nie wchodzi na most. Ponieważ droga nigdy nie będzie dwupasmową, wydaje się, że szerokość przeprawy nie musi być jak przewiduje projekt nr 1, aż 6 metrów. Czy nie wystarczy szerokość jezdnia 4m + chodnik 1 m + ewentualny bezpiecznik 0.5 m? Chodnik mógłby być nawet konstrukcją podwieszoną od strony wiaduktu kolejowego. Most mógłby być wprost zamiennikiem starego (w tym samym miejscu) poszerzony o dodatkowe elementy konstrukcyjne.



Sama ulica Rakuś ma graniczenie nośności i wcale ta nośność nie musi być zmieniona. Podobny mostek (ale dwupasmowy), jest 1 km niżej rzeki na ulicy Popiełuszki. Najazdy ma dość strome, ale spisuje się dobrze, uwag od mieszkańców nie ma. Zwracam uwagę, że szerokość terenu (jezdnia dotychczasowa, pobocze) przed mostkiem to 8 m. Od strony południowej podobnie. Aż się prosi, aby nowy most powstał idealnie w śladzie starego, w osi jezdni. Po lewej stronie jest wystarczająco terenu, aby nawet nie ingerować w tereny kolejowe. Same najazdy muszą mieć boczne ograniczniki z powodu wyniesienia terenu. Nadmienię, że Wody Polskie na spotkaniu u prez. A. Kuliga w 2021 roku nie zgodziły się zmodernizować przeprawy przez miasto metodą remontu, z podwyższeniem i poszerzeniem, tak jak powstał most w ul. Popiełuszki. To była błędna decyzja.



Ruch pieszych i przejazdu samochodów są różne w porach dnia. Niemniej z ulicy i przeprawy korzysta setki pojazdów. Ten ciąg komunikacyjny jest najważniejszym w dojeździe do ulicy Zolla, Ślósarczyka, Koprowej i innych. Próby zdezawuowania wagi tej ulicy dla komunikacji z Kaimem są nieuprawnione. Także komunikacja pieszych z przystankiem kolejowym jest niezmiernie ważna.

Podważanie negatywnej roli mostka w 2021 roku w czasie powodzi jest absolutnie błędne. Dysponujemy fotografiami jak woda przelewa się przez most i wpływa na ulicę

Rakuś i posesje przelewając się także przez skarpe. Skarpa została przez mieszkańców wzmocniona, ale w dalszym ciągu nie jest wałem p. powodziowym.



Podsumowując:

Organizacja przejścia dla pieszych po stronie nasypu jest technicznie możliwa i pozwoli w przyszłości dobudować dalsze odcinki do ul. Łączka i Nad Serafą lub przeprowadzić kompleksową modernizację drogi. Będzie stanowić jednolity ciąg komunikacyjny. Odwodnienie tego fragmentu ulicy jest technicznie możliwe po przesunięciu obecnego odwodnienia.

Montaż mostu po śladzie starego jest możliwy, zmniejszy ingerencję w tereny kolejowe. Uniknie się kosztów budowy nowych wjazdów do domostw.

Zachowa się kilkanaście miejsc parkingowych przy przedszkolu i wielorodzinnym budynku Rakuś 70.

Nie zmieni się w praktyce sposób korzystania z drogi przez samochody osobowe (ostrożne mijanie lub zjazd do jednej z zatoczek/wjazdów do budynków).

Uniknie się nieuprawnionych dywagacji o negatywnym wpływie inwestycji na mieszkańców tej ulicy. Jesteśmy wspólnotą, która korzysta z przeprawy przez rzekę od pokoleń. Nie można się cofać do rozwiązań komplikujących życie tak wielu.

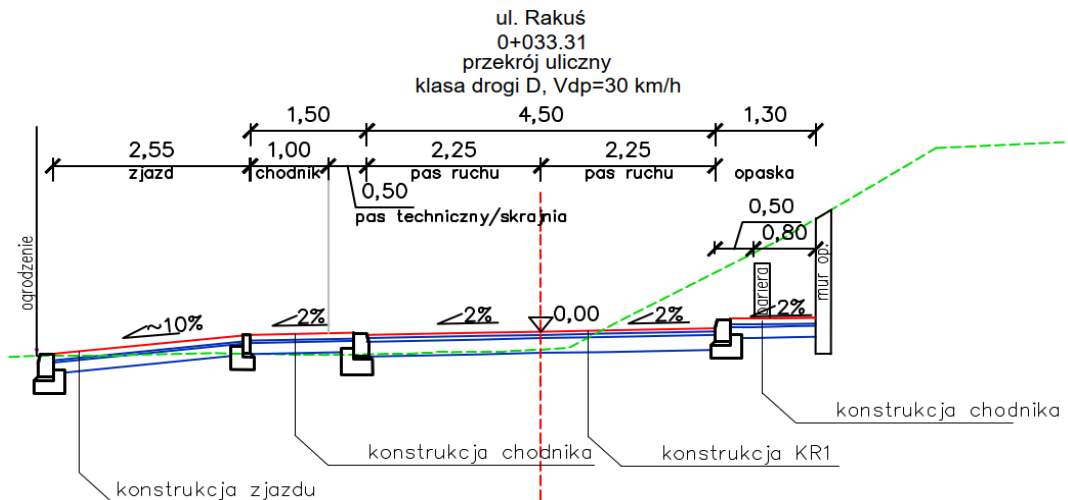
Uwaga dodatkowa:

Przedstawiona propozycja będzie miała pozytywny wpływ na koszty, będą zdecydowanie mniejsze. Sugeruję pomiar dobowy przejazdów pojazdów przez most, konsultacje przez Radę Dzielnicy uważam za zbędną. Protest jest jednostkowy. Wynik jest oczywisty, nikt nie będzie chciał z przeprawy rezygnować.

- **Odniesienie się do uwag:** Analiza dotycząca prowadzenia chodnika po stronie wschodniej jezdni, wzdłuż nasypu kolejowego – znajduje się w podsumowaniu raportu. Zawężony przekrój ruchowy stanowi wariant nr 2 realizacji inwestycji. Zakłada on szerokość jezdni równą 3,5 m (szerokość mijanki poza obiektem 4,5 m) oraz szerokość chodnika równą 1 m – wariant przedstawiony w punkcie 7 części opisowej oraz na rys. 2.2.

Odnosnie prowadzenia projektowanego mostu po śladzie istniejącego – z uwagi na uwarunkowania realizacyjne jest to niemożliwe do spełnienia. W chwili obecnej spód obiektu mostowego jest zalewany. Podczas przebudowy mostu (co jest przedmiotem zadania) konieczne jest poprawienie istniejących warunków wyniesienia spodu konstrukcji. Z tego względu założono w projekcie, zdaniem projektanta, absolutnie minimalną bezpieczną wartość wyniesienia spodu konstrukcji ponad poziom wody miarodajnej tzn. 0,5 m. Zgodnie z wytycznymi [WR-M-12 Wytyczne obliczenia świateł drogowych mostów i przepustów hydraulicznych], w przypadku potoku górskiego – zgodnie z klasyfikacją tak należy przyporządkować rzekę Serafę, wyniesienie spodu konstrukcji winno wynosić 2 m ponad poziom wód miarodajnych. Przyjęta wartość jest znacznie niższa i stanowi niezbędne minimum. Rozwiązanie to otrzymało także pozytywną opinię ze strony Wód Polskich. Podniesienie spodu konstrukcji łączy się jednoznacznie z podwyższeniem niwelety w stosunku do stanu istniejącego. Przyjęte w projekcie

rozwiązanie (dla obu wariantów realizacji inwestycji) jest wersją optymalną, łączącą w sobie możliwość wykonania zjazdów do posesji prywatnych (poza działką nr 388/5) oraz wyniesienie niwelety zgodnie z powyższym.



Na przekroju ulicznym pokazane jest miejsce z wykonanym zjazdem do posesji prywatnej. W celu dowiązania działek prywatnych do podniesionej niwelety drogi, konieczne jest wykonanie wydłużonych zjazdów o nachyleniu zgodnym z obowiązującymi przepisami. Z uwagi na różnice wysokości pomiędzy terenem istniejącym na krawędzi działek prywatnych, a wysokością jezdni, co powoduje wydłużenie zjazdów, konieczne jest przesunięcie jezdni w stronę wschodnią, ingerując w istniejący nasyp kolejowy.

Dodatkowe wyjaśnienia znajdują się w podsumowaniu raportu.

- **Uwagi/wnioski mieszkanki 3:**

W związku z wstępnym projektem dwóch wariantów realizacji zadania pod tytułem „Przebudowa mostu w ciągu ul. Rakuś” występuje bardzo niekorzystna sytuacja dla naszej nieruchomości na działce 388/5 gdyż istniejące propozycje projektów nie uwzględniają bezpośrednio dojazdu do budynku o nr 74C co powoduje bezpośrednio brak możliwości wjazdu do budynku dla samochodów większego gabarytu.

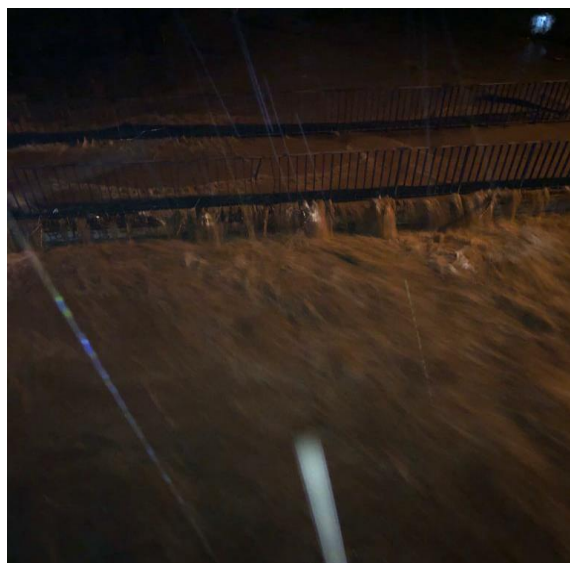
- **Odniesienie się do uwag:** Przedstawione rozwiązanie jest podyktowane bezpieczeństwem hydrologicznym. Działka nr 388/5 położona jest bezpośrednio przy rzece, w miejscu znacznego wyniesienia niwelety w stosunku do stanu istniejącego. Przy tych założeniach nie ma możliwości wykonstruowania zjazdu zgodnie z obowiązującymi przepisami. Wykonanie dojazdu do posesji, poza niezgodnością z przepisami, jest niemożliwe z uwagi na niefunkcjonalność zjazdu o tak dużym stopniu nachylenia. Dostęp do posesji będzie umożliwiony poprzez sąsiadującą działkę nr 387/5, która ma z działką nr 388/5 wspólny plac przed budynkami oraz należą do tego samego podmiotu.

- **Uwagi/wnioski mieszkańca 4 (z ramienia przedszkola niepublicznego):**

1. **ZASADNOŚĆ PRZEBUDOWY** Na początek wypada omówić zasadność przebudowy mostu na rzece Serafie w ciągu ulicy Rakuś. Najważniejszym i krytycznym powodem dla tej przebudowy jest zagrożenie powodziowe jakie ten most stwarza. Drugim powodem jest niespełnianie przez most żadnych norm technicznych dla tego typu przeprawy, przede wszystkim brak chodnika.

1.1 Most jako zagrożenie powodziowe. **W toku analiz popowodziowych prowadzonych od 2021 jednoznacznie i bezwzględnie wskazano nieprawidłowości obecnego mostu, blokowanie przez niego swobodnego przepływu rzeki Serafy i powodowanie jej spiętrzania co w konsekwencji prowadzi do powstawania i zwiększenia zagrożenia powodziowego.**

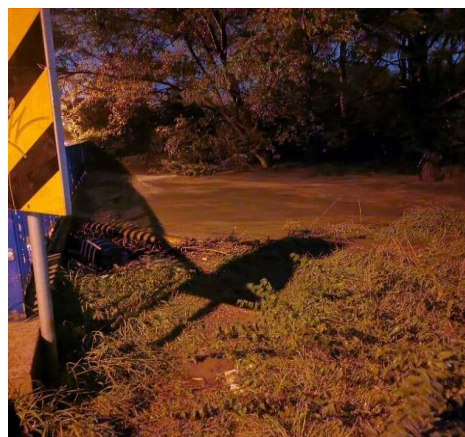
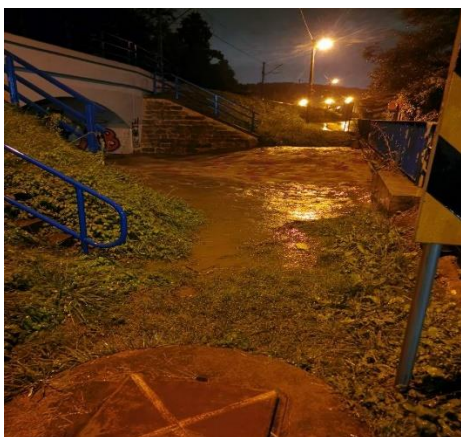
Taki scenariusz miał miejsce kilkakrotnie w przeszłości, w największych rozmiarach w latach 2019 (szczęśliwie wtedy zabrakło kilku centymetrów do przelania mostu), **w nocy z 6 na 7 sierpnia 2021** (wtedy już niestety punkt krytyczny został przekroczony) oraz dwa tygodnie później tegoż sierpnia, gdy deszczowa prognoza pogody się nie spełniła w przewidywanych rozmiarach i cudownie uniknęliśmy powtórki z powodzi. W tamtym czasie do zabezpieczenia i ochrony mostku zaangażowane były dwa zastępy straży pożarnej, oddział Policji i około 30-40 okolicznych mieszkańców.



Zdj. 1. Most na ul. Rakuś w czasie powodzi z 6 sierpnia 2021 roku. Widok z torów kolejowych. Mimo trwającej już powodzi i przerwania nasypu most dalej blokuje Serafę. Woda wlewa się już na most, ale poziom za mostem jest dalej niższy o ok 50cm.



Zdj. 2. Most na ul. Rakuś na kilkadziesiąt minut przed powodzią. 6 sierpnia 2021.



Zdj. 3 i 4: widok na rzekę Serafę przed i za mostem tuż przed wystąpieniem powodzi 6 sierpnia 2021 roku, ok godz. 22.00. Woda zapierając się na moście powoduje spiętrzenie poziomu wody o ok. 1 metr względem poziomu jaki występuje za mostem i w Zbiorniku Biezańów.

Skupiając się na powodzi z 2021 roku trzeba rozdzielić okolice mostu na południową i północną, gdzie bezpośrednie przyczyny powstania powodzi są nieco inne, jednak pośrednio odpowiedzialny jest za jej wystąpienie obecny most.

W przypadku części północnej powódź wystąpiła w konsekwencji spiętrzenia rzeki Serafy powyżej mostu, co spowodowało przerwanie nasypu ziemnego, przelewania się rzeki przez most i spływania nim w stronę północną oraz cofki ze zbiornika Biezańów.

Część południowa została zalana wodami opadowymi, zarówno miejscowymi, jak i spływającymi z ulic Zolla i Ślósarczyka, oraz wystąpieniem i rozlaniem zbiornika retencyjnego GDDKiA. Ze względu na spiętrzenie się na moście rzeki Serafy, wody opadowe nie miały możliwości z tego terenu odpływać już na bardzo wczesnej fazie powodzi i szybko zaczęły podtapiać mieszkańców.



Zdj. 5 i 6 Ulica Rakuś w nocy 6 sierpnia 2021 roku

Radni Miasta Krakowa, Radni Dzielnicy, KEGW, Straż Pożarna, ZDMK, Wody Polskie, Stowarzyszenie Stop-Powodzi Biezańów-Prokocim – wszyscy potwierdzili konieczność likwidacji bądź przebudowy mostu, tak by wody wezbranej rzeki Serafy mogły bez przeszkód wpływać do Zbiornika Biezańów. Zignorowanie tych wniosków narażałoby Miasto Kraków na konieczność wypłacania odszkodowań w wypadku wystąpienia powodzi w przyszłości.

Oprócz przebudowy, czy wyburzenia mostu padły również propozycje postawienia w jego miejscu kładki dla pieszych, tak by spód tej kładki nie blokował spływu rzeki, podniesienia wałów, oraz podkopania i obniżenia koryta rzeki pod mostem. Pierwsza propozycja zostanie omówiona w dalszej części tekstu, teraz przejdziemy do kwestii obniżenia dna rzeki. Pod pewnymi względami to na pewno poprawiłoby bezpieczeństwo powodziowe, zwłaszcza, że pod mostem występuje bystrze do zbiornika Biezańów, które jednak w swym początku jest

wyższe od wcześniejszego koryta rzeki o ok. 20 cm. Jest zatem sporo przestrzeni pod mostem do obniżenia koryta rzeki. Problem jednak pojawia się gdy weźmiemy pod uwagę maksymalny poziom piętrzenia Zbiornika Biezanów.

Jak wskazuje RZGW Kraków maksymalny poziom piętrzenia zbiornika to 209,5 m n.p.m z ograniczeniem do 210 m n.p.m. podczas gdy spód konstrukcji mostów znajduje się poniżej tej wysokości. To sprawia, że w momencie wypełniania się Zbiornika Biezanów wody się w nim znajdujące będą piętrzyć wodę w Serafie co spowoduje osiągnięcie poziomu wysokości spodu belki mostu i piętrzenie się rzeki na moście niezależnie od tego ile miejsca będzie pod aktualnym mostem. Zmniejszenie maksymalnego poziomu piętrzenia Zbiornika Biezanów do poziomu, który nie powodowałby zapierania się rzeki na moście skutkowałaby zmniejszeniem pojemności zbiornika ze 130 tys. m³ do 30 tys. m³. W ogromnym stopniu zmniejszyłoby to zdolności ochrony Biezanowa poniżej zbiornika oraz zredukowałoby skuteczność całej kaskady zbiorników o blisko 30%, co wyklucza podjęcie takiego działania. Obniżenie poziomu koryta rzeki może zatem pomóc opóźnić ryzyko piętrzenia się rzeki Serafy na moście, ale go nie wyeliminuje.

Wspomnieć należy również o tym, że w przyszłym roku ukończony zostanie Zbiornik Malinówka 3, co jest zwieńczeniem budowy systemu zbiorników przeciwpowodziowych dla Biezanowa. W związku z tym RZGW zapowiedziało modyfikację instrukcji obsługi Zbiornika Biezanów i zawężenie jego dolnego jazu. Spowoduje to przyspieszenie zbierania i piętrzenia wody w Zbiorniku Biezanów, co jest dobrą informacją dla ludzi zagrożonych wystąpieniem Serafy poniżej zbiornika, jednak dla mieszkańców, którym zagraża Serafa w rejonie mostu oznacza to, że w tym odcinku będzie się ona szybciej niż do tej pory spiętrzać.



Zdj. 7 i 8. Doraźne zabezpieczenia mostu powstałe w ramach współpracy mieszkańców i służb.

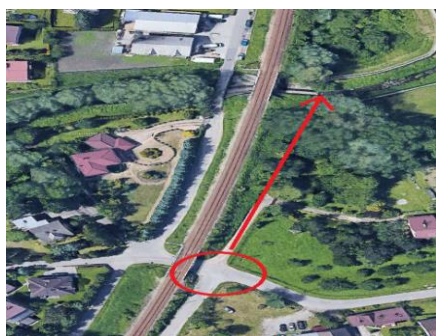
Należy wspomnieć, że na odcinku Serafy powyżej Zbiornika Biezanów nie występują zabezpieczenia, które technicznie byłyby wałami. Są tu jedynie nasypy, mniejsze, lub większe, ale nie mają charakteru planowego, ani ich konstrukcja nie spełnia żadnych specyfikacji technicznych wału. W większości są usypane, bądź zbudowane w odruchach społecznych w okresach występowania zagrożeń powodziowych. To jeden z powodów wystąpienia powodzi po północnej stronie. Jeśli chodzi o zbudowanie wałów na tym odcinku, RZGW wskazuje niemożność obliczenia wysokości takowych, oraz ich zbudowania dopóki nie zostanie przebudowany bądź usunięty most, na ulicy Rakuś, ponieważ ten zakłóca swobodny przepływ i zakłamuje maksymalny poziom piętrzenia rzeki. Ponadto wskazują, że przebudowa/usunięcie mostu jest konieczne, a zatem budowa wału niesłaby ze sobą straty finansowe, ponieważ przynajmniej jego część musiałaby zostać rozebrana, a później odbudowana ponownie.

Dodatkowo trzeba przypomnieć, że Serafa ma charakter górski i w czasie wzmożonych opadów przybiera charakter bardzo silnej i rwącej rzeki. Zapierając się na moście stwarza to ryzyko jego zawalenia i katastrofy.

W kontekście zagrożenia po południowej stronie trzeba kategorycznie stwierdzić, że przebudowa i podniesienie mostu nie stanowi przeszkody dla wód opadowych spływających z ulic Zolla i Ślósarczyka pod wiaduktem kolejowym przy skrzyżowaniu ulic Ślósarczyka, Na Jazkach, Rakuś i Nad Serafą. Skrzyżowanie to znajduje się kilkadziesiąt centymetrów poniżej już istniejącego mostu, a odcinek ulicy Rakuś na niemal całym odcinku po południowej stronie rzeki ma spadek w stronę tego skrzyżowania, nie mostu. Niemożliwe jest by woda tą drogą spływała do rzeki, chyba, że ten teren jest już niemal cały zalany, ale wtedy taki spływ nie spełnia już żadnej roli.

Tereny wzdłuż prawego brzegu Serafy powyżej mostu są w wielu miejscach poniżej poziomu mostu, a około 80 metrów od mostu znajduje się ujście kanału z tego terenu, który należy bezwzględnie oczyścić, zmodernizować i usprawnić. To tą drogą woda powinna być odprowadzana do rzeki, a następnie zbiornika. W 2021 roku ta możliwość została ograniczona przez nadmiarowe spiętrzenie rzeki na tym odcinku przez zapieranie się na moście. Gdyby tego efektu nie było, woda mogłaby przez dłuższy okres spływać z południowego terenu, oraz zbiornika GDDKiA do rzeki i być może tu powódź by nie wystąpiła, a przynajmniej jej skala byłaby mniejsza.

Jeśli z kolei chodzi o wody spływające z terenów ul. Zolla, Ślósarczyka i góry Kaim to powinny one być wychwytywane już po wschodniej stronie wiaduktu i odprowadzane bezpośrednio do Zbiornika Biezańów, co zresztą zdaje się było pierwotnie zamierzone – sugeruje to istnienie betonowej rynny spuszczałej wodę opadową z tego rejonu prosto do zbiornika po wschodniej stronie nasypu kolejowego. By to było możliwe konieczne jest obniżenie poziomu skrzyżowania ulic Zolla i Ślósarczyka tak, by woda zamiast spływać na drugą stronę torów i rozlewania się po tej części, spływała swobodnie na północ prosto do Zbiornika Biezańów.



Zdj. 9 i 10. Pożądanе miejsce wychwytu i kanał spływu do zbiornika opadów z ulic Zolla i Ślósarczyka

1.2 Usprawnienie i zwiększenie bezpieczeństwa komunikacyjnego na moście i ulicy Rakuś.

Jak już wspomniano, aktualny most stanowi zagrożenie powodziowe i barierę dla rzeki oraz nie spełnia kryteriów technicznych dla takiej przeprawy. Osobno rozważaną kwestią jest to czy most drogowy jest w ogóle w tym miejscu potrzebny? Trzeba stwierdzić, że most w tym miejscu nie jest niezbędny, tak samo jak nie jest niezbędny most Dębnicki – da się obrać inną trasę przejazdu. Jednak aktualnie jest to, zachowując proporcje, bardzo ważna przeprawa dla wielu mieszkańców, w tym głównie z ulic Zolla, Ślósarczyka, Rakuś, czy Nad Serafą. Pomysł wyburzenia mostu, który został poddany pod dyskusję po wystąpieniu powodzi, w rozmowach z Radą Dzielnicy spotkał się z dużą krytyką i niemal natychmiastowym odrzuceniem.

Wziąwszy pod uwagę występujące w rejonie wąskie ulice, już duży i zwiększający się ruch samochodowy w tym rejonie Biezańowa, oraz sąsiadującą, realizowaną inwestycję „Nowa Drożdżownia”, która obejmuje 151 mieszkań, usunięcie mostu drogowego i zaślepienie tej drogi niesie ze sobą nowe problemy. Część mieszkańców tego odcinka ulicy Rakuś zapewne chciałoby zachować jej kameralny i spokojny charakter, ale do tego konieczne byłoby

wyburzenie starego mostu. W każdym innym wypadku zwiększenie ruchu samochodowego zdaje się być nieuchronne. Przy założeniu wyburzenia mostu konieczne jest rozważenie budowy alternatywnej drogi. Padały propozycje połączenia ul. Rakuś na północnym skraju aktualnego mostu z ulicą Jana Szastera, jednakże, z wstępnych analiz wynikało, że byłoby to trudne, jeśli nie niemożliwe w realizacji, ponadto spowodowałyby to sprzeciw mieszkańców ul. Szastera. ZDMK może jednak ponownie rozważyć tę kwestię jeśli podjęłoby decyzję jedynie o wyburzeniu mostu, ale bez budowy nowego.

Budowa chodników wzdłuż ulicy Rakuś jest niezbędna i były o nie składane wnioski i prośby jeszcze na długo przed zbudowaniem Zbiornika Biezanów. Temat przebudowy mostu z kolei był podejmowany przez Radę Miasta już od ponad 10 lat, znajdując się wysoko na liście rankingowej i paradoksalnie nie wchodząc nigdy do budżetu, będąc motywowany w czasach przed zbiornikiem koniecznością wymiany wadliwej konstrukcji i zwiększenia bezpieczeństwa na ulicy Rakuś. Poruszanie się pieszo ulicą Rakuś na tym odcinku jest zwyczajnie niebezpieczne i mało komfortowe. Zwłaszcza uwzględniając, że często poruszają się nią dzieci, w tym dzieci z Przedszkola Niepublicznego Ekoskrzat. Dlatego przebudowa mostu z uwzględnieniem chodnika na przebudowywanym odcinku powinna przewidywać możliwość dowiązania tego chodnika do już istniejących, chociażby na ul. Ks. Łączka i w przyszłości planowanych/możliwych na innych ulicach.

Jest jednak jeden problem jaki niesie ze sobą przebudowa mostu w zaproponowanych wariantach - to likwidacja bezpośredniego zjazdu do magazynu znajdującego się na działce 388/5 oraz terenu znajdującego się tuż za nim. Możliwości jego rozwiązania omówimy w części dotyczącej proponowanych wariantów przebudowy mostu.

2. UWAGI DO PROPONOWANYCH WARIANTÓW PRZEBUDOWY MOSTU

Wydaje się, że bardziej korzystny z punktu widzenia mieszkańców jest wariant z ruchem wahadłowym. Most będzie mniejszych rozmiarów, nieco niżej wyniesiona niweleta co skutkuje mniej pochylonym zjazdem oraz mniej poszerzona droga. W efekcie ruch na tym odcinku ulicy Rakuś nie zmieni się inaczej niż zmieniałby się przy pozostawieniu aktualnego mostu. Ponadto ruch wahadłowy wymusza ostrożniejszą jazdę. W wypadku mostu z dwoma pasami ruchu istnieje ryzyko, że droga bez przeszkód ściągnęłaby na ten szlak więcej samochodów, a te pokonywałyby ją z większą prędkością i mniejszą uważnością.

Trzeba się zastanowić czy ten wariant jest możliwy do wykonania bez systemu łożysk – ich konserwacja rzeczywiście niesie ze sobą dodatkowe koszty. Jeśli byłaby szansa ich uniknąć to trzeba z takiej możliwości skorzystać.

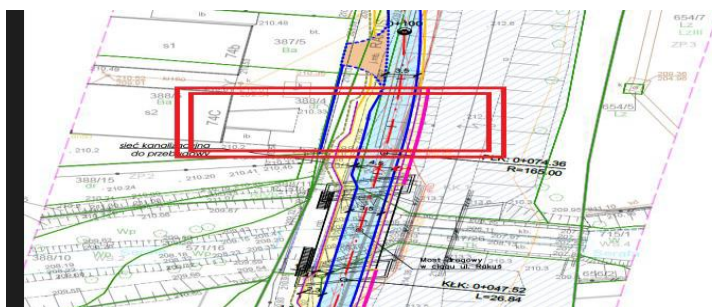
Również zaproponowane balustrady będące betonowymi elementami konstrukcyjnymi wydają się mniej atrakcyjne niż barierki stalowe. Ze względu na brak wiedzy technicznej nie możemy stwierdzić na ile zmiana w ogóle byłaby tu możliwa, a na ile jest podyktowana kwestiami wytrzymałości, lub nośności całej konstrukcji.

Jeśli chodzi o chodnik to sensownym wydaje się rozważenie jego przeniesienia na stronę nasypu kolejowego. Nie powodowałoby to kolizji z wjazdami na posesje i potencjalnymi miejscami parkingowymi pod przedszkolem czy przy budynkach wielorodzinnych. Takie rozwiązanie umożliwiłoby też przyszłe doprowadzenie chodnika w ciągłości do istniejącego już chodnika na ul. Ks. Łączka oraz do peronu stacji kolejowej Kraków Biezanów-Drożdżownia tak by piesi nie musieli w czasie swojej wędrówki przechodzić przez ulicę. Po tej stronie istnieje zdecydowanie mniej przeszkód w porównaniu ze stroną zachodnią (wjazdy, rowy, skarpy i drzewa).



Zdj. 11. Miejsce na chodnik po stronie stacji kolejowej. Piesi wybierają tę stronę.

I na koniec kwestia najbardziej problematyczna i niewątpliwie wymagająca rozwiązania przy realizacji przebudowy mostu. Koncepcja zakłada brak bezpośredniego zjazdu do działki 388/5 oraz znacząco utrudnia przejazd na jej zaplecze. Projektowanie mostu niewątpliwie wymagałoby kontaktu i współpracy w tym zakresie z obecnym właścicielem tego terenu, tak by umożliwić mu sprawne funkcjonowanie. Oczywiście dla właściciela ważne jest by usunąć ryzyko powodziowe jakie powoduje most i brak wału na zachód od niego – magazyny znajdujące się na tych działkach i ich zawartość były w 2021 roku znacząco uszkodzone przez powódź. Jednak, w miarę możliwości, trzeba znaleźć rozwiązanie, które nie utrudni w sposób znaczący funkcjonalności i dostępu do tych działek. Rozwiązanie nasuwające się w pierwszej kolejności do głowy to podniesienie również terenu po stronie właściciela, tak by umożliwić wspomniany zjazd z drogi.



Mapa orientacyjna – położenie działki z brakiem bezpośredniego zjazdu

PODSUMOWANIE: Według naszej wiedzy i rozeznania, przebudowa/likwidacja mostu jest konieczna w kontekście usunięcia zagrożenia powodziowego jakie istniejący most generuje oraz przebudowa jest pożądana w kontekście usprawnienia i zwiększenia bezpieczeństwa komunikacyjnego – przede wszystkim pieszych. Preferowany przez nas jest wariant mostu z ruchem wahadłowym, najlepiej przy uwzględnieniu kilku zmian (chodnik po drugiej stronie, zjazd na posesję 388/5).

- **Odniesienie się do uwag/wniosek:** W odniesieniu do uwag, kwestie związane z lokalizacją chodnika zgłaszane były wielokrotnie – stanowisko biura projektowego w podsumowaniu. W kwestii konstrukcji mostu – wariant bez łożysk to ustrój ramowy, ze stalowymi balustradami – łączy więc obie kwestie, o których wspomina mieszkańiec. Wariant z betonowymi barierami jest mniej atrakcyjny pod kątem wyglądu, lecz charakteryzuje się niższą wysokością konstrukcji. Oznacza to, że przy tym samym prowadzeniu niwelety jezdni, zachowujemy większe wyniesienie ponad poziom wód miarodajnych – z tego względu jest to wariant bezpieczniejszy hydrologicznie, preferowany przez RZGW.

Biuro Projektowe opierając się na zapisach umowy, przedstawiło projekt, w którym nie ma żadnej ingerencji w działki prywatne. Podniesienie terenu posesji 388/5 jest możliwe w ramach procedury ZRID jednakże wymagałoby zgody właściciela – przebudowa zjazdu z punktu 11.f. – kwestia ta nie była przedmiotem koncepcji.

- **Uwagi/wnioski mieszkańca 5:**

Przy wyborze wariantu konstrukcji mostu, proszę o priorytetowe potraktowanie kwestii bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, ze względu na położenie przedszkola w sąsiedztwie remontowanego mostu, oraz ruchu pieszych na stację Kraków Bieżanów – Drożdżownia. Co warto podkreślić i docenić, oba warianty zakładają budowę chodnika, co daje możliwość bezpiecznego poruszania się pieszym, w tym dzieciom.

Wariant nr 1 (szerszy) może spowodować, że kierowcy samochodów nie będą zwalniać przed mostem. Będą więc mogli rozwinąć wyższą prędkość. Będą też mogli chcieć wyprzedzać rowerzystów na moście. Wariant 2 (węższy) spowoduje uspokojenie ruchu, ale może też spowodować, że kierowcy będą wykonywać manewry przy wymijaniu na mijance. Skręcając na mijankę, nieostrożny kierowca może wjechać na chodnik. Przy wyborze wariantu proszę również o to, by budowa nie spowodowała zatrzymania kursowania pociągów.

- **Odniesienie się projektanta do uwag:** Biuro Projektowe w zakresie inwestycji przedstawiło propozycję uwzględniającą priorytetowe potraktowanie kwestii bezpieczeństwa szczególnie niechronionych uczestników ruchu drogowego. Dalsze rozwiązanie przekroju ul. Rakuś, położone poza obszarem przedmiotowego zadania, jest w zakresie dalszych planów i projektów związanych z modernizacją drogi – w tym wspomniane dojście na stację Kraków Bieżanów – Drożdżownia. Kwestia związana z kursowaniem pociągów uzgodniona będzie i zależna od warunków narzuconych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

- **Uwagi/wnioski mieszkańca 6:**

Przebudowa/likwidacja mostu przy ul. Rakuś jest konieczna w kontekście usunięcia zagrożenia powodziowego jakie istniejący most generuje, co było widać szczególnie podczas powodzi w 2021 roku. Most wtedy spiętrzył wody rzeki Serafa, blokował swobodny przepływ rzeki Serafy i spowodował jej spiętrzenia. To w konsekwencji doprowadziło do powstawania i zwiększenia zagrożenia powodziowego. Przebudowa jest też pożądana w kontekście usprawnienia i zwiększenia bezpieczeństwa komunikacyjnego – przede wszystkim pieszych. Preferowany wariant mostu to most z ruchem wahadłowym, najlepiej przy uwzględnieniu kilku zmian (chodnik po drugiej stronie, zjazd na posesję 388/5).

- **Odniesienie się do uwag:** Biuro Projektowe w zakresie inwestycji przedstawiło propozycję uwzględniającą priorytetowe potraktowanie kwestii bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz bezpieczeństwa powodziowego. W odniesieniu do uwag, kwestie związane z lokalizacją chodnika zgłaszane były wielokrotnie – informacje w podsumowaniu. Analiza wykonania zjazdu znajduje się w odniesieniu do wcześniejszych uwag/wniosków mieszkańców.

- **Uwagi/wnioski mieszkańca 7:**

Wnioskuje o przebudowę mostku na ul. Rakuś w taki sposób, aby ułatwić przepływ wody w rzece Serafka w trakcie ulewnych deszczy oraz aby był to mostek jednokierunkowy (może być ruch wahadłowy), ale jeden pas drogowy. Mój dom ma adres od strony ul. Małka, ale ogród mam od strony ul. Rakuś i ucierpiałem w czasie ostatniej powodzi. Stąd bardzo mi zależy aby uporządkować sprawę na rzece Serafka w rejonie mostku i okolicznych wałów.

Trzeba zwrócić uwagę, że przy każdym dłuższym deszczu pojawia się problem na ul. Rakuś. To nie tylko zagrożenie od strony rzeki, ale od wszystkich wód deszczowych spływających rwącym potokiem z ul. Łączka poprzez parking P&R i Małka do roku biegnącego wzdłuż ul. Rakuś. Tak więc ulica z dwóch stron jest zalewana. Bardzo proszę o rozwiązanie problemu i podejście całościowe.

- **Odniesienie się do uwag:** W ramach projektu przewiduje się wykonanie odwodnienia jezdni na przebudowywanym odcinku. „Normalnoskalowa” woda opadowa zostanie przejęta w system odwodnienia powierzchniowego i skierowana w stronę rzeki Serafy. Okolice parkingu P&R, ul. Małka nie leżą na obszarze objętym opracowaniem. Postulat zostanie uwzględniony na odcinku drogi objętym opracowaniem

c) dyżur telefoniczny – 5 grudnia 2024 r., w godz. 14.00 – 16.00

Lp.	Uwaga/wniosek/postulat zgłoszony w trakcie dyżuru	Sposób odniesienia się do uwagi/wniosku/postulatu
	Brak uwag/wniosków/postulatów	

d) dyżur telefoniczny - 10 grudnia 2024 r., w godz. 16.00 – 18.00

Lp.	Uwaga/wniosek/postulat zgłoszony w trakcie dyżuru	Sposób odniesienia się do uwagi/wniosku/postulatu
1	<p>Mieszkaniec zgłosił następujące postulaty:</p> <ul style="list-style-type: none"> - propozycja poprowadzenia chodnika wzdłuż przebudowywanego odcinka ulicy Rakuś po stronie wschodniej (przy nasypie kolejowym), a nie jak w przedstawionych wariantach – po stronie zachodniej, - zachowanie krawędzi ulicy od strony zachodniej (przy posesjach prywatnych) po śladzie istniejącym. <p>Mieszkaniec optował również za wykonaniem inwestycji z przyjęciem możliwie najmniejszych szerokości użytkowych ulicy.</p>	<p>Projektant przekazał, że wskazane propozycje wymagają szczegółowego przeanalizowania. Wnioski z tych analiz zostaną przedstawione w raporcie z konsultacji – w podsumowaniu.</p>
2	<p>Mieszkanka wskazała na dużą zasadność i konieczność przebudowy (podwyższenia) istniejącego mostu ze względu na bezpieczeństwo powodziowe posesji znajdujących się po stronie północnej od obiektu (w kierunku ul. Księdza Łączka). Postulowała również wariant inwestycji z zachowaniem ruchu wahadłowego, w celu uspokojenia ruchu drogowego.</p>	<p>Przyjęto postulat.</p>

3	<p>Mieszkaniec wskazał, że należy pilnie dążyć do usunięcia piętrzenia wód przez istniejący most, które prowadzą do zalewania sąsiadujących nieruchomości w czasie wysokich stanów wód. W związku z tym inwestycję polegającą na przebudowie (podwyższeniu) istniejącego mostu uznał za bardzo ważną. Mieszkaniec optował również za wyborem wariantu z ruchem wahadłowym.</p>	<p>Przyjęto postulat i potwierdzono konieczność przeanalizowania</p>
4	<p>Mieszkaniec zgłosił zasadność realizacji inwestycji polegającej na przebudowie (podniesieniu) istniejącego mostu.</p>	<p>Przyjęto postulat.</p>
5	<p>Mieszkaniec zgłosił zasadność realizacji inwestycji polegającej na przebudowie (podniesieniu) istniejącego mostu, ze względu na piętrzenie i ograniczanie przepływu wód w rzece Serafa do zbiornika Bieżanów przy wysokich stanach wód.</p>	<p>Przyjęto postulat.</p>
6	<p>Mieszkaniec zgłosił zasadność realizacji inwestycji polegającej na przebudowie (podniesieniu) istniejącego mostu. Mieszkaniec optował również za wykonaniem inwestycji w wariacie z ruchem wahadłowym w celu uspokojenia ruchu oraz ograniczeniem ilości pojazdów poruszających się po ulicy Rakuś. Mieszkaniec wniósł również o rozważanie poprowadzenia chodnika po stronie wschodniej (przy nasypie kolejowym).</p> <p>Mieszkaniec wniósł o rozważenie możliwości wykonania niwelacji terenu przy magazynach sąsiadujących z istniejącym mostem od strony północnej (podniesienia terenu ze zmniejszeniem spadków), w celu poprawy bezpieczeństwa powodziowego.</p> <p>Dodatkowo mieszkaniec wskazał, że w przypadku ryzyka napływu wód opadowych z ulicy Zolla w kierunku mostu, możliwe rozwiązanie mogłoby polegać na obniżeniu tarczy skrzyżowania ulicy Zolla i ulicy Ślósarczyka w celu odcięcia napływu wód w kierunku ulicy Rakuś i nakierowanie ich do zbiornika Bieżanów po wschodniej stronie istniejącego nasypu kolejowego.</p>	<p>Projektant poinformował, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kwestia lokalizacji chodnika zostanie szczegółowo przeanalizowana, • w ramach prowadzonych prac projektowych ingerencja (niwelacja) w posesje prywatne nie jest możliwa, • przebudowa sąsiadujących skrzyżowań wykracza poza zakres prowadzonych prac projektowych.

V Podsumowanie

a. Biuro projektowe

- **Analiza wykonania chodnika po stronie wschodniej ulicy tzn. wzdłuż nasypu kolejowego**

Usytuowanie chodnika po stronie nasypu kolejowego jest technicznie możliwe, ale nie jest poprawne pod względem bezpieczeństwa i ogólnych zasad lokalizowania elementów obsługi pieszych. Chodniki powinny być lokalizowane przede wszystkim po stronie generatorów ruchu - to znaczy: budynków mieszkalnych, budynków usługowych, szkół, przedszkoli itp.

W przypadku ul. Rakuś zabudowa znajduje się wyłącznie po stronie zachodniej. Każdy pieszy, by dostać się na chodnik lub z chodnika do nieruchomości musi przekraczać drogę - ul. Rakuś tworząc punkt kolizji niechronionego użytkownika z pojazdami. Problem spotęgowany byłby w porze nocnej, gdzie przy słabym oświetleniu piesi byłiby jeszcze mniej widoczni.

Usytuowanie chodnika po przeciwległej do zabudowań stronie to również problem dla dzieci i osób mniej mobilnych. Dzieci mogą mieć trudności z poprawną oceną sytuacji na drodze, co zwiększa ryzyko wypadków przy każdorazowym przechodzeniu przez jezdnię. Dodatkowe przeszkody takie jak krawężniki to również utrudnienia dla osób starszych i niepełnosprawnych. Chodnik po stronie proponowanej przez Biuro Projektowe, w przypadku kontynuacji na dalszych odcinkach ul. Rakuś, łączyłby się z chodnikiem wzdłuż ul. Mariana Łączka, gdzie można by było wytyczyć przejście dla pieszych do pierwszego obiektu po przeciwległej stronie - parkingu P&R.

Podsumowując, wykonanie chodnika wzdłuż nasypu kolejowego zwiększy ryzyko dla pieszych, obniży komfort życia mieszkańców i będzie wymagało dodatkowych działań, aby zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa. W miarę możliwości w ramach tej i dalszej rozbudowy ul. Rakuś należy dążyć do budowy chodnika po tej samej stronie, co zabudowania, aby zminimalizować te problemy.

- **Analiza ryzyka zalewania terenów po południowej stronie mostu przy podniesieniu niwelety**

Teren po południowej stronie mostu zlokalizowany jest na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią (zgodnie z art. 16 ust. 34 Ustawy Prawo Wodne tj. Dz.U. 2024 poz. 1087). Obszar już w chwili obecnej, bez podwyższania niwelety i przebudowy mostu, zagrożony jest wystąpieniem powodzi o prawdopodobieństwie 1% (tj. prawdopodobieństwo powodzi raz na 100 lat).

Biuro Projektowe w ramach realizacji zadania jest w stanie zaprojektować rozwiązania, które nie pogorszą istniejącej sytuacji hydrologicznej związanej z napływem wody opadowej z południowej strony obszaru inwestycji. W ramach projektu przewiduje się wykonanie odwodnienia jezdni. „Normalnoskalowa” woda opadowa zostanie przejęta w system odwodnienia powierzchniowego i skierowana w stronę rzeki Serafy. Fala powodziowa spływająca ze strony południowej (m.in. z ul. Zolla) nie jest normalnoskalową wodą opadową. Rozwiązanie kwestii odwodnienia w przypadku powodzi jest zagadnieniem dużo szerszym, wymagającym analizy hydrologicznej oraz kompleksowej budowy infrastruktury kanalizacyjnej, wykraczającym poza przedmiotowe zadanie dotyczące przebudowy mostu. Przedstawione rozwiązania polepszą istniejącą sytuację hydrologiczną związaną z rzeką Serafą.

W celu minimalizowania ryzyka wystąpienia zalania południowego obszaru inwestycji, można wykonać spadek drogi w kierunku nasypu kolejowego, wzdłuż którego woda zostanie

zagospodarowana i odprowadzona do rzeki. Inną alternatywą jest wykonanie w najniższym miejscu niwelety projektowanej jezdni przepustu przez nasyp kolejowy, którym wody opadowe byłyby odprowadzone na drugą stronę torów kolejowych i tamteży odprowadzone dalej do Serafy. Rozwiązanie to wymagałoby uzgodnienia z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wykracza poza zakres prac projektowych dla przedmiotowej inwestycji.

b. Zarząd Dróg Miasta Krakowa

W ramach konsultacji społecznych, po analizie zebranych uwag, preferowany przez mieszkańców jest **wstępny wariant 2, z korektą polegającą na doprojektowaniu wjazdu na działkę nr 388/5**. To ten wariant będzie poddawany dalszym opiniom.

ZDMK w dniu 23 grudnia 2024 r. otrzymał ustną zgodę właścicielki działki nr 388/5 na podniesienie poziomu terenu tej nieruchomości w sposób umożliwiający wykonanie wjazdu, pod warunkiem, że po zrealizowaniu inwestycji właścicielka nieruchomości nie będzie miała utrudnionego dostępu do swoich dwóch hal magazynowych. Oficjalne pismo o pisemną zgodę zostało wysłane do właścicielki nieruchomości nr 388/5 drogą pocztową.

Mimo negatywnego wydzwiku spotkania online, na którym większość uczestników zanegowało wybudowanie nowego mostu, twierdząc, że nie jest to potrzebne, to jednak przesłane formularze konsultacyjne i drugi dyżur telefoniczny w zdecydowanej większości wskazują na aprobatę dla realizacji zadania.

Bez wątpienia, przebudowa mostu nie rozwiązuje wszystkich problemów zagrożenia powodziowego, jednak stanowi rozwiązanie jednego z nich, jak i pierwszy krok do kontynuacji rozbudowy ul. Rakuś.

ZDMK przychyliła się do opinii projektanta, wskazującego na niebezpieczną dla ruchu pieszych propozycję zlokalizowania chodnika po stronie toru kolejowego.

Dodatkowo podkreślenia wymaga fakt, że wariant nr 2 przekazany do dalszego szczegółowego projektowania, może ulegać zmianom przy pozyskiwaniu przez biuro projektowe dokumentacji niezbędnych uzgodnień i zezwoleń administracyjnych.

Raport nie zawiera odpowiedzi na pytania nie związane z przebudową mostu (poza tematem konsultacji), które zostały zadane podczas spotkania online, w trakcie dyżuru telefonicznego, bądź w formularzu konsultacyjnym.

VI Spis załączników - plany sytuacyjne

Załącznik nr 1

Wstępne warianty projektowe



PLAN SYTUACYJNY - WARIANT NR 1

skala 1:500



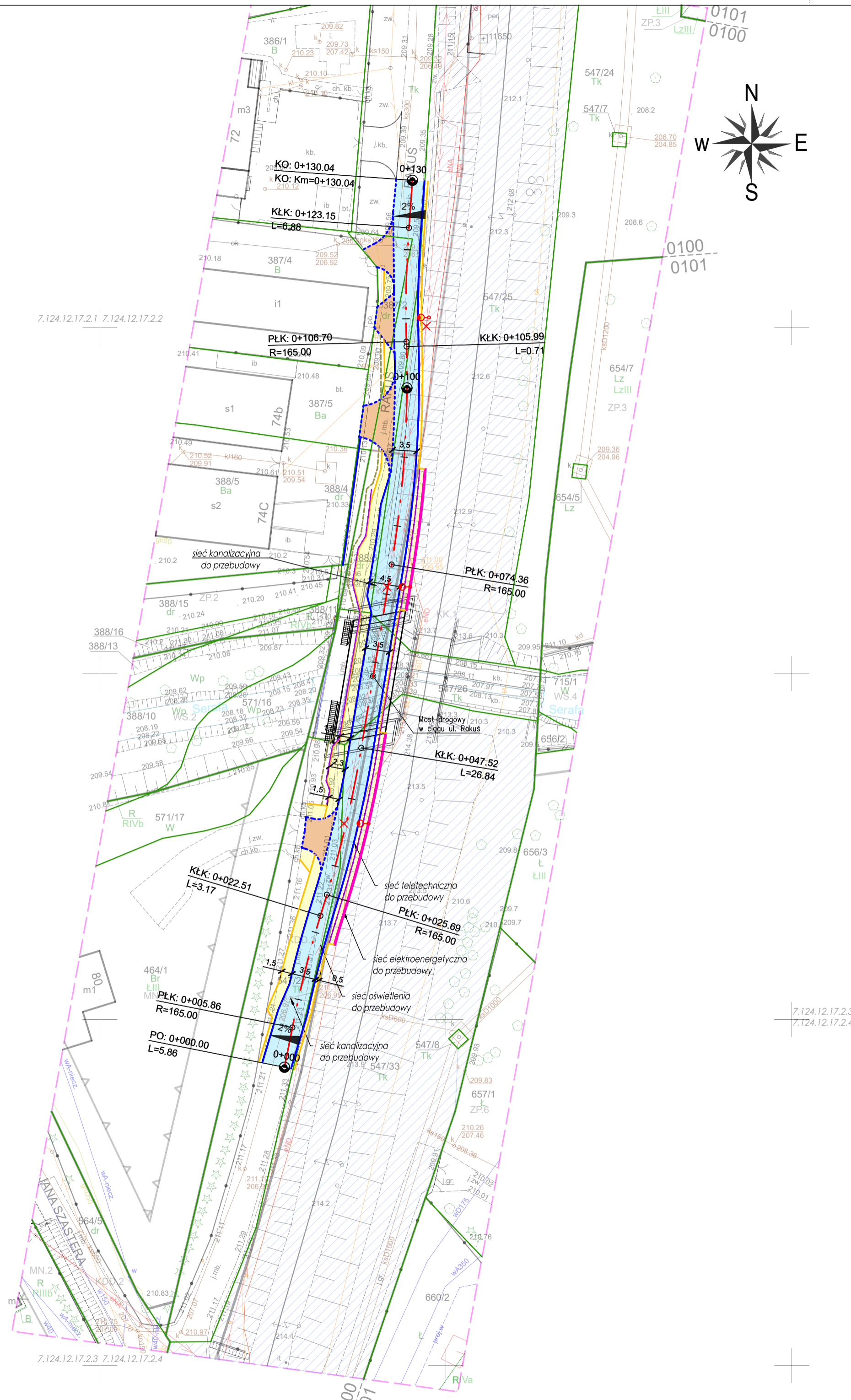
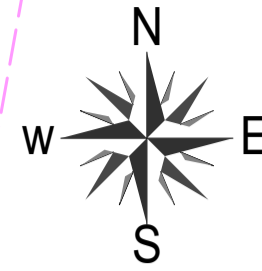
Legenda:

- 547/33 - działki będące własnością PKP, tereny zamknięte
- 547/27 - działki będące własnością Gminy Kraków lub Skarbu Państwa
- 464/1 - działki prywatne
- 571/16 - działki będące własnością PGW Wody Polskie, pokryte wodami powierzchniowymi płynącymi
- granica działki
- ✕ - latarnia uliczna do likwidacji
- ⊙ - orientacyjna lokalizacja projektowanych latarni
- projektowana oś drogi
- krawężnik betonowy +12cm
- krawężnik betonowy obniżony
- obrzeże betonowe
- pobocze kruszycowe
- projektowany mur oporowy
- bariera drogowa
- nawierzchnia bitumiczna
- nawierzchnia z betonowej kostki brukowej
- nawierzchnia zjazdów z kostki brukowej
- obiekty inżynierskie

Zamawiający:	 Zarząd Dróg Miasta Krakowa	GMINA MIEJSKA KRAKÓW - ZARZĄD DRÓG MIASTA KRAKOWA ul. Centralna 53 31-586 Kraków		
Jednostka projektowa:	 MID	PRACOWNIA PROJEKTOWA MID Sp. z o.o. ul. Czesława Miłosa 17 80-126 Gdańsk		
Nazwa zadania:	PRZEBUDOWA MOSTU W CIĄGU UL. RAKUŚ			
Przedmiot rysunku:	PLAN SYTUACYJNY - WARIANT NR 1		Stadium WSTĘPNY PROJEKT DWÓCH WARIANTÓW REALIZACJI INWESTYCJI	
Nazwa i adres obiektu budowlanego:	MOST NAD RZĘKĄ SERAFĄ W CIĄGU UL. RAKUŚ W KRAKOWIE		Branża / Wersja - / 1	Skala 1:500
			Nr rys. 2.1	
Funkcja	Imię i Nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Data
Główny projektant:	DR INŻ. MARCIN DUDEK	MOSTOWA b/o	POM/0283/POOM/09	16.10.2024
Projektant:	MGR INŻ. JAROSŁAW TRZCIŃSKI	MOSTOWA b/o	POM/0347/PBM/18	16.10.2024
Projektant:	MGR INŻ. PATRYK SKORUPSKI	DROGOWA b/o	POM/0500/PWBD/21	16.10.2024
Opracowała:	MGR INŻ. PAULINA MARZEJON-KUŹNICKA	-	-	16.10.2024



PLAN SYTUACYJNY - WARIANT NR 2

skala 1:500



Legenda:

- 547/33 - działki będące własnością PKP, tereny zamknięte
- 547/27 - działki będące własnością Gminy Kraków lub Skarbu Państwa
- 464/1 - działki prywatne
- 571/16 - działki będące własnością PGW Wody Polskie, pokryte wodami powierzchniowymi płynącymi
- granica działki
- ✕ - latarnia uliczna do likwidacji
- - orientacyjna lokalizacja projektowanych latarni
- projektowana oś drogi
- krawężnik betonowy +12cm
- krawężnik betonowy obniżony
- obrzeże betonowe
- pobocze kruszywowe
- projektowany mur oporowy
- bariera drogowa
- nawierzchnia bitumiczna
- nawierzchnia z betonowej kostki brukowej
- nawierzchnia zjazdów z kostki brukowej
- obiekt inżynierski

Zamawiający:	 Zarząd Dróg Miasta Krakowa	GMINA MIEJSKA KRAKÓW - ZARZĄD DRÓG MIASTA KRAKOWA ul. Centralna 53 31-586 Kraków		
Jednostka projektowa:	 MID PRACOWNIA PROJEKTOWA MOSTY I DROGI	PRACOWNIA PROJEKTOWA MID Sp. z o.o. ul. Czesława Miłosa 17 80-126 Gdańsk		
Nazwa zadania:	PRZEBUDOWA MOSTU W CIĄGU UL. RAKUŚ			
Przedmiot rysunku:	PLAN SYTUACYJNY - WARIANT NR 2		Stadium WSTĘPNY PROJEKT DWÓCH WARIANTÓW REALIZACJI INWESTYCJI	
Nazwa i adres obiektu budowlanego:	MOST NAD RZĘKĄ SERAFĄ W CIĄGU UL. RAKUŚ W KRAKOWIE		Branża / Wersja - / 1	Skala 1:500
			Nr rys. 2.2	
Funkcja	Imię i Nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Data
Główny projektant:	DR INŻ. MARCIN DUDEK	MOSTOWA b/o	POM/0283/POOM/09	16.10.2024
Projektant:	MGR INŻ. JAROSŁAW TRZCIŃSKI	MOSTOWA b/o	POM/0347/PBM/18	16.10.2024
Projektant:	MGR INŻ. PATRYK SKORUPSKI	DROGOWA b/o	POM/0500/PWBD/21	16.10.2024
Opracowała:	MGR INŻ. PAULINA MARZEJON-KUŹNICKA	-	-	16.10.2024