

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Interpelacja Poselska

Szanowny Panie Ministrze,

10 lutego 2022 r. wydana została decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, pn.: „Budowa drogi ekspresowej S52 odc. Północna Obwodnica Krakowa: węzeł Modlnica – węzeł Kraków Mistrzejowice”. Niestety przygotowany projekt realizacji inwestycji wzbudza kontrowersje.

Problemem jest węzeł zespolony Kraków Mistrzejowice, który składa się z dwóch węzłów Mistrzejowice I i II połączonych jezdniami zbiorczymi. Główną relację na tym węźle stanowi ciąg drogi ekspresowej S7. W rejonie przecięcia z linią kolejową nr 95 zaprojektowano węzeł Mistrzejowice I w kształcie trąbki łączący trasę S7 z budowaną drogą ekspresową S52. Nieco na południe zaprojektowano węzeł Mistrzejowice II w formie ronda turbinowego usytuowanego pod trasą główną. Będzie on łączył S7 z lokalnymi ulicami, przede wszystkim ul. Okulickiego, która będzie stanowić najbardziej dogodny zjazd od strony Warszawy do centrum Krakowa.

Strona społeczna zgłasza obawy dotyczące węzła Kraków Mistrzejowice, który stanie się najbardziej zakorkowanym i niedrożnym węzłem krakowskiej obwodnicy. Chcąc kontynuować jazdę obwodnicą, jadąc S7 od południa, trzeba będzie zjechać dwupasmowym zjazdem z S7 na jezdnię zbiorczą. Następnie po 400 metrach prawy pas będzie odchodził do ronda, a cały potok ruchu w kierunku Północnej Obwodnicy Krakowa będzie musiał zmieścić się na lewym pasie ruchu. Kawatek dalej od jezdni zbiorczej dołączy pas wjazdowy od ronda a wraz z nim potok pojazdów chcących jechać w kierunku S52 lub S7 na Warszawę. Następnie pojazdy jadące na Warszawę będą musiały zjechać na lewy pas ruchu a pojazdy na nim się znajdujące na pas prawy, w kierunku łącznicy na S52. To krzyżowanie potoków ruchu odbywać się będzie zaledwie na 450 metrach!

Na tym odcinku jezdnia zbiorcza rozszerzy się o kolejny pas ruchu z prawej strony. Lewy pas pozostanie jednopasmową jezdnią zbiorczą w kierunku północnym, a dwa prawe skrajne pasy w kierunku S52 przejdą w ciasną łącznicę 270 stopni i dopiero po jej przejechaniu pojazdy jadące S7 od południa znajdą się na Północnej Obwodnicy. Te trzy elementy, czyli jednopasmowa droga zbiorcza, krzyżowanie potoków ruchu na krótkim odcinku oraz łącznica 270 stopni o małym promieniu spowodują finalnie duże korki.

Chcąc natomiast wjechać z Północnej Obwodnicy Krakowa na S7 w kierunku Warszawy, trzeba będzie łagodnym łukiem przejechać jednopasmową łącznicą, na końcu której pojawi się pas włączeniowy na

jezdnię zbiorczą opisaną powyżej. Pas ten będzie miał długość zaledwie 100 m a pojazdy nim jadące będą musiały ustąpić pierwszeństwa pojazdom poruszającym się lewym pasem ruchu, które wjechały z ronda turbinowego kawałek wcześniej.

Niestety nie jest to koniec nieprzemyślanych rozwiązań. Przejeżdżając z Północnej Obwodnicy na S7 w kierunku południowym pojazdy będą miały dwa pasy ruchu do zjazdu z S52. Łącznica łagodnym łukiem dołączy do dwupasmowej drogi zbiorczej, którą będą poruszać się pojazdy chcące jechać przez rondo turbinowe na węźle Mistrzejowice II. Po połączeniu oba potoki ruchu będą musiały się ze sobą skrzyżować i będą miały na to zaledwie 300 metrów! Po tym niefortunnym manewrze droga zbiorcza dodatkowo zwęzi się do jednego pasa, aby po chwili dołączył do niej dodatkowy pas wjazdowy z pojazdami wjeżdżającymi na S7 z ronda. W tym miejscu oba pasy ruchu dołączą do jezdnii głównych, a zaniknie tylko jeden z nich, ponieważ do kolejnego węzła S7 na tym odcinku będzie posiadać 4 pasy ruchu.

W związku z planami rozbudowy autostrady A4 na obwodnicy Krakowa do trzech pasów, północna część obwodnicy będzie stanowić naturalny objazd na czas przebudowy A4. Jeśli zsumujemy ruch, który przeniesie się z krakowskich ulic na obwodnicę z ruchem z autostrady A4 w okresie utrudnień, mamy receptę na permanentny korek!

Uzmysłowić skalę problemu może przykład Katowic. W rejonie węzła Drogowej Trasy Średnicowej z Drogą Krajową 86 pojazdy jadące DTŚ od zachodu, chcące wjechać na DK86 w kierunku południowym, muszą na odcinku 200 metrów skrzyżować się z potokiem pojazdów jadących od skrzyżowania z ul. Dudy-Gracza w kierunku DK 86 na północ. Powoduje to utrudnienia w ruchu na tym odcinku DTŚ. Miasto Katowice – zarządca obu dróg – przygotowuje projekt rozbudowy węzła o bezpośrednią łącznicę zachód-południe, aby uniknąć krzyżowania potoków ruchu.

W związku z powyższym, na podstawie art. 192 ust. 1 Regulaminu Sejmu RP oraz art. 14 ust. 1 pkt 7 ustawy o wykonywaniu mandatu posła i senatora zwracam się z prośbą o udzielenie odpowiedzi na poniższe pytania oraz podjęcie starań zmierzających do rozwiązania przedstawionego problemu:

1. Dlaczego GDDKiA, posiadająca większe doświadczenie w zarządzaniu siecią dróg najwyższych kategorii w całej Polsce, zdecydowała się na tak skrajnie niezrozumiałe i niebezpieczne rozwiązanie?
2. Czy biorąc pod uwagę fakt, że budowana droga ma służyć społeczeństwu przez dziesiątki lat, nie należy zmaksymalizować jej użyteczność tak, by efektywnie spełniała ona swoją rolę?
3. Czy ministerstwo podejmie kroki zmierzające do zmiany kształtu projektowanego węzła i uniknięcia paraliżu w tej części obwodnicy Krakowa?
4. Czy ministerstwo zleci wykonawcy natychmiastowe przeprojektowanie węzła Kraków-Mistrzejowice, aby wyeliminować opisane wcześniej problemy?

Z wyrazami szacunku
Aleksander Miszański

Poseł na Sejm RP