

Uwagi Krakowskiego Alarmu Smogowego składane w ramach konsultacji społecznych dotyczących planowanej przez Gminę Miejska Kraków budowy linii tramwajowej etap IIIA oś. Krowodrza Górka – Górka Narodowa Zachód oraz budowa linii tramwajowej KST IIIA – estakada w ciągu ulicy Opolskiej.

My, niżej podpisani przedstawiciele Stowarzyszenia Krakowski Alarm Smogowy chcielibyśmy zabrać głos w dyskusji toczącej się wokół budowy nowej linii tramwajowej i tzw. Trasy Wolbromskiej (PrądnikBiały/Górka Narodowa).

Przed wszystkim, uważamy postulaty zawarte w petycji (<http://www.petycje.pl/petycjePodglad.php?petycjeid=10445>) za zasadne, racjonalne i właściwe i w pełni je popieramy. Całkowicie zgadzamy się też z argumentacją Autorów petycji, której oryginalny tekst zamieszczamy poniżej.

Po drugie, do argumentów wymienionych przez Autorów petycji chcielibyśmy dołączyć następujące. Badania naukowe prowadzone w ciągu ostatniej dekady nie pozostawiają wątpliwości odnośnie silnego, negatywnego wpływu zanieczyszczeń powietrza takich jak pył zawieszony, tlenki azotu, ozon, węglowodory aromatyczne czy też tlenek węgla na zdrowie ludzkie. Wszystkie te zanieczyszczenia generowane są także przez silniki spalinowe, a więc przez ruch kołowy. Schorzenia związane z narażeniem na ww substancje obejmują liczne zaburzenia funkcjonowania układu oddechowego, układu krążenia, a także układu nerwowego. Zanieczyszczenie powietrza ma także bardzo silny wpływ na rozwój prenatalny i prowadzi m.in. do niższej wagi urodzeniowej noworodków. W naszym mieście od lat borykamy się z bardzo wysokim poziomem zanieczyszczenia powietrza.

W związku z tym ograniczanie emisji szkodliwych substancji, w tym także emisji związanej z transportem powinno być absolutnym priorytetem dla Władz miasta. Jak pokazuje doświadczenie wielu miast w Europie zachodniej, budowa dróg szybkiego ruchu w mieście wbrew pozorom temu celowi nie służy, prowadząc zazwyczaj do wzrostu natężenia ruchu. W sytuacji tak poważnej, w jakiej znajduje się Kraków, jedynie zdecydowane, radykalne działania mogą przynieść zauważalne, pozytywne skutki. Budowanie wygodnego dojazdu w kierunku centrum miasta jest działaniem, które przyniesie raczej pogorszenie, a nie poprawę jakości powietrza. Wniosek taki potwierdza także przytaczany w treści petycji przykład przebudowy ul. Grota-Roweckiego przy okazji budowy linii tramwajowej na os. Ruczaj-Zaborze.

W naszej opinii, należy zatem zrezygnować z budowy trasy Wolbromskiej (jak również innych podobnych planowanych inwestycji), a zaoszczędzone w ten sposób środki wykorzystać na rozwój komunikacji zbiorowej, w tym linii tramwajowych.

-----

W związku z planowaną przez miasto Kraków dużą inwestycją, jaką jest budowa nowej linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju oraz fragmentu tzw. Trasy Wolbromskiej, my mieszkańcy, w trosce o komfort życia w naszym mieście oraz jego zrównoważony rozwój, zwracamy się do władz miasta: Pana Prezydenta Miasta Krakowa i Rady Miasta Krakowa z niniejszą petycją. Wnioskujemy o zmianę terminów realizacji inwestycji Krakowski Szybki Tramwaj Etap III oraz towarzyszącej jej budowy fragmentu tzw. Trasy Wolbromskiej.

W związku z rosnącym zapotrzebowaniem na dostęp do Komunikacji Miejskiej w dynamicznie rozwijających się północnych osiedlach ze szczególnym uwzględnieniem Prądnika Białego Zachód, Prądnika Białego Wschód oraz Górki Narodowej, jak również miejscowości w gminach ościennych, postulujemy o przeniesienie do Etapu I (lata 2015-2018) całości budowy nowej linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju od pętli Krowodrza Górka, do pętli Górka Narodowa Zachód wraz z budową sieci parkingów Park&Ride oraz budową odcinka łączącego istniejące fragmenty ulicy Pachońskiego. Realizację budowy całości nowej linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju można finansować dzięki przeniesieniu do Etapu II części inwestycji związanej z budową tzw.

Trasy Wolbromskiej.

Zmiany w terminarzu realizacji drogowej części inwestycji i pierwszeństwo dla komunikacji miejskiej w północnych dzielnicach Krakowa powinno być dla władz miasta priorytetem, jako że będzie ono wpływać pozytywnie nie tylko na wybrane osiedla, ale i Śródmieście i inne dzielnice, do których kieruje się ruch z obrzeży, jak również dla gmin sąsiadujących z północą Krakowa. Planowana przez ZIKiT inwestycja drogowa daje pierwszeństwo transportowi indywidualnemu i wprowadzi większy ruch samochodowy na już przeciążoną ulicę Prądnicką, co dla wszystkich oznacza większe korki w rejonie Nowego Kleparza, czyli więcej czasu straconego na ulicach i więcej spalin w i tak nienajlepszym krakowskim powietrzu. Jednocześnie budowa urywającej się przed granicą miasta trasy nie wpłynie znacząco na komfort dojazdu pracujących i uczących się w Krakowie mieszkańców gmin sąsiednich, którzy aby dojechać do Trasy Wolbromskiej nadal będą musieli stać w korkach w "wąskich gardłach" ulicy Glogera i Łokietka. Jednocześnie powtórzy się sytuacja znana z niedostatecznie wyeksponowanym P&R przy pętli Czerwone Maki na Ruczaju, który stoi pusty, gdyż kierowcy chętniej wybierają nową szeroką drogę niż szybki i ekologiczny tramwaj. Rozłączenie budowy tramwaju i tzw. trasy Wolbromskiej da szansę sprawdzenia się temu pierwszemu i oswoi rodzimych oraz napływowych kierowców z alternatywną możliwością - jeśli parkingi P&R w połączeniu z komunikacją miejską będą konkurencyjne dla transportu indywidualnego, może okazać się, że obecny projekt drogowy będzie wymagał dostosowania do nowych wymagań kierowców.

Rozwiązanie postulowane przez nas, mieszkańców, będzie mieć pozytywny wpływ na budżet miejski. Kierowcy, którzy pozostawiają swoje samochody na parkingu Park&Ride zasila miejską kasę, jednocześnie ograniczenie ruchu samochodowego zmniejszy wydatki na utrzymanie już istniejących dróg. Więcej samochodów na P&R przy granicy miasta to również więcej wolnych miejsc parkingowych na obrzeżach Strefy Płatnego Parkowania.

Przemyślana kolejność realizacji jednej z ważniejszych inwestycji infrastrukturalnych na północy Krakowa może wpłynąć pozytywnie nie tylko na samopoczucie wybranej grupy kierowców, ale na całe miasto, działając na wielu poziomach. Kraków stawiając na Komunikację Miejską i zrównoważony rozwój dołączy do elity metropolii zachodniej Europy, które na pierwszym miejscu stawiają dobro wszystkich mieszkańców miasta i okolic oraz dbałość o środowisko. W związku z naszymi postulatami proponujemy również następujące rozwiązania szczegółowe:

1. Budowę całości linii Krakowskiego Szybkiego tramwaju od pętli Krowodrza Górka do pętli Górka Narodowa Zachód wraz z budową sieci parkingów P&R i budową odcinka łączącego istniejące fragmenty ulicy Pachońskiego, ograniczenie miejskiej części tzw. Trasy Wolbromskiej do łącznika ulicy Opolskiej z ulicą Fieldorfa-Nila, umożliwiając tym samym łatwy dojazd do pętli tramwajowo-autobusowej Krowodrza Górka oraz parkingów Park&Ride, przy jednoczesnym ograniczeniu wielkości planowanego założenia drogowego do drogi jednojezdniowej o dwóch pasach ruchu, po jednym w każdym kierunku (przekrój 1x2), co pozwoli na uspokojenie ruchu i nie będzie wymagało budowania ekranów akustycznych, co w znacznym stopniu zmniejszy koszty inwestycji.

2. Pozostałe odcinki Trasy Wolbromskiej przeniesione do Etapu II realizacji inwestycji można będzie zrealizować odpowiednio

a) odcinek Fieldorfa-Nila - Doktora Twardego przy realizacji tzw. Trasy Miłosza od ulicy Wita Stwosza

do Doktora Twardego

b) odcinek Opolska-Pachońskiego przy realizacji przez Urząd Marszałkowski dalszego, północnego odcinka tej trasy (w kierunku na Zielonki).

Postulujemy o przeniesienie parkingu P&R przy ulicy Pachońskiego na zachodnią stronę planowanej Trasy Wolbromskiej. Umieszczenie parkingu bezpośrednio przy trasie wlotowej do miasta, bez utrudnienia w postaci kluczenia drogami osiedlowymi jest bardziej naturalne dla kierowców i mniej inwazyjne dla mieszkańców (droga do parkingu po stronie wschodniej utrudnia dostęp do osiedlowej przychodni i okrąża jedyne boisko na osiedlu). Realizując ten parking P&R należy rozważyć jego powiększenie, by zachęcić wjeżdżających od północy Krakowa do

pozostawiania swoich samochodów już na granicy miasta i przesiadki na tramwaj. Budowa P&R przy pętli Górka Narodowa Zachód pozwoli już teraz odciążać Aleję 29 listopada. Należy również rozszerzyć sieć P&R o parking przy ulicy Siewnej, żeby nakłonić kierowców jadących z kierunku Witkowic do przesiadki na tramwaj. Istotną sprawą jest również wyraźne oznakowanie wszystkich wymienionych parkingów. Wszystkie te rozwiązania spowodują, że kierowcy po przesiadce na komunikację miejską zarówno w szczycie porannym jak i popołudniowym ominą korki na ulicach wlotowych do centrum, oszczędzając czas, pieniądze i krakowski asfalt. Jesteśmy przekonani, że proponowane przez nas rozwiązania mogą być ważnym krokiem w kierunku zrównoważonego rozwoju infrastruktury komunikacyjnej w Krakowie.