

Kraków 27.09.2017

Prof. Jacek Majchrowski

Prezydent Miasta Krakowa

Szanowny Panie Prezydencie!

Dotyczy: Polityka komunikacyjna : Kraków dla ludzi a nie samochodów !!!!!

PKE w pełni popiera działania Wojewody na rzecz przywrócenia przestrzeni miejskiej pieszym. Wiele chodników w mieście zajętych zostało przez parkujące samochody i nie jest zapewniona minimalna przestrzeń wymagana przez prawo. Piesi a szczególnie niepełnosprawni na wózkach i matki z wózkami dziecięcymi muszą wchodzić na jezdnie aby omijać samochody stojące nielegalnie na chodnikach. To bardzo utrudnia codzienne czynności pieszym i jest niebezpieczne. Wielokrotnie, ale niestety bezskutecznie w tej sprawie PKE interweniował. Z satysfakcją więc przyjmujemy inicjatywę Wojewody w tym zakresie.

Władze Krakowa od dłuższego czasu próbują pogodzić interesy niezmotoryzowanych ze zmotoryzowanymi. Tymczasem z racji terenochłonności samochodu i wysokiego wciąż rosnącego wskaźnika motoryzacji szanse pogodzenia interesów są bliskie zeru. Miasto, a szczególnie śródmieście Krakowa i Podgórze mają ograniczoną pojemność i przestrzeń jest tam mocno ograniczona. Wszelkie demonstracje entuzjastów samochodu domagających się od Władz Miasta zapewnienia miejsca do parkowania z góry są skazane na niepowodzenie. Ponadto demonstracje te są szkodliwie społecznie i jako takich nie powinno się ich tolerować. Gmina nie ma prawnego obowiązku zapewnienia każdemu miejsca do parkowania. To właściciel samochodu powinien wykazać gminie, że dysponuje miejscem do zaparkowania swego samochodu.

Miasto powinno podjąć politykę parkingową limitującą ilość samochodów parkujących w zależności od miejsca lokalizacji. To limitowanie szczególnie powinno objąć każdy budynek w centrum miasta. Ponadto należy zaprzestać rejestrowania drugich i kolejnych samochodów w gospodarstwach domowych. Opłaty za wjazd do miasta a szczególnie do obszarów z deficytem miejsc parkingowych mogą być dodatkowymi instrumentami w polityce parkingowej. Jeśli obecnie prawo nie pozwala na takie rozwiązania to czas najwyższy aby władze miasta zażądały od swoich posłów wprowadzenia takiego prawa!!! Osobnym zagadnieniem są samochody przybyszów, głównie studentów studiujących w Krakowie, także w tym przypadku trzeba dążyć do limitowania ich ilości.

Po raz kolejny przypominamy, że minęło 30 lat od Apelu PKE o kompleksowe uspokojenie ruchu w śródmieściu Krakowa i starej części Podgórze. Przesłaliśmy wtedy władzom Krakowa zarys koncepcji tego rozwiązania, która została potem wpisana w ogólny plan zagospodarowania przestrzennego z 1993 roku. Wielokrotnie wracano do sprawy na posiedzeniach rady ekspertów komunikacyjnych opierając się na opracowaniu między innymi specjalistów z Poznania. Władze Krakowa przez wiele lat tłumaczyły, że nie są w stanie zrealizować tego rozwiązania, bo nie ma drogowego układu odciążającego obszar śródmiejskich uliczek i nie ma alternatywy w postaci szybkiego tramwaju. Tymczasem już od lat funkcjonuje układ drogowy odciążający śródmieście i starą część Podgórze a także została ukończona linia szybkiego tramwaju z Krowodrzy do Kurdwanowa.

Nie ma zatem żadnych powodów, aby utrzymywać bałagan komunikacyjny jaki powodują samochody w starej części Krakowa i Podgórze. To obszar Krakowa, który nie nadaje się do masowego ruchu samochodowego tak ze względów przestrzennych wynikających z ogromnej terenochłonności samochodu jak i ze względów ekologicznych. Wielokrotnie podejmowaliśmy sprawę zagrożeń motoryzacyjnych, szczególnie udziału samochodów w tworzeniu zagrożeń smogowych. Samochody stanowią zagrożenie nr 1 z uwagi na emisję o dużym stężeniu zlokalizowaną na wysokości nosa małego dziecka. Samochody w tym obszarze Krakowa stały się największym problemem ekologicznym, ale też komunikacyjnym, gdyż blokują transport zbiorowy, szczególnie tramwaje, ale także ruch pieszy i rowerowy. Blokowanie tramwajów przez samochody jest szczególnie groźne dla systemu komunikacyjnego miasta, gdyż spowalnia tramwaje do poziomu zniechęcającego mieszkańców do korzystania z tej formy transportu. PKE wielokrotnie zwracał się do władz miasta o przyspieszenie komunikacji tramwajowej. Tymczasem wciąż czas podróży tzw. szybkim tramwajem jest dłuższy niż stojącymi w korkach samochodami. Ta niekorzystna relacja czasu podróży tramwajem w stosunku do czasu podróży samochodem wzmacnia użytkowanie samochodu w mieście i wpływa na ciągły wzrost wskaźnika motoryzacji. Apelle lobby samochodowego aby usunąć separatory z ulicy Kalwaryjskiej należy uznać za szkodliwe społecznie. Wręcz przeciwnie wszędzie gdzie to tylko możliwe należy usuwać samochody z torowisk tramwajowych. Należy przy tym pamiętać aby rowerzystom poprawiać warunki ruchu.

Zgodnie z podstawowymi zasadami inżynierii komunikacyjnej, a także europejskiej polityki transportowej już dawno należało ten problem rozwiązać przez usunięcie samochodów z ulic, które nie są w stanie przejąć tego ruchu. Bez tak zarysowanego programu zmian organizacji ruchu nigdy nie zlikwidujemy bałaganu komunikacyjnego w śródmieściu Krakowa i problemów ekologicznych jakie powodują samochody. Miasto musi być dla ludzi, a nie dla samochodów.

Często środowisko kupców i sklepikarzy szantażuje władze miast, że ograniczenie ruchu samochodowego spowoduje upadek handlu i turystyki. Tymczasem literatura fachowa wskazuje, że ulice bez samochodu przynoszą największe profity zlokalizowanym tam firmom, a turyści wolą spacerować po ulicach bez samochodu, niż w spalinach. Może należałoby wprowadzić system renty urbanistycznej, która – w połączeniu z odszkodowaniem za ponoszone (rzekomo) straty wprowadziłaby opłatę za korzyści z tytułu zrealizowanych przez miasto rozwiązań w infrastrukturze. Jest to prawnie możliwe.

Mieszkańcy miasta, a szczególnie ci którzy protestują na Kalwaryjskiej i Krakowskiej muszą zrozumieć, że są w Krakowie obszary, po których można jeździć samochodem i obszary, które do tego absolutnie się nie nadają. A władze Krakowa muszą zrozumieć, że zaspokojenie ambicji entuzjastów motoryzacji to mnożenie problemów bałaganu komunikacyjnego, zagrożenia zdrowia i życia: spalinami, hałasem, smogiem zimowym i letnim fotochemicznym.

Z ww. racji apelujemy o kompleksowe uspokojenie ruchu i maksymalne ograniczenie przestrzeni dla samochodów Uznamy sugestie Wojewody za słuszne !!!.

Stanowisko zaprezentował dr inż. Tadeusz Kopta główny specjalista PKE ds. transportu

Z wyrazami szacunku

Prezes Zarządu Okręgu PKE

Sekretarz Rady Naukowej PKE

mgr Adam Markowski

dr Zygmunt Fura

