

Prof. Jacek Majchrowski

Prezydent Miasta Krakowa

Szanowny Panie Prezydencie!

Dotyczy: ograniczenia ruchu samochodowego w Krakowie

PKE w pełni popiera działania Pana służb w zakresie ograniczenia ruchu samochodowego w Krakowie. Szczególnie godne poparcia są działania podjęte ostatnio na Kazimierzu. Oczekujemy dalszych takich działań obejmujących cały obszar wewnątrz II obwodnicy oraz w starej części Podgórza. Niezrozumiałym są protesty nielicznych grup ludzi chorobliwie uzależnionych od samochodu, o czym poinformował Dziennik Polski z dnia 12 grudnia 2017 roku. Władze Krakowa nie mogą ulegać protestom tych ludzi bo najważniejsze jest dobro większości mieszkańców Krakowa o które od 37 lat upomina się Polski Klub Ekologiczny. Ograniczenie ruchu samochodowego wiąże się z ograniczeniem przestrzeni dla samochodu na rzecz pieszych, o którą zgodnie z obowiązującym prawem upomniał się także Wojewoda. 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. Na niebezpieczeństwo zagrażające życiu narażeni są także seniorzy korzystający z chodników Wielokrotnie już wcześniej ale niestety bezskutecznie w tej sprawie PKE interweniował. Z satysfakcją, więc przyjmujemy inicjatywę Prezydenta na rzecz pieszych. Z satysfakcją dostrzegamy proekologiczną politykę komunikacji w strategii rozwoju Krakowa do roku 2030, w dokumencie jaki ostatnio m.in. prezentuje Wydział Rozwoju Urzędu Miasta i Zastępca Prezydenta Pan Tadeusz Trzmiel.

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 więc demonstracje entuzjastów samochodu domagających się od Władz Miasta zapewnienia miejsca do parkowania i wjeżdżania samochodem do wszystkich bez wyjątku obszarów z góry są skazane na niepowodzenie. Bezzasadne też są działania na rzecz uruchomienia prokuratury w dziedzinie, która jest kompetencją samorządu a nie władzy sądowniczej. Ponadto protesty te są szkodliwe 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. Natomiast obowiązkiem miasta jest zapewnienie transportu zbiorowego. Im lepszy ten transport zbiorowy gmina zapewnia tym lepiej to świadczy o gminie. Należy

docenić działania władz Krakowa w zakresie poprawiania standardu tramwajów i autobusów. Oczekujemy dalszej poprawy, szczególnie w zakresie wyznaczania nowych bus-pasów i zwiększania prędkości komunikacyjnej transportu zbiorowego, szczególnie tramwajowego. Wszystko po to, aby zwiększyć konkurencyjność i atrakcyjność transportu zbiorowego. Chęć i dążenie do luksusu musi ulec w konfrontacji z prawem większości „prawem całego Miasta” do lepszej jakości życia w Krakowie, życia w zdrowym środowisku. Jeśli chodzi o komunikację Kraków już dawno dotknął „punktu zwrotnego”. Dobrze się stało że to dostrzegają Władze Miasta. Polityka komunikacyjna jest elementem walki ze smogiem, elementem tak samo ważnym jak walka z paleniskami na paliwo stałe.

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. Zwłaszcza, że są to samochody bardzo stare niezwykle groźne dla środowiska, szczególnie powietrza. 120 000 samochodów wjeżdżających codziennie do miasta stanowi poważny problem ekologiczny. Także w tym przypadku należy podjąć działania ograniczające to niekorzystne zjawisko. Możemy brać przykład z rozwiązań w Europie, rozwiązań w innych miastach. Są miasta jak np. Oslo, gdzie wprowadza się zakaz wjazdu już do określonych miejsc (ulic) w centrum.

Po raz kolejny przypominamy, że minęło 30 lat od Apelu PKE o kompleksowe uspokojenie ruchu w śródmieściu Krakowa i starej części Podgórze. Prześliśmy 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. Obecnie, gdy władze Krakowa podjęły działania ograniczające dominację samochodu nie można ulegać hałaśliwym grupkom. Wręcz przeciwnie kontynuować działania a hałaśliwe grupki zaprosić na warsztaty edukacyjne pokazujące jak wielkie problemy generują samochody dla zdrowia i życia mieszkańców. Przede wszystkim jednak wytłumaczyć tym ludziom, że nie ma żadnych szans, aby wszyscy chętni mogli swobodnie korzystać ze samochodu w miastach. Warto też zwrócić uwagę, że od lat większość mieszkańców Krakowa opowiada się za ograniczeniem wjazdu samochodów do śródmieścia. Z ostatnio przeprowadzonych badań podanych przez Gazetę Wyborczą wynika, że 63% mieszkańców uważa, że władze miasta powinny ograniczyć wjazd samochodów do centrum poprzez zamykanie ulic i wyższe opłaty.

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. Apele entuzjastów samochodu, 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.

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. A 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.

Ci którzy protestują obecnie przeciwko ograniczeniom dla samochodu na Kazimierzu muszą zrozumieć, że są w Krakowie obszary, po których można jeździć samochodem i obszary, które do tego absolutnie się nie nadają. Gdyby władze Krakowa uległy tym protestom to naraziłyby miasto na dalsze eskalowanie bałaganu komunikacyjnego, zagrożenia zdrowia i życia: spalinami, hałasem, smogiem zimowym i letnim fotochemicznym, wypadkami.

Z ww. racji apelujemy o dalsze kompleksowe uspokojenie ruchu i maksymalne ograniczenie przestrzeni dla samochodów.

Apelujemy o dalszą stanowczość i konsekwencję w realizacji proekologicznej polityki komunikacyjnej w Krakowie.

Polski Klub Ekologiczny, jego eksperci z Rady Naukowej deklarują współpracę w realizacji ekologicznych rozwiązań na rzecz Miasta.

Apelujemy do organizacji ekologicznych o wspólną koalicję w walce o ekologiczną komunikację w Krakowie!

Opracował: **dr inż. Tadeusz Kopta**

Z wyrazami szacunku,

Prezes Zarządu Okręgu PKE

Sekretarz Rady Naukowej PKE

mgr Adam Markowski

dr Zygmunt Fura