

Prof. dr hab. inż. Antoni Ligęza
ul. Zachodnia 5/58
30-350 Kraków

Kraków, 20.08.2008

Sz. P.
Prezydent Miasta Krakowa
Prof. dr hab. Jacek Majchrowski
Urząd Miasta Krakowa
Plac Wszystkich Świętych 3/4
31-004 Kraków

List otwarty w sprawie projektu zamknięcia dla ruchu tranzytowego ul. Podzamcze.

Szanowny Panie Prezydencie!

W związku z planowanymi zmianami organizacji ruchu w centrum Krakowa, a w szczególności planami zamknięcia dla ruchu tranzytowego ul. Podzamcze pozwalam sobie skierować do Pana Prezydenta list otwarty z protestem przeciwko planowanym zmianom.

Według informacji portalu *Echo Miasta Krakowa* planowana jest reorganizacja ruchu w centrum. W akapicie pt. „Strefą w tranzyt” czytamy co następuje:

Tylko od prezydenta Krakowa zależy, czy wejdzie w życie projekt powiększenia strefy B o kilka kolejnych ulic.

- Chcemy wyeliminować ruch tranzytowy przez Śródmieście - informuje o celu projektu Tomasz Zwoliński, główny specjalista ds. przedsięwzięć badawczych i rozwojowych biura infrastruktury miasta.

- Zyskają na tym głównie mieszkańcy, dla których zaczyna brakować miejsc postojowych.

Jeżeli prezydent powie tak, od października zniknie przejazd z Kazimierza pod Jubilat. Strefą ma zostać objęta ul. Podzamcze. Podobny zakaz obejmie pl. Szczepański oraz ul. Szczepańską, św. Tomasza oraz Dunajewskiego od Szczepańskiej aż po Basztową.

Niniejszym chciałbym zaprotestować przeciwko wprowadzaniu dalszych ograniczeń w ruchu oraz koncepcji eliminacji ruchu tranzytowego bez wcześniejszego przygotowania nowych tras alternatywnych i uprzejmie prosić Pana Prezydenta o rozważenie poniższych argumentów i nie podpisywanie tego projektu.

1. Pan Tomasz Zwoliński mówi, że celem jest *eliminacja ruchu tranzytowego przez Śródmieście*. Ten cel, sam w sobie akceptowalny, nie może być realizowany kosztem mieszkańców Krakowa i przeciwko nim! Śmiem twierdzić, że znacznie więcej mieszkańców korzysta z ciągu ulic: Dietla, Sukiennicza, Koletek, Smocza, Bernardyńska, Św. Idziego, Podzamcze, Straszewskiego, Piłsudskiego (jako trasy alternatywnej w stosunku do trasy Rondo Grunwaldzkie, Konopnickiej, Most Dębnicki, al. Krasińskiego) niż zamieszkuje te rejony. Argument, że zyskają na tym mieszkańcy dla których zaczyna brakować miejsc postojowych nie wytrzymuje krytyki: miejsc postojowych brakuje dla

wszystkich i w całym praktycznie Krakowie, również w miejscu mojego zamieszkania. Dlaczego mieszkańcy Śródmieścia mieliby korzystać z nieuzasadnionych niczym przywilejów? Ponadto ruch tranzytowy – jak sama nazwa wskazuje – nie jest związany z parkowaniem, zresztą jest to strefa C i wymuszone jest tam ograniczenie parkowania.

2. Kraków jest żywym organizmem i to o bardzo złożonej strukturze; nie można rządzić nim zza biurka. W dni robocze (poza okresem wakacyjnym) wspomnianą trasą od Ronda Grunwaldzkiego poprzez ulice Dietla, Sukienniczą, Koletek, Smoczą, Bernardyńską, Św. Idziego, Podzamcze, Straszewskiego, Piłsudskiego przejeżdża wg moich szacunków kilkaset samochodów na godzinę, a są to ludzie dojeżdżający do pracy, szkoły, etc., a więc przejazdy których nie da się uniknąć, wyeliminować. Które ulice przejmą ten ruch? Jakie są trasy alternatywne? Śmiem twierdzić, że wobec przeciążonego już mostu Dębnickiego tych tras po prostu nie ma. W tej chwili trwają jeszcze wakacje i ruch jest bardzo ograniczony, a i tak most Dębnicki jest praktycznie cały czas zakorkowany. Nietrudno przewidzieć **paraliż komunikacyjny w rejonie Ronda Grunwaldzkiego i okolicznych ulicach który nieuchronnie nastąpi we wrześniu, a już na pewno w październiku**, kiedy rozpocznie się rok akademicki. Kto weźmie za to odpowiedzialność?

3. Dalsze zamykanie tras samochodowych i ograniczanie ruchu w Krakowie jest polityką co najmniej kontrowersyjną, wobec kompletnego zastoju w budowie nowych tras i mostów, braku koordynacji prowadzonych remontów i ślimaczego tempa ich realizacji, oraz braku wcześniejszego przygotowania nowych tras zastępczych. Jest całkiem spora grupa mieszkańców, którzy nigdy nie będą jeździć na rowerach, nie będą też korzystać z komunikacji masowej. Kiedy niosę do pracy kilka kilogramów książek i komputer nie mam siły stać 45 minut w zatłoczonym autobusie... . Zgadzam się z tym, że na dłuższą metę rozwiązaniem dla Krakowa jest komunikacja masowa, ale musi ona przybrać rozsądny kształt i odpowiednio gęstą i efektywną sieć połączeń. Bez realizacji metra jest to niewykonalne, a jak na razie w tej kwestii możemy wykazać się jedynie ograniczoną dyskusją – a czas ucieka i będzie już tylko gorzej.

4. Alternatywą dla diskutowanego projektu jest **jego negacja** i to stanowi treść konstruktywnej propozycji tego listu. Otwórzmy jak najwięcej tras alternatywnych dla ruchu tranzytowego miejskiego (dojazdy do pracy) i udroźnijmy je, również te przez Śródmieście. To proste i tanie operacje, które mogą być zrealizowane przy minimalnym nakładzie finansowym i dać realne efekty w bardzo krótkim czasie. Takim przykładem – znowu w odniesieniu do wspomnianej trasy od Ronda Grunwaldzkiego: Dietla, Sukiennicza, Koletek, Smocza, Bernardyńska, Św. Idziego, Podzamcze, Straszewskiego, Piłsudskiego było ustanowienie pierwszeństwa przejazdu przy lewoskręcie z ul. Sukienniczej w ul. Koletek oraz wyłączenie (sic!) sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Straszewskiego i Piłsudskiego – proste, tanie, a jakże skuteczne! Idąc dalej tym tropem proponuję znacząco wydłużyć czas sygnalizacji umożliwiającej lewoskręt z ul. Dietla w ul. Smoczą, podobnie w przypadku lewoskrętu z ul. Bernardyńskiej w ul. Św. Idziego, oraz wydłużyć czas sygnalizacji dla przejazdu na wprost ul. Straszewskiego na skrzyżowaniu z ul. Zwierzyniecką oraz ustanowić pierwszeństwo przejazdu przy lewoskręcie z ul. Straszewskiego w ul. Piłsudskiego. Dalej, w równie prosty sposób można usprawnić przejazd poprzez ulice Garcarską, Krupniczą, Szujskiego, Rajską, aż do Czarnowiejskiej. W ten sposób powstała by trasa alternatywna znacznie odciążająca lewoskręt z ul. Monte Cassino na Rondzie Grunwaldzkim w kierunku Mostu Dębnickiego, który przy obecnej fatalnej organizacji (po niedawnej modernizacji ul. Konopnickiej) nie jest w stanie przejąć nawet normalnego ruchu. Podobne efekty można zrealizować po drugiej stronie Al. Trzech Wieszców, wymagałoby to jednak poszerzenia ul. Miechowskiej, budowy krótkiego odcinka nowej ulicy łączącej ul. Reymonta z ul. Oleandry i otwarcia dwukierunkowego ruchu na krótkim odcinku wokół Błóż ul. 3 Maja z umożliwieniem prawoskrętu w al. Focha po hotelem Cracovia.

5. Generalnie, nie tworzymy dodatkowych, sztucznych utrudnień dla ruchu w tak specyficznym mieście jak Kraków. Proponuję tam gdzie jest to tylko możliwe udroźnić przejazdy do czasu znaczącej poprawy infrastruktury drogowej i uruchomienia choćby pierwszej linii metra. Natomiast wyprowadzanie ruchu ze Śródmieścia niech odbywa się na zasadzie *proponowania* lepszych alternatywnych tras przejazdu; nikt rozsądny nie pcha się do Śródmieścia jeżeli nie musi. Polityka długofalowa w tej kwestii powinna wiązać się także z wyprowadzeniem ze Śródmieścia tych instytucji, które nie muszą się tam znajdować a powodują wzmożony ruch interesantów/klientów.

6. Osobnym problemem – ale istotnie związanym z organizacją ruchu i jego utrudnieniami jest szeroko rozumiana problematyka *bezpieczeństwa* mieszkańców miasta Krakowa. Elementem tego bezpieczeństwa jest sieć dróg, która powinna obejmować różnorakie alternatywne trasy przejazdu dla przemieszczania się po mieście. Nie wolno całego ruchu kierować na pojedyncze arterie takie jak Most Dębnicki. Proszę wyobrazić sobie np. że na moście tym wydarzy się katastrofa (np. przewróci się cysterna z chemikaliami lub ulegnie kolizji bądź zepsuje się duży samochód ciężarowy). Paraliż komunikacyjny obejmie ulice w promieniu wielu kilometrów na długie godziny; jak w tej sytuacji będą przemieszczać się karetki pogotowia czy wozy straży pożarnej? Układ komunikacyjny musi być odporny na tego rodzaju zdarzenia.

Szanowny Panie Prezydencie!

Uprzejmie proszę o wnikliwe rozważenie argumentacji przedstawionej w tym liście i podjęcie decyzji nie prowadzącej do dalszych utrudnień komunikacyjnych dla wielu mieszkańców Krakowa. Jednostronne naruszenie istniejącego *status quo* poprzez wprowadzenie kolejnych restrykcji może doprowadzić do istotnego zaburzenia równowagi.

I oby jak najwięcej propozycji i działań Pracowników Magistratu i Radnych Miasta Krakowa przynosiło wymierne efekty *otwierające nowe możliwości* (w tym te komunikacyjne) a nie ograniczało te istniejące.

Łączę wyrazy szacunku,

Antoni Ligęza

Kopia dla:

1. P. Joanna Niedziałkowska, p/o Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu w Krakowie, ul. Centralna 53, 31-586 Kraków.

2. Prasa, internet.