

OPINIA NR 56/2020
PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA
Z DNIA 10 czerwca 2020 r.

dotycząca projektu rezolucji Rady Miasta Krakowa w sprawie przywrócenia na obszarze Gminy Miejskiej Kraków priorytetu dla transportu publicznego – druk nr 1259-R.

Na podstawie § 30 ust. 4 pkt 4 Statutu Miasta Krakowa stanowiącego załącznik do uchwały nr XLVIII/435/96 Rady Miasta Krakowa z dnia 24 kwietnia 1996 r. (tekst jednolity z 2019 r. Dz. Urz. Województwa Małopolskiego z 2019, poz. 7074 z późn. zm.) postanawia się, co następuje.

Opiniuje się **negatywnie** projekt rezolucji Rady Miasta Krakowa w sprawie przywrócenia na obszarze Gminy Miejskiej Kraków priorytetu dla transportu publicznego wniesiony przez Grupę Radnych Miasta Krakowa – **druk nr 1259-R.**

UZASADNIENIE

Na wstępie należy zaznaczyć, że na obszarze Gminy Miejskiej Kraków nigdy nie zaprzestano nadawania priorytetu dla transportu publicznego. Kluczowym zadaniem z punktu widzenia starań na rzecz podwyższenia jakości życia w przestrzeniach ulic Krakowa jest realizacja polityki transportowej przyjętej uchwałą nr XLVII/848/16 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 czerwca 2016 r.

Generalnym zadaniem polityki transportowej Krakowa jest stworzenie warunków do sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców oraz poprawę dostępności komunikacyjnej w obrębie miasta, jak również terenów obszaru metropolitalnego, województwa i kraju w warunkach zrównoważonej mobilności w miejskim systemie transportowym. W nawiązaniu do generalnego celu polityki transportowej wyznaczono cele główne i odpowiadające im cele szczegółowe. I tak mamy zarówno Cel główny I – Zapewnienie możliwości dogodnego przemieszczania się użytkownikom systemu transportowego w powiązaniach wewnętrznych i zewnętrznych, w ramach którego opracowano cel szczegółowy I.1 – Rozwój wysokiej jakości systemu transportu. Jednocześnie mamy zdefiniowany Cel główny II – Rozwój i promowanie ekologicznych form podróżowania, którego elementem jest Cel szczegółowy II.1 – Rozbudowa sieci dróg dla rowerów i ciągów pieszych oraz organizacji ruchu ułatwiającej wygodne poruszanie się rowerem i pieszo pomiędzy obszarami miasta. Są to elementy uzupełniające się, a nie konkurujące ze sobą.

Kraków w ostatnich latach intensywnie inwestował w rozwój transportu publicznego, tak aby w pełni dostosować jego funkcjonowanie do rosnących potrzeb. W celu zapewnienia najwyższego komfortu i bezpieczeństwa podróżowania podjęto wiele kroków, w tym opracowywano nowe rozkłady jazdy, zakupiono nowoczesne tramwaje i autobusy, uruchomiono nowe linie komunikacji zbiorowej. Jako pierwsze miasto w Polsce

dla sprawniejszego przemieszczania się autobusów wyznaczono specjalne pasy autobusowe, których obecnie mamy ok. 30 km.

Natomiast sytuacja związana z pandemią koronawirusa znacząco wpłynęła na nasze codzienne funkcjonowanie oraz spowodowała potrzebę dostosowania do tej ekstremalnej sytuacji funkcjonowania miasta. Konieczność zachowania społecznego dystansu zmusiła nas do zmiany nawyków przemieszczania się. W czasie, gdy komunikacja zbiorowa została obwarowana obostrzeniami, na wartości zaczęły zyskiwać inne środki transportu pozwalające planować podróże po mieście.

Pomimo wprowadzenia rozwiązań sprzyjających mikromobilności, przez cały czas wdrożenia rozwiązań nadających priorytet dla komunikacji zbiorowej są standardem stosowanym w ramach realizowanych zadań bieżących i inwestycyjnych miasta. Ułatwienia dla komunikacji miejskiej wdrażane są na kilka sposobów:

- poprzez wyznaczenie buspasów (na ciągach ulic Kamińskiego, Wielickiej, Alei Trzech Wieszców i ostatnio ul. Andersa),
- poprzez projektowanie wydzielonych torowisk tramwajowych, jak również wydzielonych wspólnych pasów tramwajowo–autobusowych,
- poprzez priorytetowy przejazd tramwajów przez skrzyżowania sterowany sygnalizacją świetlną, który stał się powszechnym standardem stosowanym na tego typu infrastrukturze drogowej (np. ciąg ulic Grota-Roweckiego – Bobrzyńskiego, Mogilska – Jana Pała II, Kuklińskiego – Klimeckiego – Lipska, Zakopiańska, Wielicka – Nowosądecka, Długa – Prądnicka – Doktora Twardego).

W tym miejscu należy zaznaczyć, że sygnalizacje świetlne mają ograniczoną przepustowość zarówno dla pojazdów indywidualnych, jak i dla komunikacji zbiorowej, a liczba pojazdów Komunikacji Miejskiej w Krakowie, która może przejechać przez skrzyżowanie jest uzależniona od tego jak często i jak długo jest realizowany sygnał zezwalających na przejazd. Dlatego też w programach sygnalizacji świetlnej są stosowane specjalne fazy tylko dla tramwajów, które umożliwiają przejazd priorytetowy przez skrzyżowanie, lecz częstotliwość ich stosowania również jest ograniczona.

Dlatego równocześnie z promowaniem ekologicznych form podróżowania, w celu ułatwienia przejazdu pojazdów komunikacji miejskiej, proponuje się rozwiązania niewymagające stosowania sygnalizacji świetlnej lub stosowania jedynie uproszczonej sygnalizacji przejazdowej nadające priorytet bardziej zbliżony do stosowanego na przejazdach kolejowych niż standardowych sygnalizacjach świetlnych. Dla przykładu we wdrażanej organizacji ruchu na ciągu ul. Dietla i ul. Grzegórzeckiej równoległe z zawężeniem przekroju jezdni do jednego pasa ruchu dla pojazdów podjęta została decyzja o wyłączeniu sygnalizacji świetlnej bądź jej zmodyfikowaniu tylko do sygnalizacji przejazdowej, czyli osygnalizowaniu tylko torowiska i grup kołowych i pieszych przecinających torowisko. Dotychczasowe doświadczenia wielokrotnie udowodniły, że powyższe działania mają korzystny wpływ zarówno na poprawę niezawodności i efektywności funkcjonowania transportu zbiorowego, jak i zwiększenie przepustowości skrzyżowań tramwajowych, co w dalszych krokach daje potencjał do zwiększenia częstotliwości kursowania i możliwości remontowania infrastruktury

torowej, gdyż jest możliwe zaplanowanie objazdów. Należy podkreślić, że zastosowane rozwiązania będą testowane i w przypadku występowania istotnych utrudnień dla komunikacji zbiorowej będą ulegać dalszej modyfikacji.

Należy zwrócić uwagę, iż głównym wyzwaniem stojącym dziś przed Gminą to wizja zakorkowanego miasta w sytuacji, gdy duża część użytkowników transportu zbiorowego przeczuci się na prywatne samochody. Takie zagrożenie jest spowodowane nie tylko nieufnością do korzystania z transportu zbiorowego pasażerów komunikacji miejskiej, z którą miasto będzie starało się walczyć, ale przede wszystkim nakładanymi ograniczeniami odnośnie maksymalnej liczby osób jednocześnie poruszających się transportem zbiorowym. Nawet przy dostępnej ilości pojazdów komunikacji zbiorowej, kierowców jak i środków finansowych dwukrotne zwiększenie ilości pojazdów nie jest możliwe z uwagi na możliwości układu komunikacyjnego. Do sytuacji zablokowania dróg nie dojdzie w najbliższych dniach, ale z dużym prawdopodobieństwem może dojść w następujących miesiącach. Dlatego, aby uniknąć takiego scenariusza, podjęto działania sprzyjające mikromobilności, która szczególnie przy pokonywaniu krótszych dystansów, stanowi bardziej efektywną i wygodniejszą od samochodu formę transportu. Tu się mieszczą doraźne działania infrastrukturalne, takie jak wydzielanie odseparowanych, bezpiecznych pasów dla rowerów.

Podjęte działania, które w założeniach mają nie zwiększać korków, a wręcz przeciwnie zachęcać do aktywnego podróżowania, np. rowerem, zyskują poparcie. Rozumiem, że niektóre rozwiązania (jak wpuszczenie aut na tory na ul. Grzegórzeckiej) wymagają dodatkowej dyskusji i udowodnienia skuteczności zastosowanego rozwiązania, również w zakresie zachowania priorytetu dla transportu zbiorowego. Niemniej jednak wierzę, że cel tych działań jest właściwy.

Mając na uwadze powyższe, opiniuję negatywnie projekt rezolucji wg druku 1259-R.