

(...)*

Kraków 01.03.2019r.

URZĄD MIASTA KRAKOWA
Pl. Wszystkich Świętych 3/4,
31-004 Kraków
umk@um.krakow.pl

P E T Y C J A

=====

**SZANOWNI PAŃSTWO ODPOWIEDZIALNI ZA ROZWÓJ
KOMUNIKACJI I INFRASTRUKTURY W KRAKOWIE**

Dotyczy budowy Zachodniej Obwodnicy Zielonek

**W związku z planowaną budową Zachodniej Obwodnicy
Zielonek - My, (...)*
wnosimy o ponowne przeanalizowanie sensu budowy
przedmiotowej drogi w proponowanym kształcie.**

Zamiast budować nową arterię, wprowadzającą ponad 30 000
samochodów na dobę do Krakowa, prosimy o realizację wytycznych
RADY MIASTA KRAKOWA zawartych w UCHWALE NR XLVII/848/16
z dnia 8 czerwca 2016r.:

W sprawie przyjęcia Polityki Transportowej dla Miasta

**Krakowa na lata 2016 – 2025, która zobowiązuje do BUDOWY
PARKINGÓW NA OBRZEŻACH MIASTA I ZAPEWNIENIA
DOGODNEJ KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ.**

**Cieszymy się z rozpoczętych działań, zmierzających do poprawy
warunków komunikacyjnych tej części miasta, szkoda tylko, że
podejmujący te działania, nie przeprowadzili konsultacji**

społecznych z mieszkańcami Dzielnicy IV Prądnik Biały na etapie opracowania koncepcji proponowanych rozwiązań. Konsultacji społecznych nie było, a dałyby możliwość należytej oceny proponowanych rozwiązań i przedstawienie propozycji dających możliwość opracowania najlepszej opcji rozwiązania problemów komunikacyjnych tego rejonu miasta.

Ubolewamy nad faktem zaskakiwania nas gotowymi rozwiązaniami, przygotowanymi bez naszego udziału, które w ocenie mieszkańców nie są racjonalne. Nie dość, że nie rozwiążą problemów komunikacyjnych w tej części miasta, to jeszcze drastycznie je pogłębią,

RODZĄC POWAŻNE KONFLIKTY I PROTESTY SPOŁECZNE.

ZAŁĄCZNIK – OCENA RAPORTU ŚRODOWISKOWEGO.

Planowanie inwestycji o takim rozmiarze i w takiej przestrzeni urbanistycznej, to czyste barbarzyństwo, z naruszeniem elementarnych zasad społecznych, prawnych i konstytucyjnych.

Propozycja budowy dwujezdniowej arterii komunikacyjnej od Zielonek do ul. Pachońskiego, spowoduje całkowity paraliż komunikacyjny. Obecnie rejon ul. Opolskiej, Pachońskiego i sąsiednich ulic jest zakorkowany przez większą część dnia.

ZAŁOŻENIE, ŻE WYBUDOWANIE W PROPONOWANEJ WERSJI DROGI „ZACHODNIA OBWODNICA ZIELONEK”, ZLIKWIDUJE KORKI, ODCIĄŻY ZIELONKI I POPRAWI WARUNKI KOMUNIKACYJNE W TEJ CZĘŚCI MIASTA JEST BŁĘDEM.

NIE STANIE SIĘ TAK, PONIEWAŻ Kraków nie jest pustym parkingiem mogącym przyjąć dowolną ilość samochodów.

Cały ruch samochodów z Zielonek i ościennych miejscowości z ogromną ilością samochodów w liczbie ponad 30.000 dziennie, przeniesie się w tą część miasta i **ŻADEN Z PROBLEMÓW KOMUNIKACYJNYCH NIE ZOSTANIE ROZWIĄZANY**, tylko pograży, tę wyjątkową część miasta w hałasie, smrodzie spalin i narastającej frustracji mieszkańców oraz w dużej mierze zniweczy inne działania na rzecz ograniczenia **KRAKOWSKIEGO SMOGU.**

To bardzo błędny pomysł, żeby OBWODNICĘ danej miejscowości (Zielonek) wprowadzać w środek sąsiedniej miejscowości czyli osiedla Prądnik Biały.

Problemu bomby leżącej na naszym podwórku nie rozwiązuje się podrzucając ją na podwórko sąsiada, lecz wywozi się ją na poligon i tam detonuje.

Jak wykazują badania naukowe oraz doświadczenia w rozwiniętych krajach, nowe inwestycje drogowe w większości przypadków nie rozwiązują problemów komunikacyjnych miast. Każda nowo wybudowana arteria najdalej po sześciu latach jest „zatkana”, a nasza będzie zatkana zaraz po wybudowaniu.

Dlatego **wszystkie miasta na świecie ograniczają** możliwości wjazdu dodatkowych samochodów do centrum.

Kraków chce budować „autostradę” do Rynku Głównego.

Pytamy po co, skoro nie jest on (na szczęście) parkingiem.

Warunkiem likwidacji korków i poprawy dojazdu do Krakowa jest zatrzymanie potoku samochodów przed Zielonkami.

W tym celu należy:

- 1.1. Wybudować parking w Trojanowicach na ok. 3 tyś. miejsc (JEST MIEJSCE) – zrobić analizy potrzeb, może jeszcze od strony ul. Galicyjskiej?
- 1.2. Uruchomić **bezkolizyjną** komunikację publiczną w systemie wahadłowym między parkingami i pętlą tramwajowo-autobusową Krowodrza Górka z „**częstotliwością ciągłą**” zabierając po drodze mieszkańców Zielonek i nowopowstałych bloków, by zostawili samochody w domu.
- 1.3. W **istniejącym zmodernizowanym** układzie drogowym wydzielić buspas / środkowy pas jezdni/ dla uprzywilejowanej komunikacji publicznej / jest taka możliwość /.

Wystarczy wydzielić jeden pas dla autobusów /środkowy/, bo jest on potrzebny tylko do jazdy w jednym kierunku, w którym tworzy się korek – rano w kierunku Krakowa, a po południu z Krakowa. Autobusy po wysadzeniu pasażerów rano na pętli w Krowodrzy, a po południu na parkingu w Trojanowicach, wrócą po następnych pasażerów bez problemów, ponieważ w tę stronę nie ma korków.

- 1.4. Dla zostawiających samochody na parkingach zaproponować parkowanie i przejazd komunikacją publiczną do Pętli Krowodrza Górka za symboliczną złotówkę.

PRZY OKAZJI PYTANIA O DZIAŁANIA NA RZECZ USPRAWNIENIA KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ :

1. Czy w planowanej przebudowie ul. W. Łokietka jest przewidziana budowa buspasa – środkowy pas jezdni ?
2. Czy w planowanej przebudowie ul.29-go Listopada jest przewidziana budowa buspasa ?
3. Generalnie pytania dotyczy wszystkich nowo budowanych i remontowanych dróg i ulic, po których kursuje i po których wskazane było by, żeby kursowała komunikacja publiczna ?
4. Czy budowane torowisko tramwajowe do Górki narodowej będzie przystosowane do jazdy autobusów na odcinkach pokrywających się tras ?
5. Podobnie j. w, pytanie dotyczy wszystkich nowobudowanych i remontowanych torowisk tramwajowych ?

Nie ma alternatywy dla publicznej komunikacji zbiorowej na tym obszarze Krakowa.

Realizując przyjętą w Uchwale RMK Politykę Transportową dla Miasta Krakowa na lata 2016 – 2025 osiągniemy:

- 3.1. Rzeczywistą poprawę komunikacji;
- 3.2. Skrócenie czasu dojazdu do pracy;
- 3.3. **UZNANIE I ZADOWOLENIE SPOŁECZNIE - UNIKNIĘCIE DRASTYCZNEJ INGERENCJI W LOKALNĄ SPOŁECZNOŚĆ, WYRZUCANIA LUDZI Z DOMÓW, UTRUDNIANIA ŻYCIA MIESZKAŃCOM WIELOTYSIĘCZNEGO OSIEDLA a docelowo całego Krakowa;**
- 3.4. Ograniczenie emisji spalin –ograniczenie liczby pojazdów, autobusy elektryczne.

Jeśli zatrzymamy potok samochodów przed Zielonkami /budowa parkingów i wahadłowe połączenie autobusowe/ wystarczy droga jednojezdniowa z buspasem.

Należy się zastanowić nad zasadnością łączenia jej z węzłem autostradowym od strony Krakowa. Czy nie należy się ograniczyć do połączenia z węzłem tylko północnego odcinka nowej trasy, w celu wyprowadzania ruchu w kierunku Skały i przyjmowania ruchu z tego kierunku ? Dla mieszkańców Krakowa węzeł ten jest niepotrzebny, a zapobiegnie to „naporowi pojazdów na Kraków”.

Z jakiego tytułu OBWODNICĘ danej miejscowości /Zielonek/ zamierza się wprowadzić do sąsiedniej graniczącej miejscowości, burząc ład przestrzenny, porządek i spokój mieszkańców dzielnicy /Prądnik Biały/.

Obwodnica to droga prowadząca wokół miasta, dzielnicy, centrum lub śródmieścia umożliwiająca pojazdom ominięcie pewnego obszaru miejskiego i odciążenie jego ulic z tranzytowego ruchu międzymiastowego, międzydzielnicowego lub międzyosiedlowego.

Obwodnice dzielą się na 3 rodzaje:

1. **śródmiejskie** – omijające ściśle centrum miasta
2. **miejskie** – przechodzące obrzeżami miasta i służące do sprawnego ruchu międzydzielnicowego i aglomeracyjnego
3. **pozamiejskie** – przechodzące poza miejską aglomeracją i służące dla tranzytu dalekobieżnego

Biorąc pod uwagę powyższe, planowana inwestycja „Zachodnia Obwodnica Zielonek”, nie spełnia warunków definicji i nie jest obwodnicą, tylko potężną arterią komunikacyjną w centrum osiedla i w odległości 4 km od Rynku Głównego w Krakowie.

Nam i miastu taka droga nie jest potrzebna.

Prosimy o zmianę podejścia do rozwiązywania problemów komunikacyjnych Krakowa i sąsiednich miejscowości.

(...)*

„Trzeba po prostu brać pod uwagę to, jakim my - ludzie - jesteśmy gatunkiem. Przez lata w miastach o tym zapominaliśmy. Uszczęśliwialiśmy kierowców, wieżowce i deweloperów. A powinniśmy budować miasta na ludzką miarę. Zacytuję prezydenta Bogoty, stolicy Kolumbii, który powiedział kiedyś, że nie może się nadziwić, że wiemy wszystko na temat siedlisk goryla górskiego, tygrysa syberyjskiego czy wielorybów, a jeśli chodzi o siedliska człowieka, zwłaszcza w środowisku miejskim, wiemy tak niewiele”.

Monitujemy: Zamiast budować nową arterię, wprowadzającą ponad 30 000 samochodów do Krakowa, **realizujemy wytyczne RADY MIASTA KRAKOWA zawarte w UCHWALE NR XLVII/848/16** z dnia 8 czerwca 2016 r.: *W sprawie przyjęcia Polityki Transportowej dla Miasta Krakowa na lata 2016 – 2025.*

Biorąc po uwagę, powyższe oraz skalę problemu, (...) *
wnoszą
o rzetelną, należytą analizę sprawy, ze wszystkimi jej aspektami i oczekują stosownych poczynań oraz decyzji zaniechania realizacji w obecnie planowanym kształcie, inwestycji „Zachodnia Obwodnica Zielonek”.

W imieniu
(...) *

Oraz jako załącznik, listy uczestników spotkań mieszkańców popierających powyższą Petycję