

Zmiany w polityce transportowej miasta Krakowa - nowa uchwała Rady Miasta

About this petition

Kraków 07.09.2020 r.

Zmotoryzowani Kraków

*

KANCELARIA RADY MIASTA KRAKOWA SEKRETARIAT	
wpłynęło dnia:	1508357 2020-10-13
Nr	1970
Podpis	[P] + [W]. B. Korfel

Przewodniczący Rady Miasta Krakowa Dominik Jaśkowiec
plac Wszystkich Świętych 3-4
31-004 Kraków

PETYCJA

Wstęp

PRZEWODNICZĄCY
RADY MIASTA KRAKOWA

Dominik Jaśkowiec

BR-03
14-11-2020

Jako „Zmotoryzowani Kraków” czyli grupa zrzeszającą większość użytkowników dróg w Krakowie domagamy się przywrócenia organizacji ruchu sprzed zmian, które miały miejsce w I i II kwartale tego roku na krakowskich ulicach. Zmiany te są w większości szkodliwe, a w niektórych wypadkach wręcz niebezpieczne. Naszym zdaniem za pomocą szkodliwych zmian usiłuje się zmusić kierowców do poruszania się rowerami, pieszo lub komunikacją miejską. Na takie działania NASZEJ ZGODY NIE MA. Równie bulwersujący jest brak komunikacji społecznej w zakresie wprowadzania tych zmian oraz pominięcie w konsultacjach społecznych strony bezpośrednio zainteresowanej, czyli kierowców. Z obserwacji stanu faktycznego dróg w Krakowie nasuwa się wniosek organizacja, była konsultowana ze wszystkimi poza kierowcami, którzy są głównymi uczestnikami ruchu drogowego. Jako kierowcy zostaliśmy potraktowani skrajnie przedmiotowo. Od dłuższego czasu forsowany jest w naszym mieście trend, iż bycie kierowcą jest czymś wręcz złym mimo, iż droga ze swojej definicji jest środowiskiem naturalnym dla samochodu oraz kierowcy i pasażerów. Przez wiele lat kierowcy są przedstawiani w sposób negatywny i są pomijani we wszelkich konsultacjach i przy pracach nad rewolucyjnymi zmianami na drogach. Hasłem stojącym za wszystkimi zmianami jest bezpieczeństwo. Oczywiście, bezpieczeństwo uczestników ruchu jest bezapelacyjnie najważniejsze. Jednak nie można każdej zmiany tak usprawiedliwiać, bo bezpieczeństwo zależy od wielu czynników, a tym bardziej wprowadzać ograniczenia jak to ma miejsce na naszych ulicach. Reprezentujemy zwykłych użytkowników dróg, którzy jeżdżą przepisowo i z poszanowaniem Przepisów o Ruchu Drogowym. Dlatego MUSIMY POWIEDZIEĆ NIE dla odpowiedzialności zbiorowej, a taka w wielu przypadkach była zastosowana przy nowej organizacji ruchu. Przykładem koronnym może tu być ulica Mikołajczyka, która jeszcze do niedawna była dwupasmowa. Zmiany pozbawiły ją lewego pasa ruchu. Uzasadnienie jest zaś takie, iż na ulicy tej doszło do kilku potrażeń. Dlatego więc wyłączono jeden pas ruchu co wygenerowało korki, które często ciągną się aż od Alei Róż. Zablokowano także kierowców, którzy na Rondzie Piastowskim chcą jechać w stronę Prądnika Czerwonego i czekają w korku razem z kierowcami, którzy zmierzają w stronę osiedla Piastów czy Batowic. Od strony ulicy Mikołajczyka wyjeżdżają także zespoły ratunkowe ze szpitala im. Rydygiera i trafiają prosto w korek. Ze względu na zwążenia wpadają w pułapkę, z której ciężko się wydostać. Stojące w korku samochody nie mają gdzie zjechać aby ustąpić im miejsca. Kwestią czasu jest to kiedy ktoś straci

życie, ponieważ pomoc przyjedzie za późno. Kto poniesie wtedy odpowiedzialność? Organizatorzy zmian czy kierowcy? Nikt jednak nawet nie pomyślał w przypadku ulicy Mikołajczyka o tym, iż na wysokości przystanku tramwajowego znajduje się metalowy parkan, który bardzo skutecznie ogranicza widoczność. Żadna organizacja ruchu tego nie zmieni. Zamiast wydawać dziesiątki tysięcy złotych na słupki i farbę ktoś mógł się zająć tym właśnie parkanem, który jest katalizatorem niebezpiecznych sytuacji z udziałem pieszych.

Ulica Mikołajczyka to jednak tylko jeden (pierwszy z brzegu) przykład fatalnych zmian na krakowskich drogach. Wszystkie te zmiany wymieniliśmy w obszernym załączniku. Dotychczas Nowa Huta była miejscem, w którym korki były zjawiskiem marginalnym. Nie mieliśmy z nimi w Hucie problemów. Dziś kiedy „zmiany” dotknęły wszystkich arterii łączących Hutę z innymi częściami Krakowa korki tworzą się każdego dnia. To jedyny namacalny skutek tych zmian, bo wypadki z udziałem pieszych czy rowerzystów zdarzają się nadal tak samo jak miały miejsce w przeszłości. Zmiany, które fatalnie wpłynęły na ruch, a przede wszystkim na jego płynność dotyczą wielu ulic miasta jak np. ul. Grzegorzeczka, Andersa, Dietla czy Rondo Grzegorzeckie.

Domagamy się:

- Nowej uchwały Rady Miasta która będzie korygowała dotychczasową politykę transportową miasta
- Ograniczenia władzy urzędników miejskich zajmujących się organizacją ruchu nad którymi obecnie nadzór jest iluzoryczny
- Cofnięcia szkodliwych zmian na ulicach Krakowa które są tylko katalizatorami korków
- Zobowiązania urzędników miejskich do prowadzenia polityki transportowej w sposób zrównoważony a nie wybiórczy
- Zobowiązania urzędników miejskich odpowiedzialnych za inżynierię ruchu z różnymi grupami społecznymi a nie tylko z tymi które pasują do ich założeń
- Polepszenia komunikacji społecznej pomiędzy uczestnikami ruchu a Wydziałem Miejskiego Inżyniera Ruchu
- Oddania większego nadzoru nad najbardziej newralgicznymi zmianami w organizacji ruchu Radzie Miasta Krakowa
- Zobowiązania Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu do składania corocznych raportów Radzie Miasta Krakowa z realizacji przyjętej Polityki Transportowej

Uzasadnienie

Założenie polityki transportowej dla miasta Krakowa oraz ich realizacja.

Na mocy Uchwały NR XLVII/848/16 RADY MIASTA KRAKOWA z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia Polityki Transportowej dla Miasta Krakowa na lata 2016 – 2025 jej wykonanie powierzono Prezydentowi Miasta Krakowa. Punkt 1 przedmiotowej Polityki transportowej miasta mówi jasno o jej Celach i założeniach: „Generalnym celem 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.”

Cele są jak najbardziej słuszne. Jednak ich realizacja znacząco odbiega od rzeczywistości.

Cel szczegółowy I.1 – Rozwój wysokiej jakości systemu transportu

Celem jest umożliwienie odbywania podróży wysokosprawnym i niezawodnym systemem publicznego transportu zbiorowego zarówno na terenie miasta Krakowa, jak również aglomeracji krakowskiej. Cel ten będzie osiągnięty poprzez podejmowane działania inwestycyjne, w tym m.in.:

- modernizację i rozbudowę infrastruktury tramwajowej,
- wymianę taboru autobusowego i tramwajowego,
- budowę lub wydzielanie pasów autobusowych na najbardziej zatłoczonych ciągach komunikacyjnych i stopniowe wprowadzanie szybkiego transportu autobusowego (Bus Rapid Transit),
- budowę nowych przystanków kolejowych na obszarze miasta w ramach systemu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA),
- rozwój systemu parkingów P&R głównie w sąsiedztwie pętli tramwajowych oraz przystanków kolejowych,
- budowę na najbardziej newralgicznych obszarach, gdzie przepustowość układu transportu zbiorowego została wyczerpana, odcinków tunelowych,
- rozwój systemu obszarowego sterowania ruchem dla kolejnych ciągów komunikacji tramwajowej z rozszerzeniem dla komunikacji autobusowej,
- rozwój infrastruktury rowerowej, w tym w zakresie powiązania z siecią komunikacji zbiorowej,
- budowę nowoczesnego, bezkolizyjnego, o wysokich parametrach przewozowych podsystemu transportu zbiorowego (premetro, metro).

Poza nielicznymi wyjątkami cele te nie są realizowane lub nawet jeśli są to w sposób opieszwały. Szybki transport autobusowy nadal znajduje się tylko na papierze. Z parkingów P&R wybudowano słownie JEDEN. Nie wybudowano ani jednego odcinka tunelowego który usprawniłby transport zbiorowy. Pisanie zaś o metrze w tak poważnym dokumencie w dzisiejszej rzeczywistości jest zupełnie nieuprawnione i stanowi przykład myślenia życzeniowego. Nie mamy tu jednak ani słowa o przekształcaniu pasów ruchu w drogi rowerowe.

Cel szczegółowy I.2 – mówi o Integracji systemu transportu publicznego w Krakowie i w skali aglomeracji krakowskiej.

Ponownie pojawiają się zapisy o „budowie parkingów P&R głównie przy stacjach i przystankach kolejowych, w sąsiedztwie III i IV obwodnicy poza obszarami koncentracji mieszkalnictwa i miejsc pracy oraz dróg dojazdowych do nich”. Węzły przesiadkowe nadal czekają na te parkingi, a integracja oraz stworzenie wspólnej oferty przewozowej nadal pozostawia wiele do życzenia.

W części dalszej tego dokumentu w punktach 1.3-1.8 czytamy o wielu usprawnieniach i rozwoju. Między innymi wiele o „Zahamowaniu degradacji i dążenie do zapewnienia wysokiej jakości istniejącej infrastruktury transportowej” (pkt. 1.6) co w zestawieniu ze stanem ulic w Nowej Hucie czy innych dzielnicach Krakowa pozwala sądzić, iż jest to zadanie na wiele następnych lat. Jesteśmy w trakcie pandemii SARS-CoV2 oraz zbliżającego się kryzysu ekonomicznego, który jest wyraźnie odczuwalny w samym Krakowie. To może się przełożyć na wstrzymanie wielu remontów dróg, aż sytuacja ekonomiczna się poprawi. A to prawdopodobnie nie stanie się szybciej jak za 3-4 lat. Cel główny 1.8 budzi zaś największe wątpliwości a to przez dosyć szeroką gamę interpretacji jego zapisów. Dlatego też należy odwołać się do niego osobno.

Cel szczegółowy I.8 – Usprawnienie zarządzania systemem transportowym

Zarządzanie systemem transportowym odnosi się do wszystkich jego elementów i obejmuje: transport publiczny, infrastrukturę drogową, ruch i parkowanie samochodów osobowych, ciężarowych i autokarów turystycznych. Usprawnienie zarządzania systemem transportowym powinno polegać na pełnej koordynacji działań i przedsięwzięć wszystkich jednostek organizacyjnych odpowiedzialnych za funkcjonowanie miejskiego systemu transportowego, doskonaleniu metod zarządzania i ciągłej modernizacji wyposażenia technicznego, przy równoczesnym podnoszeniu kwalifikacji personelu. Jako podstawowy kierunek usprawnień zarządzania należy przyjąć stopniową i systematyczną integrację systemu przewozowego, pod względem funkcjonalnym i organizacyjnym. Planując usprawnienia w zakresie zarządzania systemem transportowym należy mieć na uwadze konsekwencje wynikające z ewentualnego wdrożenia ustawy o związkach metropolitalnych. Usprawnienie zarządzania systemem transportowym ma doprowadzić do podniesienia jego sprawności i niezawodności, skrócenia czasu przejazdu transportem publicznym, zwiększenia bezpieczeństwa ruchu oraz ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko naturalne.

Zapis ten jest tak ogólny, że urzędnicy miejscy odpowiedzialni za inżynierię ruchu mogą za jego pomocą wdrożyć każdą z możliwych „integracji”, nawet integrację tzw. „twardą” jaką właśnie widzimy na krakowskich ulicach. Nadal jednak dokument ten nie mówi nic o przekształcaniu ulic w drogi rowerowe.

Cel główny II to Rozwój i promowanie ekologicznych form podróżowania.

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

Celem jest zapewnienie połączeń rowerowych do miejsc pracy i nauki oraz ośrodków rekreacji z miejscami zamieszkania przy uwzględnieniu gmin ościennych. Możliwe to będzie poprzez dalszą rozbudowę sieci tras rowerowych. Ponadto dążyć należy do rozwoju systemu roweru miejskiego (wzrostu liczby stacji oraz rowerów oddanych do publicznego użytkowania). Dodatkowo powinny być podejmowane działania sprzyjające ruchowi pieszemu (strefy uspokojonego ruchu, strefy zamieszkania, zwiększenie gęstości przejść dla pieszych, budowa kładek dla pieszych oraz kładek pieszo-rowerowych, stopniowa eliminacja parkowania na chodnikach).

Etymologia słowa „rozbudowa” oznacza powiększenie lub zwiększenie składników czegoś. Przekształcanie pasów ruchu w drogi rowerowe nie jest żadną rozbudową. To się nazywa „przekształcenie”. Tyle że radni nie głosowali za „przekształceniami”, ale budową nowych dróg dla rowerów. Zapis o rozwoju roweru miejskiego także jest całkowicie nierealizowany, gdyż takowego na dzień dzisiejszy nie ma. Jak już wspomniano powyżej, przy obecnym zagrożeniu kryzysem finansowym miasta, jak i kraju trzeba będzie bardzo rozważnie dobierać przyszłe projekty i realizacje, gdyż już dzisiaj wiemy, że nie na wszystkie wystarczy pieniędzy. Nie wiemy tylko dla jak wielu zabraknie funduszy.

Cel szczegółowy II.2 – Rozwój sieci parkingów: Park&Ride, Bike&Ride, Kiss&Ride i parkingów wielopoziomowych

Zagwarantowanie atrakcyjniej oferty przewozów komunikacją zbiorową, cechującej się dużą sprawnością i niezawodnością, oraz możliwość kontynuowania podróży na podstawie jednego biletu, stanowić będzie zachętę dla użytkowników i skłaniać ich będzie do rezygnacji z dojazdów samochodem osobowym do centrum miasta. Osiągnięcie tego celu pozwoli na zmniejszenie liczby

pojazdów indywidualnych poruszających się w śródmieściu oraz zwiększenie liczby podróży wykonywanych transportem zbiorowym, dzięki czemu zredukowana zostanie uciążliwość transportu dla środowiska. Parkingi P&R powinny powstawać przede wszystkim przy pętlach tramwajowych oraz peryferyjnych przystankach kolejowych i dworcach autobusowych, zarówno w mieście jak i na terenie aglomeracji. Równolegle z parkingami P&R powinny być lokowane parkingi dla rowerów (Bike&Ride). Uzupełnienie sieci parkingów Park&Ride powinny stanowić parkingi wielopoziomowe (naziemne, podziemne), których realizacja nie powinna zwiększać potencjału parkingowego obszaru, na którym będą budowane.

Na dzień dzisiejszy powstał jeden z 13 takich parkingów.

Cel szczegółowy II.4 – Kształtowanie świadomości dotyczącej konieczności realizacji koncepcji zarządzania mobilnością

Osiągnięcie tego celu ma być uzyskane poprzez oddziaływanie na zachowania prowadzące do racjonalizowania: liczby podróży i wyboru środka lokomocji. Głównym zadaniem będzie przeciwdziałanie nadmiernemu korzystaniu z samochodu osobowego w podróżach w okresie nasilonego ruchu (na rzecz odbywania podróży pieszych, rowerem i podróżowania transportem publicznym) i zwiększenia liczby osób podróżujących w danym samochodzie. Tworzenie nowej kultury mobilności to przede wszystkim wiedza, partnerstwo, edukacja, szkolenia, podnoszenie świadomości i oddziaływanie na zmiany mentalności. Działań tych nie można wprowadzić za pomocą nakazów, zakazów czy też ograniczeń, w tym konkretnym przypadku konieczne są konsultacje, akceptacja społeczna i kampanie promujące takie zachowania.

Dziś już wiemy, że kształtowanie świadomości ma polegać na utrudnianiu mieszkańcom możliwości przemieszczania się. Przeciwdziałanie zaś to odbieranie pasów ruchu co powoduje powstawanie korków. Tu należy też wspomnieć o tym, iż w celu tym wspomniano o zwiększeniu liczby osób podróżujących w danym samochodzie. Do tej pory nic nie zrobiono w tym kierunku ani za pomocą edukacji ani rozwiązaniom technicznym, jakim byłaby na przykład aplikacja „Krakow drivesharing”. Końcowe zapisy jasno i wyraźnie mówią nam, iż nie można realizować tych działań za pomocą nakazów, zakazów czy też ograniczeń oraz że w tym konkretnym przypadku konieczne są konsultacje, akceptacja społeczna oraz kampanie społeczne. Cel ten więc stoi w całkowitej opozycji do obecnie prowadzonej przez miasto polityki. Nie mamy kampanii społecznych czy edukacyjnych. Nie mamy także konsultacji. Jeśli takowe są to z policją a nie ze stroną społeczną. Są tylko zakazy i nakazy w postaci przekształcania pasów ruchu czy wprowadzania stref ograniczonego ruchu.

Podsumowanie

Można śmiało stwierdzić, iż polityka transportowa miasta nie jest wprowadzana w życie równomiernie. Jest prowadzona wybiórczo i ukierunkowana jedynie na pogorszenie możliwości przemieszczania się po mieście samochodem. Mamy rewolucję w czasach, które nie są zbyt ku temu sprzyjające. Potrzebujemy rozwagi i równowagi. Nie można zabrać kierowcom dróg jednocześnie pozorując inne działania. Zmiany powinny odbywać się w sposób ewolucyjny, a nie z dnia na dzień. Prawda jest taka, że mimo najszczerzych chęci nie każdy z nas może wsiąść na rower. Niektórzy z nas dojeżdżają do pracy nawet po 30-40 kilometrów. Po drodze muszą zostawić dziecko w żłobku, a drugie w przedszkolu i żonę w pracy. Do tej pory tracili w korkach godzinę. Dziś tracą dwie lub więcej. Tracimy życie stojąc w korkach, których można było uniknąć, a tym czasem je generujemy. Komunikacja miejska pozostawia wiele do życzenia, gdyż korzystając z niej okazuje się że stracimy więcej czasu niż dziś stojąc w korkach. Kierowcy niechętnie korzystają z komunikacji miejskiej, gdyż ta

powinna być sprawna i przede wszystkim opłacalna dla mieszkańców. Nie widzimy zatem żadnych pozytywów tychże zmian. Widzimy za to wiele negatywnych stron, które uwypuklają się każdego dnia. Do tego stanu rzeczy dochodzi jeszcze kumulacja wszelkiego rodzaju remontów. Mamy w tej chwili w przebudowie najbardziej ruchliwe arterie miasta. Ulica Nowohucka jest koszmarem, a zaraz dołączy do niej ulica Opolska. Mimo, iż środki na te działania były już w 2015 roku (dotacje unijne) to kumulację tych wszystkich remontów mamy dzisiaj. Dlaczego tak się dzieje? Czy nikt nie mógł opracować bardziej logicznego planu tych remontów, takiego, który nie korkowałby całego Krakowa? Rzecz oczywista, że ten harmonogram remontów można było przygotować w sposób, który w mniejszym stopniu sparaliżowałby miasto, ale tak się nie stało a dodatkowo dokonano „rewolucyjnych” zmian, które jedynie te utrudnienia spotęgowały. Znamiennym było to, iż kiedy doszło do konfrontacji (online) miejskiego inżyniera ruchu z radnymi i aktywistami to nikt nie reprezentował grupy, która została tymi zmianami poszkodowana, czyli kierowców.

Byli przedstawiciele pieszych, rowerów czy ekolodzy, ale ani jednego przedstawiciela kierowców mimo, iż wcześniej zgłaszaliśmy akces do podjęcia takiej dyskusji. Nasz ruch jest nastawiony na wszystkich uczestników ruchu. Nie tylko kierowców samochodów. Niech najlepiej świadczy o tym to, iż drugi z naszych postulatów mówi jasno że będziemy walczyć o BUDOWĘ nowych dróg rowerowych. Z naciskiem na słowo BUDOWA. Odbieranie pasów ruchu kierowcom nie jest budową, a jedynie utrudnianiem ruchu i katalizatorem korków. Dlatego domagamy się natychmiastowych zmian. Ruch w Krakowie jest jeszcze daleki od tego, który zaobserwujemy jesienią w Krakowie. Dodatkowo ze względu na epidemię wiele osób pracuje zdalnie. Mimo tego tworzą się gigantyczne korki i stoimy w nich codziennie zamiast poświęcić ten czas na nasze prywatne życie. Nie trzeba być analitykiem, aby dojść do wniosku, że kiedy ruch wróci do normy czeka nas na krakowskich drogach istne piekło.

Uważamy, że dialog jest podstawową formą komunikacji i artykułowania swoich oczekiwań. Dialog wymaga jednak wysłuchania, a nie pomijania zdania jednej ze stron, która w nim uczestniczy. Dzisiaj tego dialogu nie ma, gdyż nikt kierowców nie zamierza słuchać. Jesteśmy uważani za zło konieczne, z którym można robić żywnie to się tylko podoba. Taka przedmiotowość przez długi okres czasu była normą i zdawała rezultat. Płacimy podatki, utrzymujemy drogi i nie jesteśmy gorsi od rowerzystów, pieszych czy uczestników komunikacji miejskiej.

Jesteśmy gotowi na podjęcie dialogu. Jeśli jednak nadal nasz głos będzie pomijany w dyskusjach o sprawach, które bezpośrednio nas dotyczą będziemy zmuszeni do podjęcia protestów.

Z wyrazami szacunku.

Adresaci:

- Rada Miasta Krakowa

Plac Wszystkich Świętych 3-4; 31-004 Kraków

Lista załączników:

Załącznik nr. 1 (lista podpisów popierających petycję)