



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-05.0057-1914/08

Kraków, 05. WRZ. 2008

**Pan
Paweł Sularz
Radny Miasta Krakowa**

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie ograniczenia dojazdu pojazdów do centrum Krakowa, złożoną między sesjami Rady Miasta Krakowa w dniu 21 sierpnia 2008 r., uprzejmie informuję:

- Przedstawienie założeń projektu na konferencji prasowej w dniu 10 lipca br. wynikało z harmonogramu jego wdrażania. Jednocześnie konferencja ta zapoczątkowała konsultacje społeczne przedmiotowego projektu, w tym ankiety i sondaże (Gazeta Wyborcza, Biuletyn Informacji Publicznej UMK). Przedstawiciele mediów otrzymali szczegółowe informacje dotyczące proponowanych zmian w celu uzyskania szerokiej opinii mieszkańców.
- Koszt przygotowania szczegółowego projektu nowej organizacji ruchu wyniósł 145.800 zł brutto – opracowanie docelowej organizacji ruchu (włącznie z projektami likwidacji lub zmiany miejsc postojowych, budowy ścieżek rowerowych, separatorów dla komunikacji publicznej, itp.); proponowany etap stanowi niewielką część opracowanego kompleksowego projektu.
- Alternatywnymi miejscami postojowymi dla kierowców nie mogących zaparkować w centrum będą parkingi komercyjne wewnątrz obszaru II obwodnicy.
- W wyniku rozszerzenia strefy „B” nie zostaną zlikwidowane miejsca postojowe, natomiast będą one dostępne tylko dla osób uprawnionych do wjazdu do strefy „B”.
- Realizowany jest program budowy parkingów podziemnych zlokalizowanych w sąsiedztwie II obwodnicy, który stworzy możliwość pozostawienia samochodu na zewnątrz obszaru o ruchu uspokojonym, a jednocześnie pozwoli na porządkowanie (również likwidację) parkowania w ścisłym centrum.

Realizowana polityka transportowa dla Krakowa (uchwała nr LXX/468/93 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 stycznia 1993 r. oraz aktualizacja – uchwała nr XVIII/225/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 4 lipca 2007 r. w sprawie przyjęcia *Polityki Transportowej dla Miasta Krakowa na lata 2007 – 2015*) zakłada stworzenie warunków dla sprawniejszego i bezpieczniejszego przemieszczania osób i towarów, przy spełnieniu wymogów ograniczenia

uciążliwości transportu dla środowiska, a przez to poprawę dostępności komunikacyjnej w obrębie miasta oraz z obszaru metropolitalnego, województwa i kraju, poprzez:

- zapewnienie sprawności funkcjonowania systemu transportowego miasta jako zrównoważonego w sensie gospodarczym, środowiskowym i społecznym;
- dalsze wzmacnianie roli i poprawa jakości transportu zbiorowego;
- wykształcenie zintegrowanego systemu transportu metropolitalnego, zapewniającego dostępność w układzie regionu, kraju i Europy.

Zarówno przyjęta polityka transportowa jak i Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa (uchwała nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r.) zakładają ograniczanie ruchu kołowego w centrum miasta.

Działania projektu CiViTAS CARAVEL wpisują się w ideę zawartą w ww. dokumentach i mają na celu testowanie nowych rozwiązań, które wpłyną na zmniejszenie zatłoczenia przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiego standardu środowiska oraz stworzenie warunków dla rozwoju zrównoważonego i przyjaznego środowiska transportu miejskiego. „Zintegrowana strategia kontroli dostępu w Krakowie” to działanie, którego celem jest rozszerzanie obszarów o ograniczonej dostępności dla samochodów, uporządkowanie parkowania w ścisłym centrum miasta oraz eliminacja przejazdów tranzytowych przez obszar śródmieścia. Poprzez ograniczanie dostępności dla samochodów osobowych zakłada się ochronę zabytkowej tkanki Starego Miasta przed uciążliwościami komunikacyjnymi, podniesienie atrakcyjności przestrzeni publicznej dla jej użytkowników, poprawę warunków poruszania się pieszo, transportem zbiorowym czy rowerowym.

Już aktualna sytuacja ruchowa w tym obszarze nie sprzyja odbywaniu podróży samochodem osobowym w celach handlowych. Obserwując doświadczenia innych miast można zauważyć, że nigdy nie zostanie zapewniony sprawny dostęp samochodem do centrum, który odbywałby się bez konsekwencji dla środowiska naturalnego i kulturowego miasta.

Zaproponowane zmiany organizacji ruchu w śródmieściu – rozszerzenie strefy B o odcinki ulic:

- ul. Dunajewskiego, plac Szczepański - w związku z likwidacją parkingu na placu Szczepańskim zostanie rozszerzona strefa „B” o odcinek ul. Dunajewskiego do ul. Garbarskiej oraz ulice wokół placu Szczepańskiego;
- ul. Podzamcze – od ul. Stradomskiej do ul. Straszewskiego - dla ochrony Wawelu i eliminacji tranzytu zostanie rozszerzona strefa „B” na kierunku Stradom-Powisłe (czyli obejmie oba kierunki ruchu); powyższe ograniczenie nie będzie dotyczyło autokarów turystycznych, z uwagi na lokalizację przystanku u wylotu ul. Grodzkiej;
- ul. św. Gertrudy – strona północna – od ul. Starowiślniej do ul. Sarego - eliminacja możliwości ruchu tranzytowego dla samochodów nie mających uprawnień do wjazdu do strefy „B”;

są elementem szerszej koncepcji zmian w organizacji ruchu w tym rejonie, która była prezentowana m.in. na Komisji Infrastruktury Rady Miasta Krakowa w 2003 roku. Mając na uwadze istniejące uwarunkowania (m.in. trwające przebudowy ulic, realizacja parkingów podziemnych) nie zdecydowałem się na wprowadzanie zmian w szerszym zakresie. Pomimo gwałtownego wzrostu wskaźnika motoryzacji począwszy od wczesnych lat dziewięćdziesiątych, zakres i zasady stref ograniczonego ruchu i parkowania nie zmieniły się. Mając na uwadze generalny cel polityki transportowej zrównoważonego rozwoju, tj. dążenie do zapewnienia równowagi między czynnikami funkcjonalnym, społecznym, gospodarczym, przestrzennym i środowiskowym, nie można dopuścić do sytuacji, w której wzrastający ruch samochodowy powoduje degradację zarówno przestrzeni publicznej jak i ekologicznych form transportu.

W celu realizacji wdrażania zrównoważonego transportu miejskiego podejmowane są przez Miasto różne działania, m.in. przebudowa ronda Mogińskiego i ronda Grzegórzeckiego, budowa tunelu pod ul. Lubomirskiego i Dworcem Głównym PKP, które pozwolą na uruchomienie linii szybkiego tramwaju. Realizowany jest również System Obszarowego Sterowania Ruchem. Dla poprawy komfortu pasażerów instaluje się w pojazdach systemy głosowego zapowiadania przystanków, a niebawem na wszystkich przystankach na trasie szybkiego tramwaju zostaną zamontowane tablice świetlne dla pasażerów.

W zakresie realizacji sieci parkingów podziemnych uprzejmie informuję, że trwa budowa parkingu przy placu na Groblach, a zaawansowane są procedury przetargowe na lokalizację przy al. Focha oraz przy al. Mickiewicza. Natomiast dla poprawy warunków ruchu rowerowego w trybie ciągłym realizowana jest budowa sieci dróg rowerowych, a w październiku br. w ramach projektu CARAVEL zostanie uruchomiona pierwsza w Polsce bezobsługowa wypożyczalnia rowerów miejskich.

Wymienione inwestycje i zamierzenia to oczywiście tylko część działań Gminy w zakresie zapobiegania degradacji miasta. Wszyscy mamy świadomość, że system transportowy Krakowa wymaga jeszcze wielu lat inwestowania. Nie zmienia to jednak faktu, że należy przeciwdziałać zatłoczeniu komunikacyjnemu, szczególnie w ścisłym centrum miasta, między innymi poprzez wymuszanie zachowań bardziej przyjaznych dla środowiska naturalnego i kulturowego. Ideą całej Inicjatywy CiViTAS jak i nowoczesnych, opartych o zrównoważony rozwój polityk transportowych, jest zmiana zachowań komunikacyjnych a co za tym idzie podziału zadań przewozowych, a nie przenoszenie stanów zatłoczenia z jednych ulic na inne.

Informuję uprzejmie, że ostateczną decyzję dotyczącą wdrożenia przedmiotowych zmian w organizacji ruchu w centrum Krakowa podejmę po ocenie wyników przeprowadzonych konsultacji.

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jacek Majchrowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. Biuro Infrastruktury Miasta
3. Zarząd Dróg i Transportu
4. Krakowski Zarząd Komunalny
5. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
6. Biuletyn Informacji Publicznej
7. A/a

