

Bogusław Kośmider
Radny Miasta Krakowa
Klub Platformy Obywatelskiej

INTERPELACJA 2/2009

W sprawie trasy Krakowskiego Szybkiego Tramwaju przez Ruczaj

Szanowny Panie Prezydencie

Otrzymałem maila ws Krakowskiego Szybkiego Tramwaju :

Przechodzę do problemu, któremu na imię "Tramwaj na Ruczaj" a konkretnie do bardzo złego projektu poprowadzenia trasy tego tramwaju w rejonie najbardziej zakorkowanego skrzyżowania naszej dzielnicy czyli skrzyżowania Grota Roweckiego / Kobierzyńska.

Inspiracją jest zbliżający się moment ostatecznego zaprojektowania tej linii i rozpoczęcia realizacji ale też mieszane komentarze po niedawnym otwarciu tunelu tramwajowego. Przydatność tej bardzo drogiej inwestycji ze względu na kierunek poprowadzenia tunelu po zachodniej stronie Dworca oraz brak odcinka linii na południe od Ronda Grzegórzeckiego, jest poddawana dyskusji. Na razie tramwaj na trasie Krowodrza - Kurdwanów jedzie dłużej niż poprzednio przez Centrum.

W przypadku linii na Ruczaj projekt jest ewidentnie zły. Można go poprawić naśladując wzorcowy przykład realizacji prawdziwie szybkiego tramwaju w Poznaniu albo też potraktować z typowym dla krakowskich inwestycji komunikacyjnych brakiem odwagi i doprowadzić do pogorszenia stanu obecnego. Projekt, do którego dotarłem za pośrednictwem znanego krakowskim rowerzystom

[wyłączenie jawności w zakresie danych osobowych; na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001r. o dostępie do informacji publicznej; jawność wyłączył Ryszard Marek Pełnomocnik Prezydenta Miasta Krakowa ds. Ochrony Informacji Niejawnych] (stad poniższe linki), wygląda następująco:

www.rowery.org.pl/grotaroweckiego01.jpg

www.rowery.org.pl/grotaroweckiego02.jpg

www.rowery.org.pl/grotaroweckiego03.jpg

www.rowery.org.pl/grotaroweckiego04.jpg

Wygląda na to, że wciskanie torów pomiędzy jezdnią ul. Grota Roweckiego na odcinku kilkuset metrów wynika ze znanych wcześniej protestów właścicieli posesji (obiektów usługowych) znajdujących się po północnej stronie ulicy. W sumie nawet gdyby uparto się i poprowadzono tramwaj przez wjazdy na ich posesje, to i tak pewnie pojawiłyby się dla bezpieczeństwa liczne sygnalizacje świetlne albo ograniczenia prędkości tramwajów.

Skoro sytuacja jest tak trudna to czemu nie pokusić się o rozwiązanie, które rozwiąże te problemy a dodatkowo jeszcze przyspieszy przejazd tramwajów? Propozycja brzmi: poprowadzenie torowiska w wykopie w całości po północnej stronie Grota Roweckiego i dalej po północno-zachodniej stronie Grota Roweckiego i Bobrzyńskiego. Wjazdy na posesje można zrealizować po niewielkich mostkach. W wersji maksymalnej mam na myśli rozpoczęcie zagłębienia torów już od rozjazdu z obecnym torowiskiem przy Kapelance, poprowadzenie go pod jezdnią,

następnie również pod przecięciem z ul. Kobierzyńska i tak aż do samego końca linii. Należy bowiem pomyśleć o licznych wjazdach, do obiektów budowanego i planowanego Kampusu UJ, Krakowskiego Parku Technologicznego, nowych osiedli mieszkaniowych i projektowanego dużego węzła drogowego w miejscu obecnego skrzyżowania z ul. Norymberską, które będą kolizyjne z tramwajem na poziomie ziemi.

Jako mieszkaniec wolę opóźnienie realizacji inwestycji ze względu na zwiększony koszt niż jej realizację wg obecnego projektu. Gdyby wykonano to, co zaplanowano, to czas dojazdu do Centrum komunikacją miejską wydłuży się zamiast skrócić w stosunku do stanu obecnego (autobusy) ze względu na wprowadzanie w najbardziej zakorkowanym miejscu dodatkowych punktów kolizji ruchu. W stosunku do pierwotnie planowanego w studium przebiegu linii tramwajowej od skrzyżowania Kobierzyńska / Kapelanka północną stroną ul. Kobierzyńskiej wzdłuż kanału ulgi, przybyszą aż 4 dodatkowe sygnalizacje świetlne.

Pomysł wkopania torowiska ma jedną wadę: większy koszt realizacji samego torowiska jak i dostępu

niepełnosprawnych osób do przystanków. Poza tym ma same zalety:

1. Bezkolizyjna trasa tramwaju od ul. Kapelanka aż do samej pętli - jest to

jedyna możliwość uzyskania faktycznie szybkiego tramwaju

2. Możliwość całkowitej rezygnacji z planowanego w studium odcinka tramwaju wzdłuż kanału ulgi, w związku z czym:

2.A Osiągnięty zostanie taki sam lub lepszy czas przejazdu (dzięki pokonaniu ul. Kapelanka pod spodem)

2.B Linie na Kampus UJ obsługują skrzyżowanie Kapelanka / Brożka / Grota Roweckiego

2.C Zwolnione zostaną środki finansowe, które przynajmniej w części pokryją wzrost kosztów inwestycji w torowisko w wykopie

3. Pogodzenie interesów pasażerów oraz właścicieli punktów usługowych a w przyszłości również Kampusu UJ

4. Potencjalne uwolnienie terenu ze względu na możliwość przykrycia w przyszłości odcinków wykopu i wydzierżawienia/sprzedaży prywatnym inwestorom w celu realizacji nad nim usług/handlu czy innych funkcji. Tu również istnieje potencjalne źródło finansowania zwiększonych kosztów inwestycji.

5. Usprawnienie ruchu drogowego poprzez usunięcie licznych kolizyjnych przecięć z torowiskiem

6. Naturalne wyciszenie torowiska otwierające możliwość uruchomienia bez protestów mieszkańców tramwajowej komunikacji nocnej (tańszej w eksploatacji od autobusowej)

Wiem, że taki pomysł wymaga przełożenia na projekt i przeprowadzenia całej drogi formalno-prawnej. Chodzi mi jednak o wywołanie woli realizacji czegoś takiego. Potrzebny jest odważny rzecznik zbudowania wreszcie w Krakowie czegoś naprawdę poprawiającego a nie pogarszającego obecny stan.

Gdyby brakowało wiary w to, że się da, powrócę do przykładu Poznania – tam tak właśnie wybudowano prawdziwie szybki tramwaj - w wykopie. Nawet

lokalizacja jest podobna - trasa nie przebiega w ścisłym centrum a biegnie do dużych osiedli mieszkaniowych. Cieszy się ogromną popularnością

ze względu na bezkompromisową realizację zapewniającą szybki przejazd: zero sygnalizacji świetlnych. Atutem jest też wykorzystanie wiaduktów drogowych

do realizacji wygodnych przystanków przesiadkowych na autobusy. Na Ruczaju idealnie nadawałby się do tego celu punkty przecięcia z Kapelanką (i

Nowoobozową), Kobierzyńska oraz przyszłą III obwodnicą (Trasą Pychowicką). W Krakowie też się da zrealizować inwestycję w ten sposób, tylko ktoś musi

chcieć. Nie budujmy czegoś jeszcze gorszego od spapranej trasy "szybkiego" tramwaju na Kurdwanów.

Dwa linki z Poznania dla inspiracji:

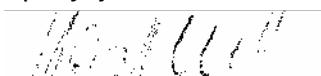
http://pl.wikipedia.org/wiki/Pozna%C5%84ski_Szybki_Tramwaj

<http://www.mpk.poznan.pl/pst10.html>

Uprzejmie proszę o rozważenie powyższej propozycji.

Proszę o odpowiedź !

Z poważaniem



Bogusław Kośmider

Kraków 4 luty 2009