

Uchwała Nr IV/59/2015
Rady Dzielnicy IV Prądnik Biały
z dnia 23 lutego 2015 r.

w sprawie opinii koncepcji dla budowy linii tramwajowej KST etap III .

Na podstawie § 3 pkt 4 lit. I uchwały Nr XCIX/1498/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 marca 2014 r. w sprawie: organizacji i zakresu działania Dzielnicy IV Prądnik Biały w Krakowie (Dz. Urz. Woj. Mał. z 2014 r. poz. 1840) Rada Dzielnicy IV Prądnik Biały uchwala, co następuje:

§ 1.

Opiniuje się **negatywnie** koncepcję pn. „Budowa linii tramwajowej KST etap III (os. Krowodrza Górka – Górka Narodowa) wraz z budową dwupoziomowego skrzyżowania w ciągu ulicy Opolskiej” w Krakowie.

§ 2.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący
Rady i Zarządu Dzielnicy IV Prądnik Biały
Jakub Kosek

Uzasadnienie:

Budowa Tramwaju na Górkę Narodową to inwestycja nie tylko bardzo kosztowna, ale również taka, której rozwiązania będą skutkować przez dziesięciolecia. Trudno sobie wyobrazić by raz zbudowany układ drogowo tramwajowy został w ciągu kilku następnych lat gruntownie przebudowany. Dlatego trzeba było wsłuchać się w głos mieszkańców, wysłuchać postulatów, uwzględnić możliwe do realizacji (nawet, jeżeli były by trudniejsze do wprowadzenia). Można się również spodziewać, że głosy będą liczne i bardzo różne w mniejszym lub większym stopniu zgadzać się lub nie na konkretne rozwiązania. NIE MOŻNA JEDNAK doprowadzić do stworzenia kuriozalnych rozwiązań przeczących zdrowemu rozsądkowi. Dlatego nikt nie mógł się spodziewać, że kilkudziesięciu mieszkańców wygra właśnie ze zdrowym rozsądkiem.

Rozwiązania przyjęte przy pętli na Krowodrzy Górcie są kuriozalne, tylko by zamknąć usta garstce najgłośniejszych mieszkańców.

Fakty:

Pętla będzie obsługiwać kilka-kilkanaście tysięcy osób dziennie.

Pętla nie będzie zintegrowana z tramwajami jadącymi z Górki Narodowej (dwa różne przystanki odjazdowe z jednego miejsca).

Pętla posiada tylko jeden (mały na 100 miejsc) parking Park & Ride – w dodatku ten, który został oprotowany podczas konsultacji.

Parking P&R będzie znacząco oddalony od przystanków tramwajowych i autobusowych oraz będzie przedzielony 4 jezdniową drogą (zapewne, dlatego będzie mały P&R, bo komu będzie się chciało i opłacało iść kilkadziesiąt metrów i stać na światłach przy szerokiej jezdni – szybciej będzie odstać w korku).

Przystanki będą przedzielone bardzo szeroką jezdnią (4 pasy).

Pętla autobusowa będzie oddalona od przystanków tramwajowych, a od części z nich przegrodzona jezdnią (4 pasy).

Park & Ride oddalony od przystanków bardziej niż miejsca parkingowe na pobliskim osiedlu, (co oznacza, że os Krowodrza Górka dalej będzie nieformalnym Park&Ride).

Powstaje naturalne pytanie. Jak ZIKiT chce zachęcić mieszkańców do wsiadania komunikację miejską skoro robi wszystko, by przez kilkadziesiąt lat na Pętli Krowodrza Górka pasażer musiał biegać między przystankami, przez szeroką jezdnię. Co mają powiedzieć okoliczni mieszkańcy chcąc skorzystać z (do tej pory jednej z lepszych [dla podróżnego]) pętli. Gdzie obiecane odciążenie osiedla z parkujących między blokami pasażerów Komunikacji Miejskiej?