

KE-01.152.39.2021.DP

P. D. Potycz

27.10.2021

Sułkowska Joanna

Od:

Wysłano:

Do:

Temat:

piątek, 22 października 2021 08:59

Prezydent Miasta Krakowa

List do Prezydenta Krakowa Prof. Jacka Majchrowskiego

KE 25.10.21

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jack Majchrowski

26 PAZ. 2021

5/45	Wpłynęło	A
KP-04	dnia 25 PAZ. 2021	
Sekretariat	podpis	
załączniki		

URZĄD MIASTA KRAKOWA
WYDZIAŁ KONTROLI WEWNĘTRZNEJ
I EWIDENCJI MIENIA

Data 2021-10-26

[Signature]

URZĄD MIASTA KRAKOWA
KANCELARIA MAGISTRATU
Plac Wszystkich Świętych 3/4

Data 2021-10-22 (13)

13523484 2

URZĄD MIASTA KRAKOWA
KANCELARIA MAGISTRATU
Plac Wszystkich Świętych 3/4
Data 2021-10-26 (8)

Kraków 22.10.2021

Pan Prof. Jacek Majchrowski

Prezydent Miasta Krakowa

List otwarty

Od 40 lat zwraca uwagę na zagrożenia ekologiczne powodowane przez masową motoryzację w postaci emisji: spalin, hałasu, wibracji, zabierania zieleni i wolnej przestrzeni pod parkingi i drogi, rozcięcia więzi, zagrożenia wypadkowego. Z uwagi na te rozliczne zagrożenia zawsze domagaliśmy się ograniczania ruchu samochodowego i stworzenia alternatywy w postaci szybkiej komunikacji zbiorowej oraz podnoszenia standardów dla ruchu pieszego a przede wszystkim budowy infrastruktury rowerowej. od swojego powstania 40 lat temu wielokrotnie zabierał głos na temat budowy metra w Krakowie. Pierwsze stanowisko w sprawie metra zostało wysłane do władz miasta 19 stycznia 1987 roku i było ponawiane za każdym razem gdy lobbyści metra próbowali przekonywać władze Krakowa do budowy metra. Ostatnie stanowisko zostało przekazane do władz Krakowa 18 maja b.r. Niezmiennie stanowiska te wynikały z analizy realiów dotyczących transportu zbiorowego i zawsze dotychczas były negatywne. Ogromne koszty budowy¹ ale przede wszystkim eksploatacji² metra przy ciągłym braku środków na poprawę funkcjonującego transportu zbiorowego i zadłużeniu miasta były powodem uznania, że Krakowa nie stać na to wielkie przedsięwzięcie.

Uzasadnieniem dla budowy metra jest konieczność przemieszczania wielkich potoków pasażerskich. Metro – przy długości pociągu 133 m, częstotliwości 1,5 minuty i napełnieniu 5 osób/m² – jest w stanie przewieźć blisko 50 tys. pasażerów na godzinę w jedną stronę. Tymczasem studium wykonane dla Krakowa podaje potok pasażerski 6-krotnie mniejszy. Analiza kosztów i korzyści wykazała brak efektywności ekonomicznej przedsięwzięcia. Na ten aspekt wielokrotnie zwracaliśmy uwagę ale entuzjaści metra o tym nie myślą traktując metro jak zabawkę, którą łatwo kupić. Metro przenosi skoncentrowane potoki pasażerskie, które jeszcze nie występują w Krakowie. I nie wystąpią jak pokazały analizy prognozy ruchu. Ponadto zaproponowana trasa metra meandruje co wydłuża zarówno długość podróży jak i czas podróży w efekcie jak się szacuje czas podróży rowerem z Rynku do Placu Centralnego byłby zbliżony do czasu podróży metrem. Koszty zarówno budowy, jak i eksploatacji metra wpłynęłyby generalnie na system transportowy Krakowa. W pewnych obszarach przyległych do linii metra nastąpiłaby poprawa obsługi komunikacyjnej, natomiast w innych, dalszych od przebiegu metra jej pogorszenie z uwagi na brak środków finansowych na utrzymanie dobrego standardu transportu pochłoniętych przez metro. Ze względów finansowych jednoczesna rozbudowa sieci tramwajowej oraz budowa metra nie są możliwe. Kraków nie może sobie pozwolić na rezygnację z dogęszczania sieci tramwajowej. Równocześnie obecna słabość niewykorzystanych możliwości nowoczesnego szybkiego tramwaju stymuluje niepotrzebną dyskusję o metrze. Co zatem robić, aby spełnić marzenia krakowian o „metrze”, rozumianym jako szybszy transport? Wielu krakowian zawiodło się na tzw. szybkim tramwaju. Stał się on przedmiotem kpin: „szybki, bo ma ładne szybki”. Ironizowano też: co za szybki, skoro w tunelu wybudowanym za miliony złotych spowalnia do 30 km/h, a na arteriach osiąga maksymalnie 50 km/h, podczas gdy obok śmigają samochody z prędkością 70 km/h. Tymczasem autentycznie szybki tramwaj o dużej częstotliwości kursowania, mający priorytet i pierwszeństwo w ruchu drogowym, nie ustępuje wiele metru, gdy policzy się czasy podróży od źródła do celu, łącznie z czasami dojścia, oczekiwania i przesiadek. Istnieje zatem konieczność rozbudowy i ulepszania sieci tramwajowej przez konsekwentne stosowanie uprzywilejowania tramwaju w sygnalizacji świetlnej i zachowanie rozsądnych lokalizacji przystanków. Wciąż tramwaje tracą zbyt wiele czasu na skrzyżowaniach zamiast uzyskiwać zielone światło w momencie zbliżania się do skrzyżowania. Należy zwiększyć prędkość jazdy tramwajów przez skrzyżowania z obecnych 10 km/h do co najmniej 20 km/h. Jeśli obecna konstrukcja rozjazdów na to nie pozwala to należy przygotować program przebudowy tych rozjazdów. Ponadto należy zwiększyć absurdalne ograniczenie prędkości do 30 km/h na 60 km/h w tunelu i na nowo wybudowanej estakadzie do 50 km/h. Podobnie jeśli to obecnie nie jest możliwe z jakiegoś powodu to należy zastosować takie środki aby stało się to możliwe. Budujmy kolejne linie autentycznie szybkiego tramwaju, a nie tylko z nazwy (i ograniczeniami do 30 km/h) – nie zapominając równocześnie o sprawnej, częstej i szybkiej sieci powiązań autobusowych. Należy wdrożyć wszystkie elementy poprawy standardów linii tramwajowych o których mówili eksperci na konferencji specjalistycznej zorganizowanej w Krakowie w 2019 roku a w przyszłym tygodniu będzie kontynuacja tej konferencji. Budowa tuneli i estakad dla tramwaju jako premetra nie da efektu jeśli równocześnie wprowadzi się absurdalne ograniczenia prędkości do 30 km/h jak w tunelu pod dworcem czy na estakadzie nad dworcem w Płaszowie!

Wykorzystajmy wreszcie porośnięte chwastami tory нефunkcjonujących w Krakowie linii kolejowych, małej i dużej obwodnicy³ dającymi możliwość szybkiego przemieszczania na kierunku wschód – zachód: Mydlniki-Krowodrza-Olsza-Mogilska-Al.Pokoju-Płaszów-Bieżanów-Wieliczka. Sukces szybkiego powiązania kolejowego

eliczki z Balicami wskazuje, że uruchamianie kolejnych linii kolejowych wykorzystujących istniejącą ale zmodernizowaną infrastrukturę może znacząco poprawić obsługę komunikacyjną Krakowa. Obniżmy ceny biletów za korzystanie z komunikacji zbiorowej aby zachęcić tych, którzy wybrali już samochód. Sukces w postaci szybkiego i konkurencyjnego wobec samochodu transportu zbiorowego to nie samo metro lecz dobra sieć powiązań obejmujących całe miasto i aglomerację, o dużej częstotliwości i prędkości komunikacyjnej. Taki transport będzie ekologiczny a równocześnie ograniczy zanieczyszczanie miasta przez samochody! Należy pamiętać, że metro z dużą ilością przystanków niewiele się różni od tramwaju bo nie jest w stanie się rozpędzić ale koszty budowy i eksploatacji są nieporównywalnie wyższe niż w przypadku tramwaju. Wykonane dla Krakowa studium zweryfikowane przez ekspertów: PK, AGH, UE potwierdza nasze wcześniejsze analizy.

Trzeba przypomnieć, że metro uzyskało w referendum niewielką przewagę natomiast budowa infrastruktury rowerowej została zaakceptowana przygniatającą większością. To jednak nie referenda rozstrzygają o trudnych przedsięwzięciach technicznych lecz badania i analizy rzetelnej wiedzy ekspertów.

Z wyrazami szacunku

- 1 Za 1 km linii metra można wybudować nawet 20 km linii tramwajowej
- 2 Należy się liczyć ze znacznymi podwyżkami cen biletów
- 3 Takie rozwiązania były zapisane w planie miejscowym i polityce transportowej z 1993 roku.