

Idą wybory

Za rok wybory samorządowe. Fakt ten, wśród szerokiej publiczności niedostrzegany chyba jeszcze przez nikogo poza najzagorzalszymi koneserami politycznych ustawek, dla zawodników oznacza ostatni szlif formy przed stanięciem w szranki.

GRZEGORZ MAZUR

Okres przygotowawczy lekkim sparringiem rozpoczął champion. Na pierwszy ogień wziął rowerzystów. Najpierw za podwójną gardą schował

wyniki pomiarów, z których wynika, że natężenie ruchu rowerowego w Krakowie rośnie nieznacznie (w stosunku do roku 2015 natężenie ruchu rowerów wzrosło w 18 spośród 22 porównywalnych punktów, zaś w stosunku do roku 2016 natężenie wzrosło już tylko w 22 z 55 punktów), a udział w nim najdroższego w kraju rower publicznego jest znikomy (3,7%, dla porównania w Warszawie Veturilo to 12,4%).

Popularna jest teza, że mistrzostwo zdobywa się obroną, ale przecież

nie jest to możliwe przy całkowitym zaniedbaniu ofensywy. I mistrz, mimo iż defensywne trwanie ewidentnie dominuje jego strategię, ataku nie dość, że nie zaniedbuje, to znacznie przebija swoje dotychczasowe osiągnięcia. Nie da się po latach marazmu inaczej patrzeć na deklarowane w przyszłym roku 23,7 km nowej infrastruktury rowerowej za ponad 62 mln zł.

A ja ciekaw jestem jedynie, czy za rok znowu będziemy jeździć szlakiem pamięci Prezydenckich obietnic...



Weekend dla Puszczy

30.09 – 01.10 2017, Spółdzielnia „Ogniwo”, ul. Paulińska 28

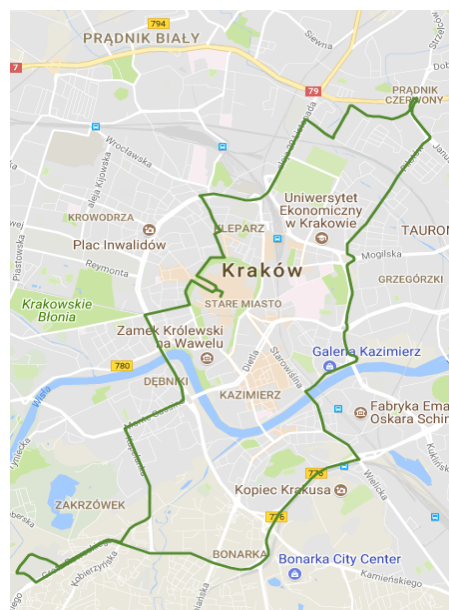
Więcej informacji:
<http://bit.ly/dlapuszczy>

Polecają: Krakowska Masa Krytyczna i Ride for Puszcza

Akademicka Masa Krytyczna – 29 września 2017

Początek: godz. 18:00

Trasa: Rynek Główny (okrążenie) - ul. Szewska - ul. Podwale - ul. Straszewskiego - ul. Józefa Piłsudskiego - al. Adama Mickiewicza - al. Zygmunta Krasińskiego - Most Dębnicki - ul. Marii Konopnickiej - Rondo Grunwaldzkie - ul. Monte Cassino - ul. Kapelanka - ul. Kobierzyńska - ul. Grota Roweckiego - ul. Łojasiewicza - ul. Gronostajowa - ul. Grota-Rowieckiego - ul. Jana Brożka - ul. Księdza Józefa Tischnera - al. Powstańców Śląskich - ul. Wielicka - ul. Bolesława Limanowskiego - ul. Na Zjeździe - Most Powstańców Śląskich - ul. Podgórska - ul. Kolarska - Rondo Grzegorzecze - al. Powstania Warszawskiego - Rondo Mogiłskie - ul. Józefa Brodowicza - ul. Olszyny - ul. Pilotów - Rondo Młyńskie - ul. Młyńska - ul. Lublańska - ul. Młyńska - ul. Macieja Miechowity - ul. Bosaków - ul. Gdańska - ul. Czerwonego Prądnika - ul. Długa - ul. Słowiańska - ul. Krowoderska - ul. Basztowa - ul. Juliana Dunajewskiego - Plac Szczepański - ul. Szczepańska - Rynek Główny (okrążenie) - rowery w górę!



Petycja w sprawie powołania Pełnomocnika ds. Nowoczesnej Polityki Transportowej

Zgodnie ze złożoną w zeszłym miesiącu obietnicą, prezentujemy tekst petycji do Prezydenta Miasta Krakowa, pana Jacka Majchrowskiego, wzywającej do powołania Pełnomocnika ds. Nowoczesnej Polityki Transportowej. Wierzymy, iż Pełnomocnik stanowiłby nową jakość w naszym Mieście, zastępując instytucję Oficera (czy właściwie, niestety, chorążego) Rowerowego i dbając o tych wszystkich uczestników ruchu, których obecnie miejskie instytucje pomijają.

Pomimo alarmująco złej jakości powietrza w Krakowie, stale wysokiego miejsca w rankingach najbardziej zakorkowanych miast Polski, nieustającej rozbudowy i problemów komunikacyjnych, a także pomimo wyników referendum lokalnego z roku 2014, w którym zdecydowana większość głosujących opowiedziała się za budową infrastruktury rowerowej,

z niepokojem obserwujemy brak postępów w kierunku zmiany oblicza Krakowa jako miasta, w którym samochód jest uprzywilejowanym środkiem transportu i brak strategicznego podejścia do rozwiązania tego problemu.

W związku z tym, wzywamy Prezydenta Miasta Krakowa, Pana Jacka Majchrowskiego, do niezwłocznego powołania urzędu Pełnomocnika Prezydenta Miasta Krakowa ds. Nowoczesnej Polityki Transportowej i powierzenie mu zadań strategicznego planowania i nadzoru nad działaniami urzędów i spółek miejskich w celu zabezpieczenia interesów następujących grup uczestników ruchu (w kolejności alfabetycznej):

- niepełnosprawnych
- pasażerów komunikacji zbiorowej
- pieszych
- rolkarzy
- rowerzystów

Uzasadnienie:

Mimo zapewnień urzędników, indywidualny transport samochodowy wciąż ma pozycję uprzywilejowaną.

Nakłady przeznaczane na rozbudowę i remonty infrastruktury drogowej o kilka rzę-

dów wielkości przekraczają sumy przeznaczane na infrastrukturę rowerową czy pieszą. Założenia takich dokumentów, jak studium głównych tras rowerowych (uchwała RMK z 2010 roku), rekomendacja zespołu ds. wyników referendum (2015), czy zobowiązania złożonego w chwili, gdy Kraków podpisał Kartę Brukselską (2009) są realizowane w stopniu minimalnym.

Komunikacja tramwajowa ma wieloletnie zaległości pod względem zasięgu, przepustowości i jakości (np. w Warszawie prewencyjnie szlifuje się ok. 600km torów tramwajowych rocznie, w Krakowie do tego roku tory szlifowano wyłącznie interwencyjnie).

Z braków w infrastrukturze (choćby brak tramwajowej alternatywy dla pierwszej obwodnicy), a także z niedostatecznych nakładów finansowych, wynika niedostateczna przepustowość komunikacji zbiorowej, która wg swoich pasażerów jest wiecznie zatłoczona, niepunktualna i zwyczajnie powolna.

W Krakowie wciąż pokutuje pogląd (wielokrotnie obalony w innych miastach), że nie ma możliwości uzyskania tzw. decyzji ZRID dla budowy linii tramwajowej bez infrastruktury drogowej, co jest pretekstem do budowy nowych arterii drogowych, takich, jak Trasa Wolbromska, czy Trasa Łągiewnicka.

Mimo lat planowania remontów obecnie prowadzonych przez PKP PLK, nie udało się skoordynować ich z działaniami miasta, np. zbudować przystanków kolejowych na tzw. małej obwodnicy.

Większość nowych i wiele starszych skrzyżowań posiada sygnalizację wzbudzaną dyskryminującą pieszych i rowerzystów, zwiększającą czas potrzebny na pokonanie skrzyżowania (konieczność aktywowania sygnalizacji w odpowiednim momencie cyklu) nawet wówczas, gdy nie ma to wpływu na ruch samochodów.

Tymczasowe organizacje ruchu podczas remontów dróg i w związku z zajęciem pasa drogowego przez różnego rodzaju inwestycje, nie uwzględniają interesu pieszych, rowerzystów i niepełnosprawnych, często zmuszają ich do absurdalnie wydłużonych tras lub podsuwają im bariery praktycznie nie do pokonania.

Mimo teoretycznie obowiązujących standardów dla infrastruktury rowerowej (zarządzenie PMK z 2004), są one notorycznie łamane praktycznie bez konsekwencji

dla projektantów i wykonawców. Dodać należy, iż standardy owe nie uwzględniają wielu potrzeb rolkarzy.

Powyższe powody sprawiają, że w Krakowie wciąż rośnie udział indywidualnego transportu samochodowego, osiągając wyniki (liczba samochodów na 1000 mieszkańców) dwukrotnie przekraczające analogiczne wskaźniki dla miast Europy Zachodniej. Nie bez znaczenia jest tu niedostateczne skomunikowanie okolic Krakowa oraz stały rozrost aglomeracji krakowskiej (*urban sprawl*).

Wreszcie officer rowerowy w Krakowie, znacznie odbiega swoimi kompetencjami od swoich odpowiedników w innych polskich miastach. Podczas gdy w Warszawa, Łódź, czy Bydgoszcz mają swoich pełnomocników prezydenta miasta ds. polityki rowerowej, w innych miastach officerowie rowerowi są dyrektorami departamentów, krakowski officer rowerowy jest jedynie kierownikiem sekcji w Zarządzie Infrastruktury Komunalnej i Transportu. Mimo naszego poparcia piastującego to stanowisko Marcina Wójcika, musimy jasno stwierdzić, że jego uprawnienia nie pozwalają ani na znaczący wpływ na strategię transportową miasta, ani nawet na sprawną realizację powierzonych działań wobec opozycji w osobie wyższych stopniem urzędników miejskich ZIKiT i innych miejskich instytucji.

Jako ostatni argument uzasadniających powyższy apel należy przytoczyć fakt, iż realizacja istotnych inwestycji transportowych w Krakowie jest rozdzielona między znaczną liczbę urzędów i spółek: Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu, Zarząd Inwestycji Miejskich, Miejska Infrastruktura, Zarząd Infrastruktury Sportowej, a nawet Zarząd Zieleni Miejskiej, spółki celowe, takie jak Trasa Łągiewnicka, oraz instytucje niezależne od Prezydenta Miasta Krakowa, jak PKP PLK. W tej sytuacji oczywista wydaje się konieczność koordynacji powyższych instytucji ze szczególnym uwzględnieniem interesów ww. grup uczestników ruchu.

W związku z powyższymi argumentami, gorąco apelujemy do Pana Prezydenta Jacka Majchrowskiego o powołanie wyżej wzmiankowanego pełnomocnika, a do Pań i Panów Radnych Miasta Krakowa o poparcie naszej inicjatywy w formie uchwały kierunkowej.