

# SUPEROFICER



## dla Krakowa

**PODPISZ PETYCJĘ!**

informacje: <http://www.superoficer.pl>

kontakt: Maciej Ochałek, [maciek@ochalek.net](mailto:maciek@ochalek.net), tel. 606 963 881

## PETYCJA

### w sprawie powołania Pełnomocnika ds. Nowoczesnej Polityki Transportowej

Do Prezydenta Miasta Krakowa  
Pana Jacka Majchrowskiego

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 rzędów 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 przewencyjnie 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 Łagiewnicka.

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 oficer 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 oficerowie rowerowi są dyrektorami departamentów, krakowski oficer rowerowy jest jedynie kierownikiem sekcji w Zarządzie Infrastruktury Komunalnej i Transportu. Mimo naszego poparcia dla 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 uzasadniający 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 Łagiewnicka, 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.

