



# Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

Kraków, 7 października 2024r.

Szanowny Pan  
Aleksander Miszański  
Prezydent Miasta Krakowa

Szanowny Pan  
Stanisław Mazur  
Zastępca Prezydenta

Szanowny Pan  
Stanisław Kracik  
Zastępca Prezydenta

Szanowny Pan  
Łukasz Franek  
Przewodniczący Zespołu Zadaniowego

Dotyczy: koncepcja budowy trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej

W związku z omawianiem, 3 października 2024, podczas posiedzenia Zespołu Zadaniowego ds. rozwoju infrastruktury rowerowej, koncepcji budowy tras: Pychowickiej i Zwierzynieckiej, Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów przekazuje następujące stanowisko:

**Realizacja tych tras zgodnie z procedowaną koncepcją będzie szkodliwa i nigdy nie powinna mieć miejsca!** Nie chodzi tu jedynie o likwidację planowanej w Studium Tras Rowerowych trasy „Tunel Zwierzyniecki”, czy niezgodny ze Standardami przebieg trasy „Pychowicka-Łagiewnicka”. Powody są znacznie poważniejsze:

- **Koncepcja bazuje na archaicznych założeniach dotyczących zwiększania ruchu drogowego** – z koncepcji należy wyrzucić Trasę Balicką (która nigdy nie powinna zostać zrealizowana), radykalnym przemianom powinny ulec rozwiązania w rejonie ul. Armii Krajowej, w szczególności przepustowość Armii Krajowej w kierunku centrum winna być mocno ograniczona, a część trasy biegnąca wzdłuż osiedla Widok schowana w tunelu.
- **Podstawowym celem domknięcia III obwodnicy powinno być zmniejszenie ruchu samochodów – liczba aut, które skorzystają z nowych tras winna być, z nawiązką, zrekomensowana zmniejszeniem ruchu na obszarze wewnątrz III obwodnicy, szczególnie na Alejach Trzech Wieszczów.** Proponowane rozwiązania (jak najszersze, zwiększające przepustowość w kierunku „do środka obszaru”) są z tym celem sprzeczne.
- Zajętość terenu i przyjęte rozwiązania zakładają powstanie Kanału Ulgi, rezerwy na tramwaj, Trasy Balickiej – a wszystko wskazuje na to, że te inwestycje nigdy nie zostaną zrealizowane. **Planowanie w tej sytuacji jest dalece nierozsądne i naraża Kraków na ponoszenie zbędnych kosztów.**
- W trakcie konsultacji społecznych i audytu rowerowego odnieśliśmy wrażenie, że **proponowane rozwiązania infrastrukturalne nie biorą pod uwagę założeń docelowego rozkładu ruchu samochodów, a często są wręcz z nim sprzeczne.** Naszym zdaniem jest to bardzo poważny błąd – najpierw powinny zostać opracowane założenia dotyczące rozkładu ruchu, w tym przepustowości ulic dołączonych do Tras, a następnie kształt skrzyżowań i węzłów powinien być dopasowany do tych założeń.
- Podobnie brakuje w koncepcji uwzględnienia właściwych rozwiązań dla transportu zbiorowego innego niż tramwaj – **zwracamy uwagę, że czas podróży pasażera komunikacji miejskiej nie powinien być znacząco dłuższy niż czas podróży autem, co wymaga priorytetów dla autobusów oraz jak najkrótszych, wygodnych dojeżdż do przystanków.**



- Wracając do kwestii rowerowej, **w projekcie brak właściwego przekroczenia Wisły (proponowane awaryjne rozwiązanie jest nieadekwatne i wątpliwe, czy ono powstanie). Brak też kontynuacji trasy pod wzgórzem Sikornik.** Odnieśliśmy wrażenie, że projektant szukał wymówek, a nie rozwiązania. Argumenty, które padały (ochrona przeciwpożarowa, później koszt drażenia dodatkowego tunelu lub zwiększenia tarczy) wymagają zewnętrznego audytu przez osoby o odpowiedniej wiedzy technicznej – obecnie spółka Trasa Łagiewnicka oraz projektant opiniują we własnej sprawie, co nie powinno mieć miejsca.

Podsumowując: **wnoskujemy o odrzucenie obecnej koncepcji w całości i ponowne procedowanie we właściwej kolejności.** Najpierw powinny powstać założenia, uwzględniające przede wszystkim:

- radykalne zmniejszenie ruchu aut w obszarze wewnątrz obwodnicy, przy braku wzrostu ruchu aut w całym obszarze,
- równoległe projektowanie przebudowy Alei Trzech Wieszców, która wreszcie nie będzie musiała pełnić funkcji trasy międzydzielnicowej,
- priorytetowe rozwiązania dla komunikacji zbiorowej i rowerów,
- ograniczenie terenu zajętego przez inwestycję i oraz kosztów inwestycji.

Budowa tych tras zgodnie z obecną koncepcją doprowadzi do protestów społecznych, podobnych do tych, jakie pojawiły się w związku z budową i oddaniem Trasy Łagiewnickiej – tyle że na o wiele większą skalę; zachęci również do zmiany środka transportu na prywatny samochód, co zwiększy szkodliwe oddziaływanie nadmiaru aut na Kraków. Ogromnym kosztem (mowa o ponad 4 mld. zł) Kraków pogorszy warunki życia w mieście.

**Powstanie trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej jest konieczne, ale w radykalnie innej formie, niż obecnie proponowana.**

Z wyrazami szacunku,

Łukasz Chruścicki  
Marcin Dumnicki  
Jarosław Prasol

Zarząd Stowarzyszenia  
Kraków Miastem Rowerów