



Będzie III obwodnica Krakowa?

2016-02-04

To inwestycja kluczowa dla usprawnienia ruchu między dzielnicami Krakowa szczególnie w zachodniej części miasta, w tym dla rozładowania korków na Alejach Trzech Wieszców. W środę, 3 lutego radni miasta podejmą decyzję w sprawie proponowanego przez władze Krakowa rozwiązania, które przyspieszyłoby realizację Trasy Łagiewnickiej, czyli pierwszego z odcinków III obwodnicy miasta.

Usprawnienie ruchu międzydzielnicowego, w szczególności po zachodniej stronie centrum, wyeliminowanie relacji międzydzielnicowych z obszaru śródmieścia (w tym z II obwodnicy), umożliwienie zastosowania w jeszcze większym stopniu priorytetowych rozwiązań w funkcjonowaniu komunikacji zbiorowej, wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum miasta, w tym z Alei Trzech Wieszców, a co za tym idzie - zwiększenie bezpieczeństwa i płynności ruchu i zmniejszenie szkodliwych emisji do środowiska. To główne argumenty przemawiające za budową tras Zwierzyńskiej, Pychowickiej i Łagiewnickiej. Łącznie chodzi o 11,6 km arterię, które od południa mają domknąć III obwodnicę miasta. - Kraków musi być przygotowany, również pod względem komunikacyjnym, na codzienną obsługę około miliona, miliona dwustu tysięcy zmotoryzowanych użytkowników. To są wielkości przyjęte w planowanych dla tej części miasta rozwiązaniach komunikacyjnych - podkreśla Tadeusz Trzmiel, Zastępca Prezydenta Krakowa. I dodaje, że planując układ komunikacyjny Krakowa władze miasta myślą przede wszystkim o przyszłości. - Opieramy się na różnego rodzaju studiach i analizach, które pokazują, jak w perspektywie kilkudziesięciu lat będzie wyglądał ruch samochodowy w mieście i wokół Krakowa. Wyniki wykorzystujemy przy formułowaniu dokumentów strategicznych Gminy - zaznacza Tadeusz Trzmiel.

Chodzi m.in. o studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, strategię rozwoju miasta, czy politykę transportową dla Krakowa. Pierwszy z dokumentów przyjęty został przy wskaźniku motoryzacji w wysokości 534 pojazdów na tysiąc mieszkańców. Szacuje się, że od października do Krakowa przybywa około 50, 60 tysięcy samochodów, którymi przyjeżdżają studenci. Poza tym do Krakowa codziennie wjeżdża 120 tys. samochodów z zewnątrz. - Te dane też musimy brać pod uwagę przy projektowaniu układu drogowego, który obecnie - przy braku docelowych rozwiązań obwodnicowych - korzysta z ulic w centrum czy Śródmieściu. A tak nie powinno być - uważa wiceprezydent Krakowa. Zwraca uwagę, że centrum miasta, a więc także Dębniki, Krowodrzę, Grzegórzki, Zwierzyńiec powinny zostać przywrócone mieszkańcom. - Obecnie przestrzeń publiczna zajęta jest przez samochody. Chcemy ograniczyć dostępność centrum dla samochodów, przywrócić płynność ruchu na al. 29 Listopada i Al. Trzech Wieszców, poprawić jakość powietrza. I to są właśnie nadrzędne cele budowy trzeciej obwodnicy - argumentuje.

Jeśli chodzi o przygotowanie poszczególnych tras, najbardziej przygotowana jest trasa Łagiewnicka, czyli 3,7 km odcinek od pętli w Kurdwanowie do węzła Ruczaj (okolice Grota Roweckiego). We fragmencie od Kurdwanowa do ul. Zakopiańskiej budowany będzie równocześnie tramwaj w tunelu. Środki na ten cel będą częściowo pochodziły z Unii Europejskiej, ale tylko jeśli chodzi o budowę linii tramwajowej. Natomiast pozostałe środki będą pochodzić z Polskich Inwestycji Rozwojowych i w części z Europejskiego Banku Inwestycyjnego.



Budowę tej trasy miałyby się zająć gminna spółka celowa. Decyzję o jej utworzeniu mają podjąć radni podczas sesji Rady Miasta Krakowa w środę, 3 lutego. Korzyść z takiego rozwiązania to przede wszystkim szansa na szybsze wykonanie zadania. – Spółka mogłaby się starać o dofinansowanie ze środków unijnych (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020), kredyt bankowy oraz środki Polskich Inwestycji Rozwojowych S.A. Na potrzeby wykorzystania wskazanej struktury finansowej przewidziane jest zawarcie porozumienia pomiędzy Gminą Miejską Kraków a tą właśnie rządową spółką – wyjaśnia Tadeusz Trzmiel. W ramach projektowanych zasad współpracy z Polskimi Inwestycjami Rozwojowymi S.A. przewidziano elastyczny harmonogram finansowania nakładów inwestycyjnych oraz kosztów finansowych spółki celowej, zapewniający kompleksowy montaż finansowy, umożliwiający stabilną realizację projektu inwestycyjnego.

- Budowa całego południowo-zachodniego odcinka III obwodnicy Krakowa ma sens jedynie pod warunkiem pod warunkiem realizacji wszystkich trzech jej elementów. Aby móc ruszyć z realizacją konieczne jest sięgnięcie po środki zewnętrzne, a to może zrobić proponowana spółka celowa. Równie istotne jest to, by Trasa Łagiewnicka miała swoją kontynuację w kierunku północnym. – Dlatego tak ważne jest wybudowanie w kolejnych latach tras Pychowickiej i Zwierzynieckiej – zaznacza Tadeusz Trzmiel.

Szczególnie pierwsza z tras – Pychowicka – budzi emocje. Widać to było szczególnie podczas trwających w ubiegłym roku konsultacji społecznych. Mieszkańcy wyrażali obawy dotyczące zbyt bliskości tras do zabudowy jednorodzinnej w okolicy ul. Norymberskiej. Miasto te obawy bierze pod uwagę. – Dlatego Prezydent Krakowa Jacek Majchrowski uzgodnił jesienią z ówczesnym ministrem obrony narodowej kwestię przekazania Miastu gruntu należącego do pobliskiej jednostki wojskowej na potrzeby budowy trasy Pychowickiej. Tam moglibyśmy przesunąć węzeł drogowy, który obecnie planowany jest bliżej zabudowy jednorodzinnej – wyjaśnia Tadeusz Trzmiel. Planiści sprawdzą też, jak proponowane obecnie rozwiązania wpływają na istniejącą w rejonie ul. Sodowej Jaskinię Wiślaną.

Zastępca Prezydenta podkreśla natomiast, że trasa Pychowicka nie ingeruje w obszar Zakrzówka. - Już obecnie tereny zielone są odcięte ul. Norymberską, która nadal będzie funkcjonować jako połączenie lokalne uzupełnione o ścieżkę rowerową – podkreśla.

Dyskusję wzbudza też las łęgowy istniejący po drugiej stronie Wisły. Aby go ochronić planowane jest podniesienie całej trasy powyżej 10 metrów nad ten cenny obszar. Dodatkowo zastosowane będą zabezpieczenia przeciw hałasowi i spalinom.

Trzecia z tras – Zwierzyniecka – to w gruncie rzeczy tunel pod Wzgórzem Św. Bronisławy dochodzący aż do al. Armii Krajowej, a następnie do węzła Ofiar Katynia.