



Wypracować alternatywne rozwiązania

2020-06-29

O zmianach na krakowskich drogach, ścieżkach rowerowych, strefie płatnego parkowania i konsultacjach społecznych z Dominikiem Jaśkowcem, przewodniczącym Rady Miasta Krakowa, rozmawia Małgorzata Kubowicz.

W ostatnich dniach przez Kraków przetoczyła się dyskusja na temat zmian na drogach związanych z pilotażowymi działaniami Miasta w ramach Krakowskiej Tarczy dla Mobilności. W przypadku np. al. gen. Władysława Andersa dla bezpieczeństwa pieszych zlikwidowano jeden pas ruchu. Jak Pan ocenia te zmiany?

Dominik Jaśkowiec: Dobrze oceniam wcześniej wprowadzone zmiany, np. te na ul. Armii Krajowej, tam jest teraz zdecydowanie bezpieczniej, liczba wypadków z ośmiu w skali miesiąca spadła do jednego. Zostawiono tam jednak dwa pasy ruchu, co jest zdecydowanie korzystniejsze dla komunikacji autobusowej. Nowo wprowadzone zmiany idą w zupełnie innym kierunku i tak naprawdę nie były podyktowane tylko kwestiami bezpieczeństwa pieszych, był to raczej pretekst służący ich wprowadzeniu. Jeśli chodzi o al. Andersa, stłuczek jest tam nadal bardzo dużo, więc argument dotyczący bezpieczeństwa okazał się chybiony. Powiedzmy sobie to szczerze, autorom zmian chodziło o ograniczenie ruchu samochodowego i przeznaczenie ulic na inne cele. Niestety rykoszetem uderzono w komunikację miejską, która winna mieć priorytet w naszym mieście.

Zwrócił Pan uwagę, że zmiany wprowadzone na drogach wpływają na komunikację miejską. Przykładem może być ul. Janusza Meissnera.

DJ: Zmiany dotknęły ul. Meissnera, ale też całego ciągu ulic od ronda Grzegórzeckiego do ronda Grunwaldzkiego, czyli jednego z kluczowych dla transportu publicznego kanałów komunikacyjnych w naszym mieście. Oczywiście, z racji przebudowy ul. Krakowskiej ruch jest tam znacznie mniejszy, niemniej w normalnych warunkach liczba pasażerów komunikacji miejskiej była tam zawsze bardzo wysoka. Pierwszy błąd popełniono w tym miejscu przy okazji przebudowy torowiska w ciągu ul. Józefa Dietla, rezygnując z budowy na całej jej długości buspasa w torowisku tramwajowym. Teraz autobus linii 184, jednej z kluczowych linii autobusowych w naszym mieście, musi się przeciskać przez ul. Dietla, lawirując pomiędzy samochodami. Jeżeli ograniczenie do jednego pasa ruchu będzie tam nadal obowiązywać, to ta linia autobusowa straci swoją rację bytu, czas przejazdu stanie się tak długi, że nikt nie zechce nią jeździć. Podobny problem będzie występował na ul. Grzegórzeckiej, gdzie wprowadzono ruch samochodowy na torowisko tramwajowe. To jest pomysł, który przeczy wszystkim poprzednim działaniom Miasta służącym wydzielaniu torowisk tramwajowych i przyspieszaniu komunikacji tramwajowej w centrum Krakowa. Ta zmiana spowoduje, przy wzmożonym ruchu samochodowym w godzinach szczytu, bardzo duże opóźnienia. Tramwaje ugrzęzną z autami na jednym pasie ruchu.

Nie wszyscy jednak krytykują te rozwiązania, rowerzyści chwalą i popierają działania



Miasta.

DJ: Ruch rowerowy w mieście jest coraz większy, ale jest to ruch sezonowy. Mieszkańcy Krakowa używają rowerów jako środka transportu w miesiącach letnich. Wtedy ruch rowerowy w naszym mieście znacznie rośnie. Natomiast w okresie jesiennym i zimowym drastycznie maleje, a organizacja ruchu pozostaje. Warto również wspomnieć o październiku, gdy do Krakowa przyjeżdżają studenci i po mieście nie można się normalnie poruszać. Wtedy też przychodzą pierwsze zimne dni i rowerzyści w większości wsiadają do samochodów lub korzystają z komunikacji miejskiej. Dlatego nie można wprowadzać trwałych zmian organizacji ruchu – zwłaszcza w sytuacji Krakowa, który ma bardzo wąskie drogi – preferujących jakikolwiek ruch sezonowy. Zresztą sami rowerzyści też często skarżą się na wydzielone w obrębie jezdni pasy ruchu – często są na nich ochlapywani wodą lub błotem, a firmy odśnieżające nierzadko traktują je jako miejsce do składowania śniegu. Ścieżki rowerowe, zamiast wymalowywać na jezdni, można budować wzdłuż ciągów parków. Idealnym rozwiązaniem jest np. budowa głównej trasy rowerowej wzdłuż Bulwarów Wiślanych, tam ruch rowerowy jest największy w mieście.

Poruszył Pan temat ścieżek rowerowych, ich budowa jest bardzo istotna w naszym mieście.

DJ: W Krakowie potrzebujemy ścieżek rowerowych, jednak nie tych wydzielanych z ulic, ale budowanych od nowa. I to jest cel Miasta, który powinien być zrealizowany. Potrzebujemy nowej analizy przestrzennej Krakowa w tym zakresie, nowego studium ścieżek rowerowych. Pracujemy na dokumencie, który moim zdaniem dość mocno się zdezaktualizował. Dobrze byłoby zrobić jego aktualizację, wyznaczyć brakujące odcinki tras rowerowych, stworzyć harmonogram ich budowy i je po prostu w końcu wybudować. Zresztą na same drogi rowerowe musimy zacząć patrzeć inaczej. Wszystko wskazuje na to, że w przyszłym roku zmienią się przepisy, a drogi rowerowe będą przeznaczone nie tylko dla rowerów, ale też dla innych urządzeń transportu osobistego. I na te drogi wjadą hulajnogi, segwaye i wiele innych pojazdów elektrycznych. Oprócz komunikacji miejskiej, ruchu samochodowego, pieszych mamy zatem czwarty segment mobilności – urządzenia transportu osobistego. Powinniśmy specjalnie dla niego budować nową infrastrukturę, a nie zamieniać istniejące ulice w przestrzeń ograniczoną na różne sposoby, która obniża jakość funkcjonowania innych grup użytkowników i uderza w komunikację publiczną.

Ostatnio możemy zaobserwować zmniejszone zainteresowanie mieszkańców komunikacją miejską. Ten problem będzie Pana zdaniem narastał?

DJ: To jest naprawdę duży problem, komunikacja publiczna została bardzo mocno poszkodowana przez epidemię koronawirusa, dlatego powinniśmy się poważnie zastanowić nad tym, jak zachęcić mieszkańców do powrotu do autobusów i tramwajów, podróżowanie nimi jest naprawdę bardzo bezpieczne. Jeśli tego nie zrobimy, to wpływy z biletów będą niskie i staniemy przed koniecznością kolejnych podwyżek ich cen, wyższe ceny za przejazd jeszcze bardziej zniechęcą mieszkańców do korzystania z transportu publicznego, powstanie niebezpieczna, nakręcająca się spirala. Krakowski transport publiczny jest na wysokim poziomie, zwłaszcza w porównaniu do innych polskich czy nawet europejskich miast, powinien być on zawsze priorytetem dla władz samorządowych. Kraków jako miasto ma pewną istotną cechę: jego stare, historyczne centrum nadal pełni funkcję jądra miasta. W



Krakowie dalej dojeżdża się do centrum, aby załatwić wiele ważnych życiowych spraw. Nie da się więc w centrum Krakowa wprowadzić nieograniczonego ruchu samochodowego, chętnych do wjazdu na jego teren jest po prostu więcej niż dostępnego miejsca. Dlatego tak ważny jest szybki, dobrze funkcjonujący i komfortowy transport publiczny, to on powinien zapewnić sprawne dowieszenie mieszkańców Krakowa do miejsca ich aktywności.

W przyszłym roku mają zakończyć się konsultacje dotyczące dalszego poszerzania strefy płatnego parkowania. Czy planowane jest kolejne jej poszerzenie?

DJ: Istotnie, zainicjowałem konsultacje społeczne w sprawie dalszego poszerzania strefy, przekonując Radę do przyjęcia takiej uchwały, ale nie z myślą o tym, by od razu strefę poszerzać, tylko po to, aby mieszkańcy mogli się w tej sprawie wypowiedzieć. Krakowianie zwracają się do swoich radnych z prośbami o rozwiązanie problemu braku miejsc parkingowych na osiedlach. Problem ten dotyczy zwłaszcza terenów przylegających bezpośrednio do ścisłego centrum miasta. Tam mamy widoczne wzmożone parkowanie pojazdów spoza Krakowa. Są to pojazdy osób dojeżdżających do kompleksów biurowych, do centrów usługowych czy też do rozmaitych urzędów. Parkingi osiedlowe, które powinny być przeznaczone dla mieszkańców tych osiedli, wykorzystywane są jako zaplecze parkingowe dla kompleksów usługowych. Jedynym rozwiązaniem tego problemu jest poszerzenie strefy. Tu chodzi o strefę buforową, która obowiązywałaby tylko w newralgicznych godzinach i która powodowałaby ograniczenie korzystania z miejsc parkingowych przeznaczonych dla mieszkańców. Oczywiście pojawia się dużo głosów sprzeciwu i właśnie dlatego taka dyskusja powinna się odbyć. Epidemia koronawirusa nie jest dobrym momentem na prowadzenie konsultacji, dlatego Rada przesunęła termin ich zakończenia na czerwiec przyszłego roku.

Jak miasto powinno przeprowadzać konsultacje, by mieszkańcy czuli się należycie poinformowani?

DJ: W poprzedniej kadencji, pod auspicjami moimi i ówczesnej wiceprezydent Elżbiety Koterby, wypracowana została Biała Księga Dialogu Społecznego, która pokazywała problemy, jakie występują w Krakowie w procesie konsultacji społecznych. Na tej podstawie wypracowaliśmy wspólnie – byłem współprzewodniczącym zespołu, który tworzył nową uchwałę Rady Miasta Krakowa – nową procedurę konsultacji społecznych. Wiele organizacji pozarządowych, tak często krytykujących Kraków z rozmaitych powodów, twierdzi, że jest ona bardzo dobra. Spotkałem się nawet z opiniami, że jest jedną z najlepszych w Polsce. Problem jest taki, że nie jest ona stosowana. Mamy świetne narzędzie do komunikowania się z mieszkańcami i konsultowania różnych pomysłów, ale co z tego, skoro to narzędzie jest niewystarczająco wykorzystywane. To jest uchwała, która pozwala przeprowadzać konsultacje w sposób partycypacyjny – mieszkańcy wspólnie z urzędnikami zastanawiają się nad najlepszymi rozwiązaniami danego problemu w mieście. Tymczasem bardzo często konsultacje społeczne traktowane są jedynie jako punkt, który trzeba odbębnić, bo przecież „my, urzędnicy, wiemy, co jest najlepsze dla miasta”. A tak myśleć nie można. To jest myślenie z lat 70. XX w., które na Zachodzie poniosło porażkę blisko pół wieku temu, i uważam, że w Polsce również powinno przestać obowiązywać. Trzeba korzystać z gotowych rozwiązań i prowadzić konsultacje społeczne przed podjęciem decyzji, dając mieszkańcom możliwość współdecydowania w danej sprawie. Wtedy nie byłoby tak wielu protestów, ale pewnie też nie byłoby części tych zmian, które są kontrowersyjne i z których, jeśli nie teraz, to jesienią, Miasto się wycofa. Tylko że jesienią, kiedy cały Kraków stanie w



**Magiczny
Kraków**

korkach, będziemy rozmawiać w atmosferze awantury. Będą uzasadnione pretensje do urzędników. A można byłoby tego uniknąć, rozmawiając i szukając alternatywnych rozwiązań, bo te zawsze można wypracować.