



Jaki ruch wokół Plant [MAPA]

2013-04-11

Miasto rozważa wprowadzenie jednokierunkowego ruchu samochodów wokół Plant. „Takie rozwiązanie ma zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, ułatwić przejazd komunikacji miejskiej, zmniejszyć korki, a przez to ograniczyć zanieczyszczenie powietrza w tej części Krakowa” - przekonuje Tadeusz Trzmiel, Zastępca Prezydenta Krakowa.

Rozpoczęły się konsultacje koncepcji zmian w organizacji ruchu pojazdów w Śródmieściu Krakowa. „W naszym mieście już kilkadziesiąt lat temu przyjęto zasadę, że w centrum Krakowa priorytet powinna mieć komunikacja zbiorowa i piesi. Dlatego obecną propozycję trudno nazwać rewolucyjną. To konsekwencja wcześniej przyjętej strategii” – mówił Tadeusz Trzmiel, Zastępca Prezydenta Krakowa, podczas konferencji prasowej inaugurującej dyskusję na temat zmian organizacji ruchu w Śródmieściu. Dodał, że Kraków nie może czekać ze zmianami na dokończenie budowy obwodnicy Krakowa. „W naszym mieście przybywa samochodów, a część kierowców wykorzystuje Śródmieście do przejazdów tranzytowych. Ten obszar miasta należy pilnie uspokoić mając na uwadze bezpieczeństwo pieszych i ograniczenie emisji spalin” – akcentował Tadeusz Trzmiel.

Miasto, wsparte koncepcją ekspertów z zakresu systemów komunikacyjnych, proponuje wprowadzenie ruchu jednokierunkowego wokół Plant w kierunku przeciwnym do wskazówek zegara, wyłącznie skrętów w prawo z ul. Westerplatte w ul. Lubicz i z ul. Lubicz w ul. Pawią w celu eliminacji ruchu tranzytowego, ograniczenie skrętu w lewo z ul. Gertrudy w Sienną i ul. Basztowej w Sławkowską. Zgodnie z propozycjami grupy ekspertów, samochody miałyby jeździć po jednej zewnętrznej pierwszej obwodnicy, a na pasie przy Plantach miałyby powstać trasa rowerowa. Środek, a więc torowisko, byłby zarezerwowany dla komunikacji tramwajowej i autobusowej. „Rozwiązania, które proponujemy dla Śródmieścia Krakowa, stosowane są w wielu europejskich metropoliach. W bliskim naszym mieście – Wiedniu – od lat działa tzw. I ring. To także nic innego jak powrót do wcześniejszych już koncepcji prof. Andrzeja Rudnickiego z Politechniki Krakowskiej” – wyjaśnia dr inż. Tomasz Kulpa, jeden z autorów pozycji zmian.

Co zyskujemy dzięki takiemu rozwiązaniu? Przede wszystkim Śródmieście Krakowa przestaje być traktowane jako obszar ruchu tranzytowego. „W ramach opracowania zostały wykonane bardzo szerokie pomiary natężenia ruchu na wjazdach do I i II obwodnicy oraz pomiary ruchu tranzytowego. Wyniki pokazały, że w niektórych miejscach tranzyt generuje nawet 30 proc. ruchu, który nie jest związany ze Śródmieściem i powinien z niego być wyeliminowany” – wyjaśnia dr Kulpa.

Dzięki takiemu rozwiązaniu, zmniejszy się ruch kołowy tym obszarem miasta, a co za tym idzie niższa będzie emisja zanieczyszczeń. „Analizy symulacyjne wskazują, że w przypadku wprowadzenia proponowanych zmian w organizacji ruchu możliwe jest uzyskanie kilkunastoprocentowej redukcji emisji tlenków azotu i siarki oraz pyłów zawieszonych pochodzących z ruchu samochodów. Zanieczyszczenia te wpływają istotnie na powstawanie smogu” – dowodzi współautor koncepcji.

Co istotne, dzięki wyłączeniu z ruchu jedni bliższej Plant, Kraków zyskuje około 3,5 km ścieżki dla rowerzystów. Dziś szybki przejazd rowerem przez Planty jest utrudniony i często wybierają tę drogę



**Magiczny
Kraków**

rowerzyści jadący rekreacyjnie. „Proponowana przez nas trasa rowerowa wokół Plant jest uzupełnieniem układu dróg rowerowych w Krakowie. Będzie ona obsługiwać rowerowe relacje tranzytowe przez obszar Śródmieścia oraz stanowić połączenie z drogami rowerowymi biegnącymi promieniście od I obwodnicy” – wyliczał Tomasz Kulpa.

Jednokierunkowy ring wokół Plant to także ułatwienia dla komunikacji zbiorowej. Mniej samochodów to więcej miejsca dla autobusów i tramwajów, które będą kursować szybciej i z większą punktualnością.

„Dziś rozpoczynamy konsultacje naszej koncepcji zmian w Śródmieściu. Liczymy na głosy mieszkańców i środowisk eksperckich, tym bardziej, że propozycja reorganizacji ruchu ma jeszcze kilka elementów, które wymagają analiz i ustaleń” – mówił Tadeusz Trzmiel. Chodzi między innymi o zmianę kierunku ruchu na niektórych ulicach, parkowanie, czy wytyczenie kontrapasów dla rowerów.

ZIKiT planuje serię spotkań konsultacyjnych, m.in. z Radą Dzielnicy I, z Komisją Infrastruktury RMK, środowiskiem taksówkarzy i rowerzystów, Wydziałem Turystyki. „Do dyskusji zapraszamy także mieszkańców. 30 kwietnia o godzinie 16.00 w Sali Obrad Rady Miasta Krakowa odbędzie się Forum Mobilności w całości poświęcone planowanym zmianom w Śródmieściu” – mówił Grzegorz Sapoń, Zastępca Dyrektora ZIKiT.

Koncepcja zmian organizacji ruchu samochodów w Śródmieściu dostępna jest na stronie internetowej Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu. Dodatkowo w Radzie Dzielnicy I będzie można otrzymać „wersję papierową” proponowanych zmian.