



Aut w Krakowie jest za dużo

2022-06-08

- Kiedyś istniało domniemanie, że samochodem zawsze jest się najszybciej. Dziś to nie ma racji bytu, bo tych aut jest tak dużo, że nawet gdy zakończymy remonty, to nie pozbedziemy się korków - mówi Andrzej Kulig, zastępca prezydenta Krakowa ds. polityki społecznej i komunalnej. Tadeusz Mordarski pytał wiceprezydenta o pomysły na usprawnienie ruchu w mieście oraz powody długotrwałych remontów.

Często się Pan irytuje, przemieszczając się po Krakowie samochodem?

Andrzej Kulig: Czasami się zdarza. Najbardziej irytuje mnie, gdy kierowcy wjeżdżają na skrzyżowanie, wiedząc, że nie zdążą go opuścić przed zgaśnięciem zielonego światła, i tym samym blokują inne auta czy tramwaje. To się zdarza nagminnie np. na skrzyżowaniach Piłsudskiego z al. Trzech Wieszczów, Kościuszki z Alejami przy moście Dębnickim czy na rondzie Grzegórzeckim. Ale zapewne pana pytanie zmierza do tego, czy irytują mnie remonty.

Bardziej korki spowodowane tymi remontami.

Chyba większość kierowców denerwuje się z powodu korków. Ja także złorzeczę, bo tracę czas. Mam jednak świadomość, że pewne prace muszą być przeprowadzone i robię wszystko, aby kończyły się one jak najszybciej, bez dnia zwłoki.

Dlaczego w takim razie te remonty nie są prowadzone „z głową”? Kierowcy narzekają, że brakuje spójnej strategii, sensownego harmonogramu prac.

Nie wszystkie prace można przeprowadzić tak, jakby się wydawało, patrząc zza kółka samochodu. Przykładów jest wiele, a każdy trzeba rozpatrywać indywidualnie. Podam kilka. Czasem przy okazji remontu nawierzchni podłączana albo modernizowana jest jakaś sieć biegnąca pod ulicą. Zdarza się też, że remontując jedną ulicę, nie możemy puścić objazdu obok, bo tam też trwają lub zaraz się zaczną jakieś prace. W końcu bywa, że inwestor nie zakończy przebudowy w terminie, bo ta nie została odebrana przez podmiot, od którego jesteśmy zależni. Problem jest również na rynku wykonawców, bo brakuje komponentów. Oferta na elektronikę bywa ważna np. przez godzinę i jak jej nie kupimy, to robi to ktoś inny. Podobnie jest z betonem czy asfaltem. Tymczasem, jeśli w budżecie mamy na jakieś zadanie 100 zł, a ono zaczyna kosztować 130, to te brakujące 30 musimy znaleźć. Nie możemy wziąć z jednej kupki i przełożyć na drugą. Wiąże się to ze złożeniem wniosku i szczegółową analizą, czy przesunięcie tych środków nie spowoduje problemów przy realizacji zadania, na które fundusze chcemy uszczuplić.

Może polityka Miasta jest taka, aby uprzykrzać życie kierowcom?

(śmiech) Na pewno nie! Mamy nadzieję, że wykorzystując środki na Igrzyska Europejskie, uda się zrealizować pewne zapóźnienia w remontach.

Podbuduję tę tezę z poprzedniego pytania Pana wypowiedziami o tym, żeby nie jeździć autem, ale przesiąść się na rower czy do komunikacji miejskiej.

Zachęcam do tego, bo my się dusimy w tej liczbie samochodów i nie jesteśmy w stanie



efektywnie podróżować. Nawet Nowa Huta, kiedyś bardzo przestronna, dziś się korkuje w niektórych miejscach. Nie wspominajmy więc nawet o centrum miasta. Zachęcam wszystkich, którzy mają pojazdy, aby tu, gdzie się da, korzystali z transportu publicznego lub chodzili pieszo. Nie zmuszam do tego, bo niech każdy jeździ tym, na co ma ochotę, ale trzeba też skalkulować, ile zajmie przejazd autem, a ile tramwajem czy rowerem. Kiedyś istniało domniemanie, że samochodem zawsze jest się najszybciej. Dziś to nie ma racji bytu, bo tych aut jest tak dużo, że nawet gdy zakończymy remonty, nie pozbedziemy się korków.

A jest jakiś generalny pomysł, aby te korki zlikwidować?

Musimy zmienić nasze przyzwyczajenia, bo nie zrobimy autostrad w środku miasta. Musimy racjonalnie korzystać z naszych pojazdów. W czasie remontu okolicy Dolnych Młynów pewna pani mieszkająca na Rajskiej miała do mnie pretensje, że przez te prace trudniej jej dojechać autem na Studencą. Przecież ona szybciej byłaby tam pieszo. W żadnym wypadku nie jestem przeciwnikiem samochodów, ale nie zdarza mi się jeździć nim na imprezę miejską, która jest w centrum Krakowa. Wolę przejść na nogach, bo to jest racjonalne.

Dlaczego prace remontowe często trwają tak długo? Być może wykonawcy trzymają się terminów, ale widok niczym z memów, gdy jeden pracuje, a pięciu stoi, może doprowadzić do szału.

Próbowaliśmy skrócić terminy poprzez nałożenie obowiązku pracy dłuższej niż przez osiem godzin, ale zrezygnowaliśmy z dwóch powodów. Pierwszy to koszty, bo z każdą godziną ponad tych osiem, znacząco rośnie cena kontraktu. Drugi problem, bardziej istotny, to irytacja ludzi, którzy po 16.00, gdy wracają do domu, chcą mieć trochę spokoju zamiast hałasu za oknem. To też powoduje, że nie ma opcji wykonywania robót w nocy.