

**Zarząd Infrastruktury Komunalnej
i Transportu w Krakowie
ul. Centralna 53
31-596 Kraków**

Kraków, 14.07.2015

Dotyczy: Wnioski, uwagi i zastrzeżenia dotyczące przedsięwzięcia „Trasa Zwierzyniecka i Pychowicka” w ramach konsultacji społecznych

Szanowni Państwo,

Uważne zapoznanie się z koncepcją budowy Trasy Zwierzynieckiej i Trasy Pychowickiej (dalej: TZ i TP), na odcinku od Ronda Ofiar Katynia do Trasy Łagiewnickiej (skrzyżowanie ulic Grota Roweckiego – Rostworowskiego), zwłaszcza na odcinku 6: budowa dwupoziomowego węzła „Tyniecka” prowadzi do zdziwienia i zdumienia przyjętymi rozwiązaniami, w szczególności skalą inwestycji w stosunku do postulowanej jej funkcji, tj. *„usprawnienia ruchu międzydzielnicowego [...], umożliwiając tym samym zastosowanie w tym obszarze, w szerszym niż dotychczas stopniu, priorytetu dla komunikacji zbiorowej”*¹

Z punktu widzenia urbanistycznego, charakter przedstawionej koncepcji oraz sposób jej komunikowania z interesariuszmi społecznymi nawiązuje do najgorszych wzorców podejścia do projektowania miast, które – realizowane w latach 1960 i 1970 w Stanach Zjednoczonych i Europie Zachodniej – doprowadziły do głębokiego kryzysu społecznego i gospodarczego wielu kwartałów miejskich, a nierzadko i całych dzielnic². Okazało się bowiem, że nadmierna priorytyzacja ruchu samochodowego, czego wyrazem była m.in. budowa śródmiejskich tras przelotowych o charakterze quasi-autostrady (takie parametry techniczne ma przedstawiona do konsultacji koncepcja) najczęściej nie tylko nie doprowadziła do pożądanego efektów w postaci usprawnienia transportu wewnątrz obszarów zurbanizowanych, ale jedynie zniszczyła wiele dobrze funkcjonujących osiedli i obszarów.

Nie budzi wątpliwości konieczność realizacji TZ i TP, jako elementu III obwodnicy miasta. Zastanawia jednak fakt, że w przypadku tak istotnej i kosztownej inwestycji, Zarządzający miastem Krakowem nie inicjują debaty na temat jej pożądanego kształtu (2x2 czy 2x3), w szczególności w kontekście potrzeb transportowych, kosztów inwestycji i propozycji osłabienia jej negatywnego wpływu na sąsiadujące z jej przebiegiem obszary zamieszkania.

¹ Katalog inwestycji strategicznych układu transportowego miasta Krakowa, tom 1, <http://msip2.um.krakow.pl/kim/pdf/Katalog.Inwestycji.Strategicznnych.2010.T1.pdf>.

² zob. np. Jane Jacobs, 2011, Życie i śmierć wielkich miast Ameryki, Fundacja centrum Architektury, Warszawa; J. Gehl, 2014, Miasta dla ludzi, Wydawnictwo RAM, Kraków, Rykwert J., 2013, Pokusa Miejsca. Przeszłość i przyszłość miast, Międzynarodowe Centrum Kultury, Kraków.

Zaprojektowanie tzw. „Trasy Pychowickiej” jako drogi o parametrach drogi ekspresowej jest typowym przykładem przewymiarowania w stosunku do pozostałych elementów „trzeciej obwodnicy”, zwłaszcza ciągu ulicy Opolskiej wraz z Rondem Ofiar Katynia (które wbrew pozorom nie jest skrzyżowaniem całkowicie bezkolizyjnym). Podobnie, przewymiarowanie to widać w południowej części Krakowa. Drogi te są już obecnie przeciążone. Szczególnie istotna wydaje się różnica w przepustowości nowej drogi a dróg krzyżujących się z nią tj. przede wszystkim ul. Księcia Józefa, Tynieckiej i Grota-Roweckiego oraz Zakopiańskiej. Należy zauważyć, że nowa trasa, nazywana co prawda obwodnicą ze względu na swój kształt, będzie pełnić rolę nie tyle klasycznej obwodnicy („wyciągającej” ruch tranzytowy z obwiedzonego miasta), ale będzie miała funkcję typowej łącznicy międzydzielnicowej. Obecnie ruch tranzytowy względem miasta w ciągu Alei Trzech Wieszców jest nieduży. Ogromny i ciągle rosnący jest za to ruch miejski. Zgodnie z tzw. paradoksem Braessa oraz prawem Lewisa-Morgridge`a wybudowana w ten sposób Trasa nie tylko nie rozwiąże żadnego problemu, ale przeciwnie – spowoduje drastyczny wzrost kongestii w mieście, zwłaszcza na ciągach wschód – zachód. W ciągu kilku lat od uruchomienie nowej trasy konieczne będzie zatem przebudowanie ciągu ulicy Opolskiej i Nowohuckiej na całkowicie bezkolizyjne. Trzeba postawić dwa pytania:

- czy miasto Kraków uwzględni konieczne wydatki na przebudowę ww. ciągów komunikacyjnych, a także wzrost kwoty dotacji dla transportu publicznego, który musi w tej sytuacji stracić pasażerów?
- co miasto Kraków zamierza zrobić, aby uniknąć paraliżu na ulicach łączących Trasę Pychowicką z centrum miasta, których przepustowość zostanie całkowicie wyczerpana?

Z całą stanowczością należy stwierdzić, że przewymiarowanie projektowanej inwestycji (zwłaszcza przyjęte rozwiązania w zakresie węzła „Tyniecka”), sprawi, że TP będzie miała charakter silnej bariery przestrzennej, powodując wiele niekorzystnych efektów społecznych, gospodarczych i środowiskowych, m.in. takich jak:

- efekt opisywany w urbanistyce jako „przekleństwo przygranicznej pustki” – tzn. powstawanie w sąsiedztwie bariery przestrzennej ugorów miejskich, pozbawionych funkcji, odpychających i niebezpiecznych.
- degradację walorów krajobrazowych i środowiskowych w obrębie i sąsiedztwie Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego i obszaru Natura 2000: Dębnicko-Tyniecki obszar łąkowy
- odcięcie m.in. Pychowic i przyległych terenów Kampusu UJ od obszarów rekreacyjnych Zakrzówka,
- zmiana lokalnych stosunków wodnych, co może zwiększyć zagrożenie powodziowe.

Aspekt odwodnienia często traktowany jest w trakcie inwestycji drogowych jako wątek poboczny, co jest negatywnie weryfikowane szczególnie w ostatnich latach w widoczny sposób przez powodzie miejskie³, które nie ominęły również obszaru planowanej inwestycji.

³ Illgen, M, i inni (2014): Opady nawalne i powodzie miejskie. Wytyczne postępowania w zakresie komunalnej ochrony przed powodziami, Technologia Wody nr 33 1/2014

Nawet w kompleksowych branżowych opracowaniach⁴ dla obszaru Pychowic i terenów sąsiednich nie przedstawiono konkretnych rozwiązań mających zapobiegać takim zjawiskom.

Najbliższy obszarowi inwestycji potencjalny odbiornik wód opadowych odprowadzanych z pasa drogowego to rów „os. Pychowice ul. Sodowa”. Rów ten został zaliczony w opracowaniu powodziowym⁴ do grupy tzw. rowów strategicznych, czyli pełniących istotną rolę w odprowadzaniu wód opadowych. W opracowaniu tym zdiagnozowaną przyczyną zagrożenia powodziowego jest ograniczenie odpływu wód w sytuacji utrzymywania się wysokich stanów wody na Wiśle. Narzucające się techniczne rozwiązanie przewidujące budowę przepompowni wałowej (lokalizacja: śluza wałowa w rejonie ulic: Sodowej, Skalica, Norymberskiej i Tynieckiej) nie rozwiązuje problemu podtapiania okolicznych terenów w np. w trakcie deszczy nawalnych nie powodujących wezbrań na Wiśle, ale prowadzących do przeciążenia lokalnego systemu odwodnienia w postaci osiedlowej kanalizacji deszczowej ciężącej do tego rowu, jak i samego rowu. Stawiamy kolejne pytanie:

Czy ta ograniczona przestrzeń zlewnia, już dość intensywnie zagospodarowana, doczekała się rzetelnego opracowania opisującego obecny i prognozowany stan obciążenia hydraulicznego z zastosowaniem np. modelowania hydrodynamicznego, co jest prawnie⁵ usankcjonowanym standardem przy podobnych zadaniach?

Skala i jakość materiałów dostępnych na Państwa stronach internetowych nie pozwala na stwierdzenie, w jakim kierunku dąży koncepcja odwodnienia przedmiotowej inwestycji, jednak jej rozmiary pozwalają przypuszczać, iż nie jest przewidziane pozostawienie rowu strategicznego jako otwartego. Jeśli miał by on zostać zastąpiony kanałem zamkniętym, byłoby to ponownie nawiązanie do odrzucanych obecnie dawnych pomysłów. „Zamykanie w rurze” nie cieką wprawdzie, lecz strategicznego rowu odwadniającego, przy braku wystarczającej wiedzy o rzeczywiście występujących na tym obszarze opadach może prowadzić do regularnych wylań i podtopień nie tylko okolicznych posesji, ale również korpusu drogi.

Wszystkie wymienione wyżej procesy, które zostaną uruchomione przez realizację przewymiarowanej TP spowodują istotne obniżenie jakości środowiska zamieszkania i prowadzenia działalności usługowej (degradacja krajobrazowa i negatywne efekty sąsiedztwa), co może spowodować w przyszłości niekorzystne efekty gettoizacji, którymi w szczególności zagrożone będzie osiedle Pychowice, a w następstwie duże problemy społeczne. Te będą generować z kolei konieczność wydatków budżetowych na ich łagodzenie czy odwrócenie, co będzie jak pokazują doświadczenia wielu miast w Europie i Polsce bardzo trudne.

Przewymiarowanie projektowanej Trasy Pychowickiej, a zwłaszcza węzła „Tyniecka” (mające wszelkie przesłanki do tego by poprzez swoją skalę doprowadzić do niekorzystnej dezintegracji przestrzennej w jej sąsiedztwie), przy braku realnych propozycji na zmniejszenie jej negatywnego oddziaływania jako bariery przestrzennej, jest w naszej opinii niezgodna zarówno z powszechnie obecnie akceptowanymi w krajach wysokorozwiniętych

⁴ Koncepcja odwodnienia i poprawy bezpieczeństwa powodziowego miasta Krakowa, MGGP S.A. na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa, Kraków 2011

⁵ PN-EN 752:2008 Zewnętrzne systemy kanalizacyjne

standardami projektowania urbanistycznego jak i obowiązującymi w Polsce i Unii Europejskiej wytycznymi, m.in. Krajową Polityką Miejską (MIR 2014), która postuluje m.in. zrównoważoną mobilność w obszarze miasta oraz prowadzenie inwestycji transportowych w sposób racjonalny i przemyślany, w szczególności z uwzględnieniem innych priorytetów polityki miejskiej jak dążenia do podnoszenia jakości życia mieszkańców (s. 48-49).

Z poważaniem

dr hab. Krzysztof Gwosdz

dr inż. Renata Woźniak-Vecchie