

Sz. P. prof. Jacek Majchrowski

Prezydent Miasta Krakowa

### List otwarty ws. Tramwaju na Mistrzejowice

Szanowny Panie Prezydencie!

Kraków potrzebuje sprawnego transportu publicznego. Jednym z jego niezbędnych elementów jest linia tramwajowa łącząca Mistrzejowice i Śródmieście. Najnowsza wersja projektu IV etapu KST nie pozostawia jednak złudzeń co do szkodliwości obecnego sposobu realizacji tej inwestycji. Zamiast budowy linii tramwajowej wkomponowanej w istniejącą przestrzeń, projekt zakłada przede wszystkim masową wycinkę drzew, poszerzenie jezdni i obudowanie znacznych części trasy ekranami akustycznymi. **Nawet 60% zakresu przebudowy to infrastruktura drogowa, a nie trasa tramwajowa.** Podporządkowanie ciągu ulic Dobrego Pasterza-Lublańska-Młyńska-Meissnera jedynie funkcji transportowej, szczególnie transportowi indywidualnemu, stoi w sprzeczności z prezentowaną mieszkańcom zrównoważoną wizją "budowy tramwaju". Potrzebujemy nowoczesnej przestrzeni miejskiej oraz sprawnej komunikacji publicznej, a nie kolejnej betonowej miejskiej "autostrady". Realizowana dokumentacja projektowa opiera się w sporej części na przestarzałej koncepcji sprzed 7 lat, która odbiega znacząco od aktualnych standardów projektowania infrastruktury publicznej. Inwestycja przypomina bardziej **projekty z lat 70-tych i 80-tych ubiegłego wieku, niż realizowane obecnie nowoczesne przebudowy przestrzeni publicznej.**

Projekt przewiduje wiele kontrowersyjnych rozwiązań. Najważniejsze z nich to:

- **niezrozumiałe poszerzenie infrastruktury drogowej**
- **wycinka większości drzew na prawie całej długości realizacji inwestycji, w tym szpalerów dorodnych drzew wzdłuż ulic Meissnera i Młyńskiej**
- **obudowa ulic ekranami akustycznymi**

W wyniku takiego podejścia główna oś dzielnicy (Meissnera - Młyńska) zamieni się z miejskiej ulicy otoczonej drzewami w **wyafaltowany kanion obudowany wysokimi ekranami** akustycznymi, rozdzielający osiedla mieszkaniowe na dwie części. Ekranry są planowane nawet w miejscach oddalonych o kilkadziesiąt metrów od planowanych jezdni i torowiska. Zamiast wysokiej zieleni krajobraz wypełni labirynt ekranów.

**Aktualny projekt jest niejednokrotnie przeskalowany, miejscowo niezgodny z dokumentacją przetargową oraz niezgodny z obecnie obowiązującymi przepisami prawa oraz ze Studium i planem miejscowym, którą to zgodność wymuszają zapisy przetargu.** Dokumentacja projektowa tworzona jest w sposób pozbawiony transparentności. **Niepokój budzi również rzetelność oraz kompletność jej przygotowania oraz sposób nadzoru nad całą procedurą.** Opublikowane w ostatnim czasie 7 stron uwag z Wydziału Architektury do "kompletnej" zdaniem ZDMK dokumentacji jest jaskrawym tego przykładem.

Realność terminów stoi pod znakiem zapytania, sposób przygotowania dokumentacji i nadzoru nad nią nie służy interesowi mieszkańców, a na celu zdaje się mieć jak najszybsze rozpoczęcie inwestycji bez rozważenia jej konsekwencji. Jesteśmy przekonani, że nie tak powinna być realizowana inwestycja za ponad miliard złotych.

**Mając na uwadze powyższe wnioskujemy o powtórne przeanalizowanie słuszności założeń projektowych oraz zaprojektowanie tej inwestycji wspólnie z mieszkańcami w zgodzie ze współczesną wiedzą urbanistyczną oraz poszanowaniem dla przestrzeni i przyrody Dzielnicy III Krakowa. W szczególności apelujemy o pilne:**

- **odstąpienie tam, gdzie to możliwe od budowy ekranów akustycznych** - zachowanie obecnego ładu urbanistycznego, przeanalizowanie alternatywnych form ochrony przed hałasem zgodnych z najnowszymi tendencjami w projektowaniu miast
- **ograniczenie zakresu przebudowy jedynie do obszaru kolidującego z planowaną linią tramwajową** co pozwoli na zachowanie znacznie większej ilości istniejącej zieleni oraz na ograniczenie kosztów;
- **dostosowanie projektu do obowiązujących aktów prawa**, w tym prawa miejscowego;
- **większą transparentność i partycypację** w zakresie projektowania inwestycji;
- **stworzenie nowoczesnej i przyjaznej przestrzeni miejskiej;**

Realizacja powyższych postulatów pozwoli nie tylko na stworzenie nowoczesnej, przyjaznej mieszkańcom przestrzeni, ale umożliwi również szybsze procesowanie inwestycji i jej szybszą realizację, unikając w ten sposób potencjalnych protestów społecznych. **Pośpiech w chwili obecnej oznacza zdewastowanie dzielnicy na kilkadziesiąt lat.**

Nietrudno również zauważyć, iż reklamowane przez Wykonawcę “nasadzenia rozchodników” na “zielonym torowisku”, czy też wizualizacje nieprzystające do procedowanego projektu nie zmieniają faktu, iż projekt w o wiele szerszej skali nie przystaje do obecnych realiów. Szumnie zapowiadane ograniczenie wycinki ostatecznie okazuje się fiaskiem. Zamiast 77,2% drzew przeznaczonych do wycinki zniknie ich 75,5%, czyli zdecydowana większość. Wykonawca przedstawia wybiórcze rozwiązania, a jego stanowisko jest sprzeczne z komunikatami wydawanymi przez ZDMK.

**Szczegółowa lista proponowanych korekt i rozwiązań technicznych stanowi załącznik do Listu Otwartego. Prosimy o wyznaczenie daty spotkania pana Prezydenta z przedstawicielami sygnatariuszy Listu Otwartego.**

**Podpisano:**

1. Inicjatywa “Tramwaj na Mistrzejowice”
2. Stowarzyszenie Przestrzeń-Ludzie-Miasto
3. Krakowski Alarm Smogowy
4. Kraków Miastem Rowerów
5. Akcja Ratunkowa dla Krakowa
6. Stowarzyszenie Funkcja Miasto
7. Młodzieżowy Strajk Klimatyczny Kraków
8. Pieszy Kraków
9. Stowarzyszenie Miasto Wspólne
10. ŁADny Kraków
11. Towarzystwo na Rzecz Ochrony Przyrody
12. Fundacja Kraków - Miasto Przyszłości
13. Stowarzyszenie Twój Wybór
14. Fundacja Przestrzeń do Życia
15. PKK - Platforma Komunikacyjna Krakowa
16. Międzymiastowo - zespół podcastu miejskiego Klubu Jagiellońskiego