

## Cztery argumenty przeciw Trasie Balickiej

**WOJCIECH HAUSNER\***

Kraków musi się rozwijać. Stawia to władze miasta przed wieloma trudnymi decyzjami. Niestety, zbyt często są one podejmowane bez kontaktu z mieszkańcami, na podstawie analiz sporządzanych za biurkiem. Do takich projektów należy budowa tzw. Trasy Balickiej. Bo zapewniam specjalistów od dróg, że najlepsze ekrany przy dwupasmowej trasie za płotami domów przy ulicy Wiedeńskiej nie załatwią niczego. Brak rozmowy z mieszkańcami jest powodem pierwszym, dla którego trasa jest złym pomysłem.

### Dawne złego początku

Koncepcja trasy powstała wiele lat temu w sprzeczności z równoległym realizowanym zamysłem otworzenia Krakowa na zachód zielonym korytarzem Doliny Rudawy. Dolina Rudawy z Błoniami Zwierzynieckimi, dawnymi Błoniami Bronowickimi, Młynówką Królewską stanowi jeden z ciekawszych kompleksów masowej rekreacji krakowian. Zamknięta od południa Wzgórzem Bł. Bronisławy, Sikornikiem i Lasem Wolskim z kopcem Kościuszki i kopcem Piłsudskiego stanowi charakterystyczny segment historycznej sylwety krajobrazowo-urbanistycznej Krakowa. I warto przypomnieć, że ta w wielu miejscach zasłaniana sylweta Krakowa to również coś, co stanowi o klimacie miasta. Wielu turystów przyjeżdża tutaj właśnie z tego powodu. Od dziesiątków lat powtarza się - i słusznie - że korytarz Doliny Rudawy jest ważny dla przewietrzania miasta. Osobnego opracowania wymaga opis bogactwa "miejskiej" przyrody terenów nad Rudawą i wzdłuż różnych odnóg Młynówki Królewskiej. By tak uważać, nie trzeba być "ekologicznym terrorystą" - jak pozwolił sobie powiedzieć w ogniu dyskusji jeden z prezydenckich urzędników. Entuzjastom zabudowy tych obszarów, zwłaszcza tym planującym różne "wspaniałe" przedsięwzięcia wyłącznie na podstawie map, polecam spacer w słoneczny dzień. Tam zobaczą Kraków jadący na rowerach i wędrujący pieszo. Przez wiele lat konsekwentnie powstawało w tym rejonie budownictwo jednorodzinne, potwierdzając charakter Woli Justowskiej, Bronowic Małych, Hamerni, Mydlnik, Olszanicy. Pozwolenia na budowę są zresztą wydawane nadal po obu stronach Rudawy.

### Nadchodzą barbarzyńcy

Niestety, wielu z nich zasiada w gabinetach Urzędu Miasta Krakowa. Pojawiają się urbanistyczne potwory, zabetonowana przestrzeń publiczna, a między ogródkami 5,7,10-letnich domów ma powstać trasa. I to jest powód drugi, dla którego budowa tzw. Trasy Balickiej to zły pomysł. W styczniu tego roku Rada Miasta Krakowa uchwaliła Wieloletni Plan Inwestycyjny. Znalazł się tam zapis o budowie tzw. Trasy Balickiej (od niedawna uchwałą Rady Miasta nazwanej ul. Gen. M. Wittek). Nie brzmiały przekonująco argumenty o konieczności tej budowy jako dwupasmowej drogi ekspresowej ratującej system komunikacyjny Krakowa. Niewiele tygodni później jak z nieba dla pomysłodawców trasy spadł argument używany od tamtej pory jak "wytrych": Euro-2012.

Czy dla usprawnienia ruchu w Krakowie Trasa Balicka jest niezbędna? Odnieść można niestety wrażenie, że nie rozważa się w ogóle skutków społecznych, ani alternatywnych wariantów rozwiązań komunikacyjnych. Ciągłe powtarzanie, że w Krakowie brakuje parkingów i szybkich tras, nie może być uzasadnieniem do realizacji każdego pomysłu.

Na początek przywołam przykład Mostu Zwierzynieckiego. Stoi już wiele lat jako początek drogi donikąd. W jakim stopniu odciążył most Dębnicki i ulicę Konopnickiej? Chyba w niewielkim. Wygenerował natomiast, zwłaszcza w soboty i niedziele, dodatkowy ruch na ulicy Starowolskiej, Jesionowej i Na Błonie. Na małych, spokojnych, krętych ulicach, które w przeszłości powstały w liniach wiejskich dróg. Most Zwierzyniecki wepchnął także dodatkowy ruch w rejon ulicy Senatorskiej i wydłużył korki na ulicy Piastowskiej. Tłumaczenie zasadności budowy mostu, a także Trasy Balickiej opiera się na trudnej do określenia w czasie koncepcji budowy tunelu łączącego pod Wzgórzem Bł. Bronisławy. To jest niestety budowanie zamków na piasku. Fałszywe jest twierdzenie, że Trasa Balicka w sposób znaczący wpłynie na odciążenie ulic Balickiej i Królowej Jadwigi. Obserwacja strumieni samochodów na tych ulicach wskazuje, że na odcinkach dojazdowych do obwodnicy i lotniska są one już zdecydowanie mniejsze, a znaczna ilość samochodów znika na Woli Justowskiej, w Rząsce, w Szczyglicach, albo odjeżdża na Kryspinów lub Zabierzów. Nie rozumiem, dlaczego nie, przyspiesza się przebudowy ronda Ofiar Katynia, likwidując korki wzdłuż ulicy Radzikowskiego i Conrada. Powstanie wtedy bardzo

dobry wjazd od lotniska. Oczywiście jest to trudne, jeżeli zakłada się przebudowę uszczęśliwiającą również potencjalnych inwestorów na terenie Motelu Krak i stworzenie węzła z całym systemem nikomu niepotrzebnych dojazdów i małych rond. I Kraków się dusi na tym wjeździe, oczekując na kolejne hipermarkety. Jeżeli do tego dołożyć linię szynobusów z prawdziwego zdarzenia (a nie prowizorkę z jaką mamy do czynienia), z dodatkowymi przystankami w Bronowicach Małych i Mydlnikach oraz dużymi parkingami na zachodnich obrzeżach miasta, problem dojazdu z lotniska mógłby być rozwiązany. To jest trzeci powód określenia budowy trasy jako złego pomysłu.

### **Argument czwarty**

Ulica Armii Krajowej jest ruchliwym, o stosunkowo dużej przepustowości ciągiem komunikacyjnym. Problemy pojawiają się wtedy, gdy samochody wyjeżdżają z dwóch nitek w koślawą ulicę Nawojki i Czarnowiejską. Trasa Balicka wygeneruje dodatkowy ruch do centrum miasta i wcale nie rozwiąże problemu dojazdu do potencjalnej areny Euro-2012. Ulice Piastowska, Nawojki, Reymonta będą nadal zatłoczone. Z tego punktu widzenia zupełnie wystarczający może być dojazd i wyjazd przez ul. Armii Krajowej i przebudowane rondo Ofiar Katynia.

Na tym jednostkowym przykładzie można stwierdzić, że rzeczywistym problemem Krakowa jest brak koncepcji zrównoważonego rozwoju, ignorowanie potrzeb tych, którzy już w naszym mieście mieszkają oraz brak konsultacji pierwotnych pomysłów ważnych przedsięwzięć. Konsultacje takie ograniczają się często do "zawieszenia" w Internecie już gotowych i "niezmienialnych" założeń realizacyjnych.

Trudno jest zrozumieć, jak to możliwe, że rodziła się koncepcja Trasy Balickiej, a równocześnie budowano w tym samym korytarzu miejskiej przestrzeni osiedla domów jednorodzinnych, odtwarzano Młynówkę Królewską i przyjmowano wnioski o tworzeniu parku rzecznej Rudawy.

W mojej wyobraźni jest to trudne do pogodzenia. Może mam zbyt małą wyobraźnię.

\*Autor jest radnym miasta Krakowa