



Uchwała Nr 24/2019
Komisji Dialogu Obywatelskiego ds. Środowiska
z dnia 03.07.2019 r.

ws. budowy Trasy Łagiewnickiej

Prof. Jacek Majchrowski
Prezydent Miasta Krakowa

Szanowny Panie Prezydencie,

Trasa Łagiewnicka to najdroższa w przeliczeniu na kilometr inwestycja drogowa w Europie. Jest projektem, który stawia priorytetowo na transport indywidualny, a nie na zrównoważony transport zbiorowy. Jest przeskalowana: jako sześciopasmowa droga będzie przecinać gęsto zabudowane osiedla Kurdwanów, Borek Fałęcki i Ruczaj. Pomija głos mieszkańców (1400 zebranych podpisów!) i dogłębnie zmieni oblicze południowo-zachodniej części Krakowa. Negatywnie wpłynie na jakość życia i zdrowie mieszkańców, a koszty finansującego ją kredytu płacić będziemy do 2042 roku. Trasa Łagiewnicka stoi w sprzeczności wobec wyzwań, które powinniśmy podejmować w obliczu kryzysu środowiskowego oraz ochrony zdrowia.

Dlatego postulujemy o:

1. Otwarty dialog władz miasta z mieszkańcami, szanowania głosu lokalnych społeczności, naukowców oraz przedstawicieli organizacji społecznych przy wszelkich inwestycjach ingerujących w tkankę miasta.
2. Wstrzymanie budowy Trasy Łagiewnickiej w uzgodnionym ze stroną społeczną terminie, celem przeprowadzenia ponownych konsultacji społecznych dotyczących ograniczenia rozmiarów Trasy Łagiewnickiej i zminimalizowania szkód społecznych oraz środowiskowych (szczegóły lagiewnicka.pl).
3. Adaptację Krakowa do kryzysu klimatyczno-ekologicznego po konsultacjach z ekspertami, naukowcami oraz mieszkańcami.
4. Zaprzestanie rewitalizacji Krakowa betonem oraz przeniesienia priorytetu inwestycyjnego na infrastrukturę transportu zbiorowego oraz rowerowego.
5. Budowę linii tramwajowej na całej długości trasy Łagiewnickiej.
6. Ograniczenie rozmiarów trasy do 2 pasów, w tym jednego przeznaczonego na komunikację zbiorową, oraz przeznaczenia pozostałego terenu na pasy zieleni, które będą redukować hałas, zanieczyszczenia oraz temperaturę podczas upałów.
7. Objęcie całej długości trasy odcinkowym pomiarem prędkości i wprowadzenia ograniczenia prędkości do 50 km/h, dzięki czemu nie będzie potrzeby budowania ekranów dźwiękochłonnych.
8. Podanie do informacji publicznej i poddania pod szeroką dyskusję prognoz ruchu, w oparciu o które wykonano analizę środowiskową.