

Istotnym problemem Krakowa jest napływ zanieczyszczeń powietrza z gmin ościennych. Jak Państwa zdaniem Miasto Kraków powinno wesprzeć walkę ze smogiem w tzw. „obwarzanku krakowskim”, aby mieszkańcy naszego miasta mogli oddychać czystszy powietrzem?

<p>KWW Stanisława Mazura</p>	<p>Miasto ma liczne narzędzia wpływu na gminy ościenne, będąc nie tylko nośnikiem wiedzy, ale też doświadczeń związanych z wprowadzeniem uchwały antysmogowej i powinno inicjować działania wspierające gminy w wymianie pieców i zachęć do korzystania z komunikacji publicznej, w tym budowy parkingów P+R na terenach należących do gmin ościennych. Uważamy także, że konieczne jest prowadzenie aktywnej komunikacji, w tym kampanii edukacyjnej Krakowa na nośnikach w gminach ościennych.</p> <p>Z entuzjazmem wypatrujemy wprowadzenia ustawy metropolitalnej, która może mieć przede wszystkim kluczowe znaczenie w walce ze smogiem w Krakowie i w tzw. „obwarzanku krakowskim” Umożliwiłaby lepszą koordynację działań między różnymi jednostkami samorządowymi, co jest szczególnie ważne w przypadku problemów transgranicznych, takich jak zanieczyszczenie powietrza. Umożliwiłoby to podejmowanie decyzji i realizację projektów z perspektywy szerszego obszaru, a nie tylko w obrębie administracyjnych granic poszczególnych gmin. Dzięki ustawie metropolitalnej możliwe byłoby tworzenie wspólnych funduszy na inicjatywy mające na celu poprawę jakości powietrza. Pozwoliłoby to na efektywniejsze wykorzystanie dostępnych środków. Ustawa metropolitalna mogłaby wspierać rozwój wspólnych projektów infrastrukturalnych, takich jak sieci ciepłownicze, które mogą być bardziej efektywne i ekologiczne na szerszym obszarze, niż gdyby były realizowane indywidualnie przez każdą gminę. Metropolia działająca jako jedna jednostka miałaby większą siłę negocjacyjną wobec rządu centralnego czy unijnych instytucji finansowych w kwestii pozyskiwania funduszy na projekty ekologiczne.</p> <p>Zwracamy jednak uwagę na rozpoznane przez ekspertów błędy i zaniechania, wskazując choćby na tworzenie narracji o źródłach pochodzenia smogu wywodzących się wyłącznie z tzw. obwarzanka. Ich zanieczyszczenia są wysokie, ale wiele wskazuje, że odpowiadają jedynie za część problemu. Tymczasem przyjęcie takiego podejścia sprawia, że obecny magistrat czuje się zwolniony z poszukiwania rozwiązań po stronie Krakowa i nie odnosi się do zakresu możliwości i uprawnień prezydenta miasta Nie ma odpowiednich badań dotyczących źródeł smogu, które uwzględniałyby wpływ ruchu samochodów spoza Krakowa i efekt związany z przepływami powietrza z innych regionów Polski.</p>
<p>KWW Samorządny Kraków</p>	<p>Należy zaktywizować współpracę ze Stowarzyszeniem Metropolia Krakowska skupiającym Gminy ościenne oraz zaproponować współpracę przy egzekucji przepisów zabraniających używania kotłów bezklasowych, w tym również poprzez wykorzystanie wypracowanych przez Gminę Kraków instrumentów kontrolnych oraz rozważenie wprowadzenia tzw. patroli ekologicznych utworzonych z przedstawicieli tych Gmin pod auspicjami Stowarzyszenia metropolia krakowska.</p>
<p>KWW Rafała Komarewicza Kraków Trzecia Droga</p>	<p>Powinniśmy dążyć do wprowadzenia ustawy metropolitalnej, która zapewni miastu i gminom wokół Krakowa niemal 300 mln złotych - środki pozwolą wprowadzić programy zapewniające wsparcie w wymianie pieców oraz w ich późniejszej eksploatacji.</p>
<p>KWW Andrzeja Kulię „Ku Przyszłości”</p>	<p>W tej chwili Kraków nie może zgodnie z przepisami wspierać finansowo gmin z „obwarzanka krakowskiego”. Nasze propozycje dotyczące tego, by coraz większe kwoty płacone przez miasto w ramach „janosikowego” były przeznaczone właśnie na pomoc gminom „obwarzanka” na walkę ze smogiem pozostały bez odpowiedzi. Problemem jest nie tylko zmiana uchwały antysmogowej przez sejmik, co osłabiło tempo wymiany kopciuchów. Problemem są także ceny prądu i gazu. Bo mieszkańcy tych gmin mogą kupić dziś węgiel tanio. I dlatego nim g rzeją. Moim zdaniem, powinniśmy przekonać wszystkich, by przyjęli program osłonowy, taki jaki jest w Krakowie. Pamiętajmy, że w gminach otaczających Kraków jest dużo niższy poziom życia i poziom zarobków. W związku z tym nasz nacisk powinien iść na sejmik wojewódzki, by po pierwsze przeznaczył środki na program osłonowy, ale także by przekazał środki gminom, by miały pieniądze na działania osłonowe.</p>
<p>KW Prawo i Sprawiedliwość</p>	<p>Jesteśmy za tym, by wesprzeć gminy sąsiadujące z Krakowem przede wszystkim wykorzystując wiedzę i doświadczenie naszych urzędników i ekspertów, która mogłaby zostać wykorzystana przez władze innych gmin. Trzeba wykorzystać środki z programu Czyste Powietrze i ludzie z Krakowa mogliby w tym pomóc.</p>
<p>KWW Łukasza Gibały - Kraków dla Mieszkańców</p>	<p>Liczymy na szybkie przyjęcie przez Sejm ustawy metropolitalnej, która da fundusze i realne narzędzia do współpracy między samorządami. Pozwoliłoby to na wykorzystanie doświadczeń Krakowa i przyspieszenie wymiany pieców w „obwarzanku”. Dziś około 12 tysięcy bezklasowych „kopciuchów” truje mieszkańców okolicznych miejscowości i Krakowian. Równolegle należy być w stałym kontakcie z władzami sąsiednich gmin i oferować wsparcie i zachęty do współdziałania. Kraków mógłby np. oferować lepszy i częstszy transport publiczny do granic z gminami, które szybciej wdrażają korzystne rozwiązania.</p>
<p>KKW Koalicja Obywatelska</p>	<p>Priorytetem jest powołanie Metropolii - dodatkowe środki (ok.300-400 mln/rok) powinny być skierowane przede wszystkim na wsparcie likwidacji pieców bezklasowych oraz rozwój komunikacji publicznej. Kraków powinien włączyć się we wszystkie działania wspierające województwo w tym działaniu. Począwszy od akcji uświadamiającej płynące zagrożenia dla naszego zdrowia po zawarciu porozumienia z województwem i wspólnego programu poprawy jakości powietrza.</p> <p>Do rozważenia jest bilet aglomeracyjny po cenie niższej dla mieszkańców obwarzanka, którzy zdecydują się na wymianę kotła.</p>

Jakie inwestycje i rozwiązania powinny zostać wprowadzone, żeby usprawnić transport publiczny w mieście i zachęcić mieszkańców do korzystania z komunikacji zbiorowej zamiast samochodów?

<p>KWW Stanisława Mazura</p>	<p>Najważniejszą inwestycją, którą musi realizować Kraków, jest budowa metra. Upatrujemy w tym środku komunikacyjnym remedium na rosnący odsetek osób, które do codziennej komunikacji wykorzystują samochody spalinowe. Kraków ma jeden z najwyższych w Europie odsetek „usamochodowienia” - to ponad 700 pojazdów na 1000 mieszkańców. Rozwiązaniem jest zatem odważna budowa pierwszej linii metra - z Nowej Huty na Kliny, a także projektowanie kolejnych jego odnóg - do Bronowic i na Bieżanów. Konieczna jest także polityka tworzenia priorytetu komunikacji zbiorowej nad samochodową, czyli zmniejszanie tranzytu przez centrum oraz poszerzanie zakresów dróg z wytyczonymi buspasami. Miasto powinno aktywnie rozplanowywać także budowę kolejnych linii tramwajowych - na Azory, do Rżąki czy na Złocień, czyli tereny, które w ostatnich latach silnie się urbanizują.</p> <p>Postulujemy także realizację kolejnych stacji kolei aglomeracyjnej w granicach Krakowa oraz całkowite ujednoczenie i integrację wszystkich środków transportu w ramach jednego biletu.</p>
<p>KWW Samorządny Kraków</p>	<p>Realizacja szeregu nowych linii tramwajowych o których wielokrotnie wspominałem: Płaszów - Złocień, Krowodrza Górka - Azory, wzdłuż ul. Lema, Cichy Kącik - Azory, przygotowanie do końca kadencji przetargu na realizację I odcinka bezkolizyjnego podziemnego transportu szynowego oraz dokumentacji na II odcinek podziemnego transportu szynowego na odcinku Kliny - Aleje III Wieszczów - Rybitwy, zsynchronizowanie publicznego transportu miejskiego z szybką koleją aglomeracyjną.</p>
<p>KWW Rafała Komarewicza Kraków Trzecia Droga</p>	<p>Należy zabiegać o środki na budowę metra w Krakowie, co pozwoli na zwiększenie atrakcyjności komunikacji miejskiej i jej konkurencyjności wobec ruchu kołowego. Ponadto należy rozwijać ścieżki rowerowe i rozwijać istniejące połączenia komunikacji publicznej.</p>
<p>KWW Andrzeja Kuliga „Ku Przyszłości”</p>	<p>Badania ekspertów Komisji Europejskiej pokazują, że obniżeniem ceny o 10% możemy przyciągnąć max 3% nowych pasażerów. Lepsza podaż transportu publicznego przyciąga dwa razy więcej klientów, niż niższe ceny. Więc absolutnie konieczna jest nieustająca poprawa jakości usług transportowych i ich dostępności. Zgodnie zresztą z rekomendacjami mieszkańców, którzy wzięli udział w krakowskim panelu transportowym zorganizowanym przez miasto. Myślę tu o nowych liniach tramwajowych (Mały Płaszów – Złocień, z przedłużeniem do drogi S-7, ul. Teligi – Rżąka, Krowodrza Górka – Azory, Azory – Bronowice, przedłużenie linii wzdłuż ul. Piasta Kołodzieja do przystanku PKP, przedłużenie linii na os. Kliny) i autobusowych (Żabiniec, Kantorowice-Ześlawice, Bronowice Wielkie – Bronowice Małe, Sidzina).</p> <p>Jeszcze w tym roku mają powstać linie autobusowe z Czerwonych Maków P+R do ul. Żyznej, z Bronowic Małych do ul. Ojcowskiej i druga do Olszanic, z Łągiewnik do ul. Rostworowskiego, z zajezdni na Woli Duchackiej na Kozłówek, z Mistrzejowic do ul. Zauchy, z Krowodrzy Górki do ul. Stawowej i druga do Bronowic Małych i z ul. ks. Meiera do Górki Narodowej. Ważne są także linie autobusowe obsługiwane przez mikrobusy, w miejscach, gdzie nie mieszczą się autobusy pełnowymiarowe.</p> <p>W perspektywie dłuższej – oczywiście metro, do budowy którego Kraków jest już gotowy. Niebawem będzie decyzja środowiskowa w sprawie pierwszego, tunelowego odcinka linii metra od ronda Młyńskiego do ul. Piastowskiej. Będzie drążony metodą górniczą, by nie sparaliżować ruchu w centrum. Będzie budowany tak, by mogły się po nim poruszać także wagony zarówno lekkiego jak i ciężkiego metra. Decyzja o tym, jaki dokładnie transport szynowy jest nam potrzebny będzie podjęta po określeniu na nowo możliwych potoków pasażerskich. Jest już zabezpieczone miejsce, gdzie wjeżdżają spoza miasta oplaćono się zostawic samochód na obrzeżach i później pojechać komunikacją. Dzisiaj miejsc na parkingach dla nich jest około tysiąca, co jest absurdalne. Dlatego nie mając wyjścia wjeżdżają do centrum.</p>
<p>KW Prawo i Sprawiedliwość</p>	<p>Prawo i Sprawiedliwość w Krakowie stawia na zachęty, stworzenie alternatywy w postaci dobrze funkcjonującej oferty komunikacji publicznej przy równoczesnym sprzeciwie wymuszania na ludziach pewnych rozwiązań poprzez zakazy czy nakazy. Jesteśmy za budową metra, szybkiej kolei aglomeracyjnej (stworzenie lub odnowienie kilkudziesięciu przystanków kolejowych w Krakowie), wybudowanie dobrze funkcjonujących węzłów przesiadkowych i stworzenie sieci parkingów Parkuj i Jedź. W pierwszej kolejności należy stworzyć takie warunki, by tym 250 tysiącom kierowców, którzy wjeżdżają spoza miasta oplaćono się zostawic samochód na obrzeżach i później pojechać komunikacją. Dzisiaj miejsc na parkingach dla nich jest około tysiąca, co jest absurdalne. Dlatego nie mając wyjścia wjeżdżają do centrum.</p>
<p>KWW Łukasza Gibały - Kraków dla Mieszkańców</p>	<p>Komunikacja miejska musi się stać atrakcyjną alternatywą dla korzystania z własnego auta. Jesteśmy zwolennikami rozwoju przede wszystkim komunikacji szynowej: metra i szeregu linii tramwajowych (do Klinów, Walcowni i Luboczy, Łęgu czy z dwóch kierunków na Azory). Należy zlikwidować „białe plamy transportowe”, czyli obszary, w których nie ma żadnej oferty transportu zbiorowego (m.in. rejon ulic Bochenka, Starego Dębu, Tetmajera, Stelmachów). Rozwijać należy także sieć ścieżek rowerowych, aby rower stał się powszechną i bezpieczną alternatywą dla innych środków transportu.</p> <p>Problemem Krakowa jest około ćwierć miliona samochodów, które codziennie wjeżdżają do naszego miasta. Aby zmniejszyć tę liczbę, należy inwestować w zbiorowy transport aglomeracyjny, przede wszystkim kolejowy, i tworzyć parkingi Park&Ride, najlepiej w okolicznych gminach, przy przystankach komunikacji publicznej.</p> <p>Ważne jest również dobre planowanie przestrzenne. Należy przybliżyć mieszkańcom różnorodne usługi: sklepy, przedszkola i szkoły, gastronomię, rekreację i inne. Mniejsze odległości to mniejsza liczba podróży i większe prawdopodobieństwo wyboru innych środków komunikacji niż samochód.</p>
<p>KKW Koalicja Obywatelska</p>	<p>Rozpoczęcie prac zmierzających do budowy metra.</p> <p>Rozbudowa sieci tramwajowej w oparciu o już przyjęte plany.</p> <p>Porozumienie z władzami wojewódzkimi i pilna budowa co najmniej 30 parkingów P&R w rejonie granic miasta, tak w obszarze administracyjnym Krakowa, jak i poza nim.</p> <p>Opracowanie i wdrożenie programu promocji carsharingu.</p> <p>Wprowadzenie do szkół programu edukacyjnego na powyższy temat - zlecenie takiego zadania organizacjom pozarządowym (grant).</p> <p>Najbliższe lata to przede wszystkim konieczność gwarancji środków na zwiększanie częstotliwości i przybliżanie transportu do ludzi (przystanków) - transport musi być blisko i musi zapewniać wygodę, a więc częste odjazdy, jeśli ma przyciągnąć nowych ludzi</p> <p>modernizacja systemu biletowego - karta aglomeracyjna oraz nowe rozwiązania płatności za bilet.</p> <p>Udział we wzmacnianiu SKA - w grę wchodzi nawet współfinansowanie w zamian za udziały w spółce Kolei Małopolskich.</p> <p>Kontynuacja rozwoju sieci połączeń autobusowych dowożących ludzi z regionu na kolej.</p>

Jednym z rozwiązań ograniczających emisję zanieczyszczeń z samochodów są strefy czystego transportu. Jak Państwa zdaniem powinna wyglądać taka strefa – jakie powinny zostać przyjęte wymagania oraz jakiego obszaru powinna ona dotyczyć?

<p>KWW Stanisława Mazura</p>	<p>Strefa Czystego Transportu jest inicjatywą, która ma potencjał do znaczącego wpływu na jakość powietrza. Jednakże, sposób w jaki proces jej wdrażania został przeprowadzony, budzi nasze zastrzeżenia. Chociaż intencje Rady Miasta Krakowa były słuszne, realizacja projektu pozostawia wiele do życzenia. Wprowadzenie tak istotnych zmian wymaga nie tylko przejrzystego planu działań, ale również aktywnego włączenia mieszkańców w proces decyzyjny. Wierzę, że pierwszy etap uchwały, dotyczący ograniczenia dostępu pojazdów niespełniających norm emisji spalin, jest krokiem we właściwym kierunku. Należy jednak dokładnie przeanalizować i zrewidować kolejne etapy, mając na względzie skuteczne i sprawiedliwe rozwiązania.</p> <p>Po pierwsze, kluczowa jest rzetelna diagnoza sytuacji oparta na solidnych badaniach i analizach. Dane te powinny być wiarygodne, jasne, transparentne i dostępne dla wszystkich mieszkańców Miasta. Należy opracować kilka wariantów rozwiązań, które będą uwzględniać różne aspekty życia Miasta i jego Mieszkańców. Wybór odpowiedniego scenariusza powinien odbyć się poprzez konsultacje społeczne i narzędzia deliberacyjne. Akcja edukacyjno-informacyjna oraz szerokie konsultacje społeczne są niezbędne do zbudowania porozumienia społecznego wokół Strefy Czystego Transportu. Mieszkańcy powinni mieć realny wpływ na kształtowanie polityki miasta w tym zakresie. Dialog z mieszkańcami nie może być jedynie formalnością, ale rzeczywistym procesem, w którym ich opinie i obawy są brane pod uwagę.</p> <p>Po drugie, konieczne jest rozbudowanie infrastruktury wspierającej alternatywne formy transportu, zgodnie z potrzebami i możliwościami naszego Miasta. W tym kontekście, ważne jest, aby równoległe do wprowadzania ograniczeń, rozwijać dostępne i wygodne opcje dla mieszkańców, takie jak rozbudowa sieci rowerowych i usprawnienie transportu publicznego, w tym także realizacja projektu budowy metra. Te działania są istotne, aby zapewnić mieszkańcom realne, efektywne i „czyste” alternatywy, które pomogą zmniejszyć zależność od pojazdów prywatnych.</p> <p>Po trzecie, ważne jest, aby przedstawiać mieszkańcom nie tylko ograniczenia, ale także zachęty i wsparcie dla tych, którzy będą musieli dostosować się do nowych przepisów. Może to obejmować subsydia dla osób wymieniających stare pojazdy na nowsze, mniej zanieczyszczające środowisko, czy też wsparcie dla firm w adaptacji do nowych warunków.</p>
<p>KWW Samorządny Kraków</p>	<p>Strefa czystego transportu tak ale dopiero po stworzeniu warunków do jej rzeczywistego wdrożenia poprzez domknięcie 3 obwodnicy Krakowa od strony zachodniej czyli realizację Trasy Pychowicko-Zwierzynieckiej oraz przygotowanie do realizacji Trasy Ciepłowniczej i Nowobagrowej (w odniesieniu do tych odcinków wschodnich wyłącznie w wariancie tunelowym realizowanym metodą górniczą; powrót do konsultacji społecznej ze szczególnym akcentem na wyjaśnienie warunków i procesu wdrożenia SCT; reasumując docelowo SCT winna ograniczyć się w pierwszym etapie do obszaru wewnątrz II obwodnicy ale po uwzględnieniu powyższych kwestii.</p>
<p>KWW Rafała Komarewicza Kraków Trzecia Droga</p>	<p>Jesteśmy przeciwnikami narzucania zakazów i nakazów mieszkańcom Krakowa. Ewentualne strefy powinny być ściśle konsultowane z okolicznymi Mieszkańcami i nie mogą prowadzić do nierównego traktowania.</p>
<p>KWW Andrzeja Kuliga „Ku Przyszłości”</p>	<p>Zgadzamy się z propozycją Krakowskiego Alarmu Smogowego, by Strefa Czystego Transportu obejmowała cały Kraków, a nie tylko jego fragment. Wszyscy mieszkańcy mają prawo do oddychania czystym powietrzem, bez względu na to, czy mieszkają w centrum, czy nie. Prace nad nową uchwałą właściwie już się rozpoczęły. Spotkaliśmy się zarówno z gorącymi przeciwnikami jak zwolennikami strefy, po to jeszcze raz wszystkie swoje wątpliwości i pytania dotyczące tego rozwiązania przedstawili. tych rozwiązań. W oparciu o poruszone w czasie tego spotkania zagadnienia zostanie opracowana ankieta, która będzie przeprowadzona w całym mieście, we wszystkich dzielnicach, tak by poznać zdanie wszystkich mieszkańców Krakowa. W oparciu o wyniki tej ankiety zostanie przygotowana projekt uchwała, który będzie powszechnie przygotowany i mamy nadzieję, że z końcem tego roku uchwała będzie przyjęta.</p>
<p>KW Prawo i Sprawiedliwość</p>	<p>Strefa powinna zostać przygotowana w taki sposób, by nie wykluczać wielu mieszkańców z możliwości poruszania się po mieście. Najpierw inwestycje w transport, później rozmowa o strefie. Musi ona być wprowadzana naturalnie w miarę wymiany samochodów przez mieszkańców, a nie wymuszać na nich kupno nowych aut.</p>
<p>KWW Łukasza Gibały - Kraków dla Mieszkańców</p>	<p>Jesteśmy zwolennikami kompromisowego rozwiązania, w którym strefa od razu dotyczy wszystkich wjeżdżających do Krakowa aut (według szacunków to około 50% emisji) oraz nowo rejestrowanych pojazdów Krakowian. Chcielibyśmy, aby już zarejestrowane samochody w Krakowie miały prawo poruszania się po strefie, gdyż zakaz mógłby uderzyć przede wszystkim w mniej zasobnych mieszkańców. Z biegiem czasu liczba aut niespełniających norm samoistnie zmniejszałaby się poprzez wymianę samochodów.</p> <p>Co do obszaru obowiązywania strefy, to należy przeprowadzić analizy i konsultacje społeczne, gdyż przyjezdni muszą mieć gdzie zostawić niespełniające norm samochody, konieczny jest więc dojazd do parkingów Park&Ride.</p>
<p>KKW Koalicja Obywatelska</p>	<p>Należy rozpocząć od cyklu spotkań z mieszkańcami pokazującymi rzeczywiste problemy związane z zanieczyszczeniem spalinami oraz precyzyjnie określić liczby pojazdów (tych użytkowanych a nie jedynie zarejestrowanych), które stanowią największy udział w tworzeniu zanieczyszczeń, a następnie przeprowadzić konsultacje społeczne.</p> <p>Obszar i zakres funkcjonowania SCT powinien wynikać z przeprowadzonych konsultacji, lecz już dziś należy założyć, że strefa w pierwszej kolejności powinna dotyczyć pojazdów przyjeżdżających spoza Krakowa i używanych kupowanych w przyszłości przez Krakowian.</p> <p>SCT musi uwzględniać kilka wyjątków: np. dojazdy do parkingów P&R, dojazdy osób chorych spoza Krakowa dojeżdżających do szpitali (np. 2 razy w roku).</p>

Czy Państwa zdaniem w Krakowie powinna powstać Strefa Przemysłowa (obszar, na którym może dochodzić do przekroczeń standardów jakości środowiska, w tym jakości powietrza)?

<p>KWW Stanisława Mazura</p>	<p>Nie, w naszej opinii w Krakowie nie powinna powstać Strefa Przemysłowa, która dopuszczałaby możliwość przekraczania standardów jakości środowiska, w tym jakości powietrza. Argumentów przeciwko takiej inicjatywie jest wiele:</p> <p>Jakość powietrza: Kraków przez wiele lat zmagał się z problemem zanieczyszczenia powietrza, który jest jednym z najpoważniejszych w Polsce. Jakość powietrza w mieście ma bezpośredni wpływ na zdrowie mieszkańców. Przekraczanie dopuszczalnych norm jakości powietrza może prowadzić do wzrostu chorób układu oddechowego, sercowo-naczyniowych oraz innych poważnych problemów zdrowotnych. W naszym odczuciu nie ma żadnych powodów by stawiać interes ekonomiczny ponad życie mieszkańców.</p> <p>Ochrona środowiska: Utworzenie strefy przemysłowej, która zezwala na przekroczenia norm środowiskowych, stoi w sprzeczności z globalnymi trendami ochrony środowiska i dążeniem do zrównoważonego rozwoju. W erze globalnego ocieplenia i kryzysu klimatycznego, priorytetem dla miast powinno być dążenie do zmniejszenia emisji szkodliwych substancji i ochrona różnorodności biologicznej, a nie jej pogarszanie.</p> <p>Reputacja miasta: Kraków jest miastem o bogatej historii, znaczącym ośrodku kultury i turystyki. Utworzenie strefy przemysłowej zezwalającej na degradację środowiska mogłoby negatywnie wpłynąć na wizerunek miasta na arenie międzynarodowej, obniżając jego atrakcyjność turystyczną i inwestycyjną.</p>
<p>KWW Samorządny Kraków</p>	<p>Nie - w Krakowie nie powinna powstać strefa przemysłowa skutkująca zezwoleniem na zwiększoną emisję zanieczyszczeń.</p>
<p>KWW Rafała Komarewicza Kraków Trzecia Droga</p>	<p>Naszym zdaniem, nie powinno być miejsca dla takiego uprzywilejowanego terenu w naszym mieście.</p>
<p>KWW Andrzeja Kuliga „Ku Przyszłości”</p>	<p>Nie. Absolutnie nie.</p>
<p>KW Prawo i Sprawiedliwość</p>	<p>Strefa przemysłowa to rozwiązanie, które praktycznie nie jest w Polsce wykorzystywane. Jesteśmy przeciwko szkodliwym dla mieszkańców emisjom z zakładów.</p>
<p>KWW Łukasza Gibały - Kraków dla Mieszkańców</p>	<p>Zdecydowanie nie. Gospodarczy rozwój Krakowa powinien iść w kierunku innowacyjnych, bezemisyjnych działalności.</p>
<p>KKW Koalicja Obywatelska</p>	<p>NIE!</p>

Jakie Państwa zdaniem dodatkowe działania z zakresu poprawy jakości powietrza powinny zostać podjęte w Krakowie w czasie najbliższych pięciu lat?

KWW Stanisława Mazura	<p>Kraków powinien lepiej komunikować wpływ codziennych zachowań krakowian i firm działających w Krakowie na jakość powietrza, a także informować o tym, jak nowe inwestycje realnie wpływają na środowisko. Mamy niewykorzystany potencjał Krakowa, jako miasta, w którym zgromadzony został ogromny kapitał doświadczenia ekspertów związanych z uczelniami i organizacjami pozarządowymi.</p> <p>Postulujemy także pilną realizację studium podstawowych tras rowerowych, czyli dróg 12 dojazdowych od gmin ościennych, po centrum Krakowa, a także przecinających je dróg łącznikowych. Miasto musi podnieść nakłady na budowę spójnych, bezpiecznych i odseparowanych ścieżek, które według naszych kalkulacji mogą zachęcić do użytkowania roweru ponad 10% mieszkańców. Postulujemy także rozszerzenie projektu Lajkbajk, czyli długoterminowej wypożyczalni rowerów, w tym rowerów elektrycznych. Chcemy stale podnosić podaż tych pojazdów, oferując także rowery cargo, rodzinne i dziecięce.</p>
KWW Samorządny Kraków	<p>Rozwój transportu szynowego jako warunek konieczny do zmniejszenia źródła emisji komunikacji indywidualnej, całkowita wymiana taboru samochodowego miejskiego na transport bez emisyjny, wsparcie działaniami, o których mowa w punkcie 5 Gminy ościenne, intensywne działania w zakresie postulowania rozwiązań prawnych wpływających na ograniczenie emisji.</p>
KWW Rafała Komarewicza Kraków Trzecia Droga	<p>Egzekwowanie założeń sejmiku województwa w zakresie poprawy jakości poprzez wsparcie i współpracę z gminami ościennymi.</p>
KWW Andrzeja Kulię „Ku Przyszłości”	<p>50 tysięcy drzew, milion krzewów i kilka milionów kwiatów. A także zielone podwórka i ulice, 43 nowe parki, wykup działek pod tereny zielone i parki leśne, więcej ogrodów społecznych, rozwój miejskiego ogrodnictwa, licznik nasadzeń i dodatkowe zapisy chroniące zieleni w umowach zawieranych przez miasto z wykonawcami inwestycji. To najważniejsze punkty zielonej części programu wyborczego prof. Andrzeja Kulię, które są jak najbardziej do zrealizowania w ciągu jednej kadencji.</p> <p>Kraków potrzebuje zielonych ulic (takich jak ul. Krupniczej) i podwórek (tak jak w przypadku programu „Zielone Podwórka Nowej Huty”), dosadzania drzew i krzewów przy ruchliwych trasach, wszędzie tam, gdzie to tylko możliwe, a także na każdym skrawku wolnego terenu w Krakowie, tworzenie nowych parków, także kieszonek i rzecznych, zieleńców i skwerów oraz ogrodów społecznych. Tu liczyć się będzie także aktywność mieszkańców. Zarząd Zieleni Miejskiej niekoniecznie musi być tą jedyną instytucją, która zajmuje się zielenią w mieście bo wiele inicjatyw mają sami mieszkańcy czy wspólnoty mieszkaniowe i warto w te inicjatywy się angażować, bo zmiany tego typu zmiany będą przyspieszały zazielenianie miasta.</p> <p>Poza tym rzecz jasna dalsza rozbudowa sieci bezpiecznych dróg rowerowych, rozbudowa zbiorników retencyjnych i edukacja, jaką już prowadzi miasto, czy w krakowskim Centrum Klimatycznym czy w ramach Krakowskiej Akademii Klimatycznej.</p>
KW Prawo i Sprawiedliwość	<p>Gdyby wyeliminować samochody, które nie spełniają norm (np. ze względu na uszkodzenia, usuwane filtry czy katalizatory) jakość powietrza uległaby poprawie. Już dzisiaj, bez wprowadzania SCT jest to możliwe, ale miasto nie wykazywało się szczególną aktywnością. Jak pokazały natomiast jednostkowe akcje policji znaczna część badanych samochodów miała nieprzepisowe emisje, co skutkowało zabraniami dowodów rejestracyjnych. Miasto może wykazać się w tym przypadku aktywnością i wesprzeć finansowo i organizacyjnie kontrole samochodów, które są w złym stanie.</p>
KWW Łukasza Gibały - Kraków dla Mieszkańców	<p>Najważniejszy oczywiście jest rozwój transportu zbiorowego. Ważna jest także troska o krakowskie środowisko naturalne. W naszym programie zapowiedzieliśmy przeznaczenie minimum 5% budżetu inwestycyjnego miasta na wykup terenów zielonych, aby tworzyć bank ziemi dla Krakowa – z przeznaczeniem na parki i lasy. Przy realizacji nowych inwestycji należy troszczyć się o zieleni i wykorzystywać ekologiczne rozwiązania.</p>
KKW Koalicja Obywatelska	<p>Program tworzenia zieleni izolacyjnej wzdłuż dróg.</p> <p>Poprawa kontroli pojazdów w zakresie emisji spalin oraz sprawdzania prawidłowości funkcjonowania układów wydechowych pojazdów spalinowych.</p> <p>Zwiększenie częstotliwości mycia ulic i chodników.</p> <p>Lepszy nadzór nad inwestorami w rejonie inwestycji ws. sprzątnięcia ulic podczas budowy.</p> <p>Utworzenie nagrody dla inwestorów za najlepiej przeprowadzoną inwestycję w kategorii przyjazna dla środowiska, tak podczas realizacji, jak i po oddaniu do użytkowania.</p> <p>Ustalenie warunków dla deweloperów w zakresie źródeł ciepła i energii do budynków.</p> <p>Edukacja mieszkańców w zakresie wiedzy o nowych i innych wymaganiach energetycznych dla budynków.</p> <p>Wdrożenie programów edukacyjnych w szkołach. Szczegółowa analiza narażenia dzieci na smog transportowy - dotycząca w szczególności astmy i jej skali w Krakowie.</p>