

1. Komunikacja zbiorowa w mieście

Z jakich środków komunikacji korzysta Pani/Pan najczęściej poruszając się po Krakowie?

Korzystam ze wszystkich środków transportu. Bardzo dużo chodzę piechotą, niemal codziennie jeżdżę tramwajem, od wiosny do jesieni jeżdżę rowerem, a kiedy muszę jechać na większe zakupy lub przewieźć pasażerów – korzystam też z samochodu.

W ostatnim badaniu Opinii 24 dla Polityki Insight słabo rozwinięty transport publiczny pojawia się wśród głównych wyzwań stojących przed Krakowem. Jaki ma Pani/Pan plan na rozwój komunikacji zbiorowej w mieście i zwiększenie jej atrakcyjności – uwzględniając ceny biletów, liczbę połączeń, częstotliwość kursowania, odległość do przystanków, itp.?

Nowoczesny transport to – obok mieszkań i pracy – jeden z najważniejszych filarów mojego programu. Kraków to milionowa metropolia, a w 2026 roku wciąż są miejsca, do których autobus dojeżdża raz na godzinę. A czasem wcale. Cięte są kursy autobusów i tramwajów, a bilety drożeją. Miasto rezygnuje z obiecanych inwestycji w linie tramwajowe. Mam plan, jak naprawić i rozbudować miejski transport:

- 1) Wprowadzę wspólny bilet mieszkańca integrujący kolej z komunikacją miejską. Zintegruję kolej z transportem miejskim poprzez punktowe inwestycje, ale też np. dostosowanie rozkładów jazdy, aby w krótkim czasie radykalnie poprawić jakość i cenę codziennej komunikacji dla tysięcy ludzi.*
- 2) Rozpocznę budowę nowych połączeń tramwajowych, w tym obu linii tramwajowych na Azory, a także na Złocień i Kliny. Mieszkańcy niektórych osiedli czekają na połączenie tramwajowe od dekad, czas skończyć z wymówkami.*
- 3) Zadbam o wprowadzenie częstszych kursów autobusów tam, gdzie dziś jeżdżą zbyt rzadko i o ulokowanie nowych przystanków tam, gdzie wciąż istnieją białe plamy na mapie komunikacyjnej Krakowa.*
- 4) Zaplanuję budowę metra. Plany, raporty i decyzje administracyjne muszą być gotowe, żeby Kraków mógł rozpocząć inwestycję, gdy uzyska finansowanie z budżetu państwa lub Unii Europejskiej. Metra nie zbudujemy ze środków miejskich, dlatego musimy być gotowi, kiedy pojawi się finansowanie zewnętrzne.*

2. Komunikacja zbiorowa w metropolii

Codziennie do Krakowa wjeżdża ok. 250 tys. samochodów spoza miasta, co generuje korki, zanieczyszczenia i hałas, niszczy miejską infrastrukturę oraz obniża komfort życia mieszkańców. Jaki jest Pani/Pan plan na politykę transportową w ujęciu metropolitalnym oraz jakie działania zamierza Pani/Pan podjąć, aby poprawić połączenia komunikacji zbiorowej miasta i gmin ościennych?

Transport publiczny działa, jeśli jest przewidywalny, wygodny i punktualny. Kluczowe jest załatanie białych plam na mapie komunikacji publicznej, integracja z koleją, zwiększenie częstotliwości kursów autobusów i budowa nowych linii tramwajowych. Niska cena biletu na autobus, na którym nie można polegać, nie jest rozwiązaniem. Sprawia, że korzystać z niego będą tylko ci, którzy nie mają alternatywy.

Chcę połączyć komunikację miejską z koleją, zlikwidować białe plamy na mapie autobusów, zbudować nowe linie tramwajowe, dopilnować żeby transport był częsty i punktualny. Dobrze

informowanie o tym gdzie i jak można zostawić samochód i łatwo przesiąść się na transport zbiorowy są podstawą eliminowania masowego ruchu samochodów wjeżdżających do Krakowa. Kwestie transportu metropolitalnego muszą być uzgadniane również z gminami ościennymi. Nie może dochodzić do sytuacji jak za czasów prezydenta Miszańskiego, gdy takiego dialogu zabrakło.

3. Strefa Czystego Transportu

Średnioroczne stężenia NO₂ przy al. Krasińskiego są dwukrotnie wyższe od normy, która zacznie obowiązywać w 2030 roku, i czterokrotnie wyższe od zaleceń zdrowotnych Światowej Organizacji Zdrowia. Według Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska (dokument w załączniku) aż 84% mieszkańców Krakowa mieszka na obszarze z przekroczeniami stężeń tego szkodliwego gazu. Strefa Czystego Transportu przyczynia się do ograniczania tego problemu, a jej dzisiejsze granice odpowiadają obszarowi z przekroczeniami, który wskazał GIOŚ. Czy planuje Pani/Pan utrzymanie obecnych przepisów czy jednak planuje Pan/Pani zmiany, a jeśli tak to jakie? Jakie podejmie Pani/Pan kroki, aby osiągnąć normę stężenia NO₂ na poziomie 20 µg/m³ w 2030 roku?

Granice SCT wymagają poprawy i powinny zostać dostosowane do komunikacji publicznej: przystanków kolejowych, pętli tramwajowych i autobusowych oraz parkingów park&ride. Strefa nie powinna być jednak ani radykalnie zmniejszona, ani zastrzona.

Oprócz utrzymania SCT, dla poprawy jakości powietrza potrzebne jest przede wszystkim przyspieszenie inwestycji w transport publiczny i kolej. Więcej pasażerów komunikacji publicznej, to mniej aut i mniejsze stężenie NO₂. Należy zadbać też o odpowiedni monitoring i raportowanie.

4. Bezpieczeństwo drogowe

Niedawny śmiertelny wypadek w Podgórzu pokazał, że w strefie 30 km/h kierowcy jeżdżą nawet 70 km/h. Mieszkańcy z wszystkich rejonów Krakowa wskazują na notoryczne przekraczanie prędkości i ogromny hałas generowany przez samochody podczas "rajdów". Jakie konkretne, mierzalne działania planuje Pani/Pan wprowadzić w 2027 r., żeby liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wyniku wypadków samochodowych realnie spadła, a nie tylko „poprawiło się oznakowanie”? W jaki sposób zamierza Pan/Pani walczyć z hałasem komunikacyjnym?

Kraków w trosce o bezpieczeństwo ruchu drogowego powinien postawić sobie za cel zero ofiar śmiertelnych wypadków na drogach. Potrzebne są do tego wielotorowe działania. Przede wszystkim potrzebne są rozwiązania fizycznie ograniczające prędkość, takie jak progi zwalniające, wyniesione przejścia dla pieszych czy szyki w newralgicznych miejscach. Są miejsca, gdzie potrzebujemy rozwiązań ograniczających ruch samochodowy, na przykład stref zamieszkania z wjazdem tylko dla mieszkańców czy szkolnych ulic. Dużym wyzwaniem jest egzekwowanie ograniczeń prędkości – to problem, który rozwiązać należy na poziomie ogólnopolskim, przywracając gminom prawo do umieszczania fotoradarów. Popieram również włączenie do systemu kontrolowania ruchu radarów akustycznych, które – jeśli będzie to ode mnie zależało – chcę stosować również w Krakowie.

5. Kompetencje

Czy realizacja wszystkich zaplanowanych przez Panią/Pana działań leży w kompetencjach prezydenta? Czy widzi Pani/Pan obecnie jakieś problemy/bariery, które mogłyby przeszkodzić we wdrożeniu powyższych planów? Jak zamierza Pani/Pan te problemy rozwiązać?

Prezydent to nie tylko organ wykonawczy. Zadaniem i odpowiedzialnością prezydenta jest również reprezentowanie miasta, negocjowanie z zewnętrznymi partnerami i walka o odpowiednie narzędzia prawne czy środki finansowe dla miasta. Te wszystkie ścieżki trzeba wykorzystywać równocześnie. Mamy na przykład bardzo wiele kompetencji organizacyjnych i planistycznych do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Równocześnie musimy walczyć na poziomie centralnym o przywrócenie możliwości stawiania przez Kraków radarów, o umożliwienie stosowania radarów akustycznych czy o wprowadzenie do kodeksu karnego zabójstwa drogowego. Czekając na rozwiązania czy środki centralne nie możemy zaniedbać działań, które możemy już teraz stosować.