

Komunikacja zbiorowa w mieście

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

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.

Z chęcią wybrałabym metro, jako najsprawniejszy środek transportu, dlatego jego powstanie jest ważnym elementem mojego programu wyborczego. Metro, to największy projekt infrastrukturalny Krakowa na kolejne dekady i niewątpliwie stoję po stronie jego zwolenników, zwłaszcza, że da ono impuls rozwojowy Krakowowi na wiele lat. Póki jednak go nie ma, to przyznaję, że od czasów studenckich najbardziej lubię jeździć po Krakowie tramwajami. To środek komunikacji, który wybieram do tej pory ze względu na wydzielone torowiska i szybkość przemieszczania. Choć muszę przyznać, że oczywiście zrobiono wiele, by również komunikacja autobusowa stanowiła alternatywę dla samochodów, chociażby poprzez liczne wyznaczanie buspasów, dzięki którym autobusom udaje się omijać korki. Ponieważ system biletowy powinien odpowiadać rzeczywistym potrzebom mieszkańców i temu jak naprawdę poruszają się po Krakowie, powinniśmy doprowadzić do przygotowania systemu opłaty zależnej od liczby przejechanych kilometrów. Uważam, że po wprowadzeniu takiego systemu możliwe będzie utrzymanie niskich cen biletów, bez wyrządzania szkody dla częstotliwości w kursowaniu komunikacji miejskiej.

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?

Kraków potrzebuje spójnego systemu transportowego, w którym metro, tramwaje, drogi, parkingi i komunikacja miejska tworzą jeden organizm. Spójrzmy na to, jakim zainteresowaniem cieszą się dobrze ulokowane parkingi park&ride, choćby ten na Górcie Narodowej. To pokazuje, że zmniejszanie napływu aut do miasta jest możliwe. Uważam zatem że konsekwentne zachęty do korzystania z komunikacji zbiorowej mogą zmieniać obraz naszych ulic. Znam również wiele osób, które korzystają z połączeń kolejowych – wsiadając do wagonu na stacji w swojej miejscowości, przemieszczają się aż do ścisłego centrum miasta. Nie bagatelizowałabym zatem również udziału kolei w dystrybuowaniu ruchu do miasta. Weźmy choćby przykład budowy przystanku SKA Prądnik Czerwony – wymaga ona pełnej koordynacji zadań miejskich i kolejowych oraz wprowadzania na bieżąco zmian, tak, by zintegrować przystanek z pętlą autobusową i ciągami pieszymi i rowerowymi. Miasto będzie musiało również wybudować wokół nowe ronda, przebudować ulice. W tym upatruję roli prezydenta miasta. Oczywiście wiele z problemów komunikacyjnych rozwiąże metro i związana z nim budowa infrastruktury, choćby węzłów przesiadkowych, dlatego cieszy mnie, że rząd deklaruje przeznaczenie 10 miliardów złotych ze środków zewnętrznych na jego rozwój w Polsce. Jednak po nie sięgną Ci, którzy będą najlepiej do tego przygotowani, dlatego musimy pracę koncepcyjną i przygotowania wykonywać teraz.

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 podejście Pani/Pan kroki, aby osiągnąć normę stężenia NO₂ na poziomie 20 µg/m³ w 2030 roku?

To jest krakowski paradoks, że mieszkańcy z jednej strony popierają SCT, ale z drugiej strony była ona jedną z głównych osi sporu z odwołanym prezydentem miasta. Widziałam wyniki badań zlecone przez Politykę Insight z ubiegłego miesiąca, w których mieszkańcy w ponad 70 procentach popierają idee SCT, ale jednocześnie mówią, że powinna ona zostać dobrze zaprojektowana. Chcę podkreślić, że w swoim programie wyborczym, ogłoszonym niezależnie od wspomnianych badań podkreślałam, że wprowadzenie SCT powinno być poprzedzone działaniami na rzecz jeszcze lepszego rozwoju komunikacji miejskiej, systememu parkingów przesiadkowych oraz osłonami i wyjątkami dla mieszkańców. A więc powinniśmy dać najpierw realną alternatywę, a dopiero później wprowadzać ograniczenia. Obecna została zaproponowana w szerokim kształcie, a bez wyjątkowo dogłębnej dyskusji z mieszkańcami w tym zakresie. Na tę chwilę, chcąc zbudować pełne zrozumienie i poparcie mieszkańców dla idei SCT, na razie ograniczyłabym jej granice do II obwodnicy, zaś jej zwiększanie uzależniłabym póki co od chęci wyrażonej przez mieszkańców.

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?

Przykład nie do końca spełniających swą rolę progów zwalniających zamontowanych na polecenie komisarza Kracika na ulicy Solnej pokazuje, że droga nigdy nie wiedzie na skróty. Każde rozwiązanie powinno być przemyślane, systemowe i odpowiadające potrzebom. Jeżdżę po mieście i widzę niestety, że problem z niebezpieczną jazdą pojawia się w wielu niespodziewanych miejscach. Nie da się więc na każdej ulicy czy uliczce zamontować progów, one pojawić się mogą tam gdzie jest to niezbędne; nie stać nas na montowanie dziesiątek fotoradarów, zresztą leży to w kompetencjach GITD. Dlatego uważam, że konsekwentne eliminowanie z ruchu kierowców nie przestrzegających przepisów będzie najlepszym rozwiązaniem. Oczywiście wiele rzeczy trzeba egzekwować na poziomie innym niż samorządowy – jak choćby surowe traktowanie kierowców, którzy mają już odebrane uprawnienia do prowadzenia pojazdów i zatrzymywani są po raz kolejny. Ale cieszę się na przykład z tego, że policja drogowa wzmożyła działania na ulicach Krakowa, w różnych miejscach, obserwując uczestników ruchu lekceważących przepisy. W 2025 roku miasto przeznaczyło milion złotych na dodatkowe patrole policji – z chęcią dołożyłabym do tej kwoty środki na patrole grupy speed czy drogówki, na proaktywne uczestnictwo w ruchu i eliminowanie zagrożeń.

W kwestii hałasu modernizujemy systematycznie tabor komunikacji miejskiej i miejskich jednostek, włączając w to również zakupy taboru elektrycznego, i te działania muszą zostać podtrzymane. Chciałabym również by eliminować z ulic auta z głośnymi wydechami, zarówno przez patrole policji, ale i przez diagnostów dokonujących badań technicznych.

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?

Po to kandyduję na urząd Prezydenta Miasta Krakowa, by zrealizować swój program wyborczy, który przecież z natury rzeczy ma zmienić miasto, jego tkankę, czy schematy działania. Nie widzę więc żadnych zagrożeń dla realizacji sformułowanych przeze mnie postulatów – one są w zasięgu możliwości realizacyjnych samorządu, są możliwe również do przeprowadzenia w Krakowie. Wiele postulatów zgłaszanych mi również przez mieszkańców da się wprowadzić w życie, po cóż miałby być wybierany taki prezydent miasta, który nie potrafiłby się wykazać sprawczością? Natomiast jest wiele zagadnień, które nie przynależą do właściwości kompetencyjnych samorządu. Stąd rodzi się wiele pretensji do włodarzy miast o braku działania z ich strony. Niestety, musimy prowadzić również w tym zakresie działania edukacyjne, by mieszkańcy, którzy wszystko co znajduje się w mieście traktują jako miejskie wiedzieli np. że opera jest instytucją wojewódzką, nie miejską. Również kwestia najmu krótkoterminowego, przy najszczerzych chęciach, nie zostanie uregulowana przez prezydenta miasta – tu niezbędna jest droga ustawowa, a więc lobbing w parlamencie, wychodzenie ścieżek do gabinetów rządowych, konsekwencja i czas. Mnie siły i determinacji nie brakuje.