

Prezentujemy stanowisko Łukasza Gibały w zakresie kwestii jakości powietrza, transportu i SCT. Ten sam zestaw pytań wysłaliśmy wszystkim ubiegającym się o fotel prezydenta miasta.

Podsumowanie:

1. Plan na komunikację zbiorową w mieście

Cofnięcie ostatnich podwyżek, bilet miesięczny 90 zł, powrót biletu 20-minutowego, taryfa odległościowa z niską opłatą za pierwsze kilometry. Małe autobusy w białych plamach (m.in. Bochenka, Na Kozłowie). Superlinie co 5 minut w szczycie (np. 139, 503). Przyspieszenie budowy nowych połączeń tramwajowych: Azory, Kliny, Złocień.

2. Transport metropolitalny

Ścisła współpraca z gminami w ramach Ustawy Metropolitalnej, którą powinien przyjąć rząd. Budowa dużych P+R przy stacjach kolejowych i węzłach poza centrum. Integracja taryfowa i obniżenie cen biletów aglomeracyjnych z budżetu metropolii. „Rowerowy obwarzanek” — ścieżki z Krakowa do Skawiny, Wieliczki, Zabierzowa, Zielonek.

3. Strefa Czystego Transportu

Decyzja o kształcie i obszarze SCT zapadnie w referendum. Prawdziwym kluczem do czystego powietrza jest szybka, punktualna i tańsza komunikacja, tramwaje oraz infrastruktura piesza i rowerowa.

4. Bezpieczeństwo drogowe

W 2027 r.: progi z zabezpieczeniem przed omijaniem, lepsze doświetlenie i wygrodzenia przejść dla pieszych. Miasto sfinansuje dedykowane patrole w miejscach nocnych wyścigów (szybsza reakcja niż dziś). Hałas: uspokojenie ruchu na osiedlach i surowsze kontrole techniczne aut z przerobionymi wydechami.

ODPOWIEDZI – KRAKOWSKI ALARM SMOGOWY – ŁUKASZ GIBAŁA

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

Z powodu natłoku codziennych obowiązków i konieczności ciągłego przemieszczania się po całym mieście – zwłaszcza podczas spotkań z mieszkańcami w różnych, często oddalonych zakątkach – najczęściej poruszam się samochodem. Doskonale więc rozumiem, dlaczego wielu Krakowian robi dokładnie

tak samo. Nikt nie przesiądzie się do komunikacji miejskiej, jeśli autobus do jego osiedla jeździ co godzinę. Ludzie wybierają auto, bo często po prostu nie mają innej, sensownej opcji. Właśnie dlatego tak bardzo zależy mi na zmianie tej sytuacji – żeby samochód był w Krakowie wyborem, a nie przymusem. Zresztą, gdy tylko pozwala na to czas, bardzo chętnie wybieram rower, chodzę pieszo, a w samym centrum miasta najchętniej wsiadam do tramwaju. Dzięki temu na co dzień sam doświadczam Krakowa z perspektywy pasażera, pieszego i rowerzysty.

2. 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.?

Od lat zamiast zachęcać ludzi do przesiadki na transport publiczny, władze miasta robią dokładnie odwrotnie: podnoszą ceny biletów i tną połączenia. To jeden z najczęstszych problemów, o których słyszę podczas spotkań z mieszkańcami – ludzie skarżą się, że autobusów ubywa, a za bilety płacą coraz więcej. Poruszanie się komunikacją miejską po prostu wielu osobom przestało się opłacać. Żeby to zmienić, musimy podejść do spraw finansowych rozsądnie: cofniemy ostatnie podwyżki i obniżymy cenę biletu miesięcznego do 90 zł, a także przywrócimy bilet 20-minutowy i wprowadzimy sprawiedliwą taryfę odległościową z najniższą możliwą opłatą za pierwsze kilometry. Równocześnie zajmiemy się tzw. białymi plamami transportowymi, czyli osiedlami i ulicami, skąd do najbliższego przystanku jest za daleko – mowa tu chociażby o okolicach ulicy Bochenka czy osiedlu Na Kozłówce. Tam skierujemy mniejsze autobusy, które bez problemu dotrą w cieńsze uliczki. Z kolei na głównych trasach uruchomimy tzw. superlinie, które w godzinach szczytu będą kursować co 5 minut, żeby pasażerowie nie musieli tracić czasu na długie czekanie – dotyczyć to będzie m.in. popularnych linii 139 czy 503. Do tego będziemy konsekwentnie rozbudowywać sieć tramwajową, przyspieszając budowę nowych tras, takich jak połączenie z Krowodrzy Górki na Azory, w kierunku Klinów czy na osiedle Złocień, żeby komunikacja stała się po prostu wygodniejszym wyborem niż samochód.

3. 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?

Kluczem do rozwiązania problemu tysięcy aut wjeżdżających codziennie do Krakowa jest ścisła współpraca z samorządami ościennymi w ramach przyszłej Ustawy Metropolitalnej. Doskonałym przykładem jest Gdańsk, który niedawno otrzymał taką ustawę – zyskując dzięki temu docelowo pół miliarda złotych rocznie. Trudno uwierzyć, że Kraków miałby być gorszy i zostać pominięty tylko dlatego, że premier pochodzi z Pomorza, a nie z Małopolski. To pozwoli nam wspólnie zarządzać ruchem i dbać o spójny transport. Musimy przede wszystkim stworzyć realną alternatywę dla osób dojeżdżających spoza Krakowa, dlatego naszym priorytetem będzie budowa dużych parkingów typu Park & Ride przy stacjach kolejowych oraz kluczowych węzłach przesiadkowych poza ścisłym centrum. Dzięki temu kierowcy będą mogli wygodnie zostawić samochód i przesiąść się na pociąg, autobus lub do tramwaju. Konieczne jest także zadbanie o to, aby mieszkańcy gmin ościennych nie tracili ważnych połączeń i nie byli dotknięci drastycznymi podwyżkami biletów, co osiągniemy poprzez realną integrację taryfową i przeznaczenie dodatkowych środków z budżetu metropolitalnego na obniżenie cen biletów aglomeracyjnych. Uzupełnieniem tego systemu będzie tzw. rowerowy obwarzanek, czyli budowa brakujących ścieżek rowerowych łączących Kraków z sąsiednimi gminami – takimi jak Skawina, Wieliczka, Zabierzów czy Zielonki – co ułatwi dojazdy do pracy.

4. 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?

Sprawa Strefy Czystego Transportu mocno podzieliła Krakowian, dlatego w tak ważnej kwestii decyzje nie mogą być narzucane z góry i muszą uwzględniać głos mieszkańców – ostatecznie to właśnie im oddamy możliwość demokratycznego zdecydowania w referendum o przyszłym kształcie i obszarze strefy. Zdaję sobie sprawę ze skali problemu, bo przekroczenia poziomu dwutlenku azotu wymagają działań ze strony władz miasta, jednak obecna Strefa to w gruncie rzeczy wydmuszka i sposób na wyciąganie pieniędzy z kieszeni Krakowian. Najbardziej zanieczyszczające auta i tak mogą bez przeszkód wjeżdżać do miasta, o ile tylko zapłacą opłatę, co ma niewiele wspólnego z prawdziwą ekologią. Prawdziwym kluczem do czystszej powietrza jest natomiast stworzenie realnej alternatywy. Ta

alternatywa to przede wszystkim szybka, punktualna i tańsza komunikacja zbiorowa, rozwój linii tramwajowych oraz wygodna infrastruktura piesza i rowerowa.

5. 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?

Niedawny tragiczny wypadek w Podgórzu obnażył problem kierowców ignorujących ograniczenia prędkości. Zamiast ograniczać się do zmiany znaków, w 2027 roku skupimy się na tworzeniu bezpiecznej przestrzeni i walce z nielegalnymi wyścigami. Postawimy na sprawdzone rozwiązania, takie jak progi zwalniające z zabezpieczeniami przed ich omijaniem oraz lepsze doświetlenie i czytelne wygrozdzenia przejść dla pieszych. Dodatkowo usprawnimy działanie służb, bo z własnego doświadczenia wiem, że zgłaszane przez mieszkańców nocne wyścigi często spotykały się z reakcją policji dopiero po kilku godzinach, gdy sprawców dawno nie było. Miasto będzie również finansować dedykowane patrole w miejscach zgłaszanych wyścigów, aby interwencje były szybkie i skuteczne. Z hałasem komunikacyjnym będziemy walczyć poprzez uspokajanie ruchu na osiedlach oraz surowsze kontrole techniczne aut z głośnymi, przerobionymi wydechami.

6. Czy realizacja wszystkich zaplanowanych przez Panią/Pana działań leży w kompetencjach prezydenta?

Transport kolejowy wymaga bliskiej współpracy z Marszałkiem Województwa Małopolskiego, a zwiększenie policyjnych patroli wiąże się z uzgodnieniami z policją, która nie podlega bezpośrednio władzom samorządowym. Mimo tych zewnętrznych uwarunkowań miasto ma do dyspozycji potężny pakiet narzędzi, które możemy wdrażać całkowicie samodzielnie. Do takich zadań należy chociażby ustalanie cen biletów, rozwój sieci komunikacji miejskiej czy budowa nowych tras rowerowych.

7. Czy widzi Pani/Pan obecnie jakieś problemy/bariery, które mogłyby przeszkodzić we wdrożeniu powyższych planów? Jak zamierza Pani/Pan te problemy rozwiązać?

Największą barierą jest trudna sytuacja finansowa Krakowa. Dlatego nie obiecuję nierealnych rzeczy, takich jak natychmiastowa budowa metra z dnia na dzień czy kosztowne dopłaty do nowych samochodów – na to po prostu nie będzie nas stać. Możliwe i absolutnie konieczne będzie natomiast zwiększenie dostępności

komunikacji publicznej, uruchomienie nowych linii tam, gdzie są one najbardziej potrzebne oraz powrót do cen biletów sprzed ostatnich podwyżek. Sfinansowanie tych obietnic opiera się z jednej strony o oszczędności, które wprowadzimy, a z drugiej o zapewnienie dodatkowych wpływów do budżetu. Dodatkowe fundusze chcemy pozyskać dzięki wspomnianej już Ustawie Metropolitalnej. Będziemy też mocno zabiegać o to, aby rząd w końcu dał samorządom narzędzie w postaci opłaty turystycznej, która mogłaby przynosić Krakowowi dodatkowe 100-200 milionów złotych rocznie. Ponadto powiększymy bazę dochodów miasta, zachęcając dziesiątki tysięcy osób mieszkających i pracujących w Krakowie, by właśnie tutaj rozliczały swój PIT. Oszczędności natomiast będziemy szukać ograniczając niepotrzebne wydatki. Przeprowadzimy audyt urzędu miasta, wprowadzimy zbiorcze zamówienia publiczne eliminujące marnotrawstwo oraz radykalnie ograniczymy środki na promocję miasta i miejskie media.