

DARIA GOSEK-POPIOLEK

1. Komunikacja zbiorowa w mieście

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

Na co dzień korzystam przede wszystkim z komunikacji miejskiej, z autobusów, tramwajów. Robię to, bo dla mnie to po prostu najwygodniejszy sposób poruszania się po mieście. Myślę, z perspektywy pracy nad polityką transportową to ważne, żeby projektować ją właśnie z myślą o komforcie mieszkańców bazując na ich codziennych doświadczeniach.

- 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.?

Potrzebujemy zwiększenia częstotliwości kursów, poprawy siatki połączeń i obniżenia cen biletów. Należy przywrócić bilet 20-minutowy i opracować prosty i zrozumiały system opłat zależnych od liczby przejechanych kilometrów. Będę zwiększać częstotliwość kursowania tramwajów i autobusów oraz likwidować białe plamy komunikacyjne. Konieczne jest również rozwijanie nowych połączeń tramwajowych, przede wszystkim na Kliny i Złocięń oraz połączenie Cichego Kącika z Azorami. Potrzebujemy też lepszej koordynacji rozkładów i możliwości wygodnych przesiadek. Komunikacja miejska musi być realną konkurencją dla samochodu, a żeby tak było musi być częsta, punktualna i dostępna cenowo.

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?

Zdaję sobie sprawę z tego, że znaczna część ruchu samochodowego w Krakowie to pojazdy wjeżdżające spoza miasta. Uważam, że błędem jest stopniowe wygaszanie sieci aglomeracyjnej - zarówno przez gminy ościenne jak i sam Kraków, bo więcej samochodów to gorszy komfort podróży i życia dla Krakowian. Musimy zwiększać liczbę połączeń aglomeracyjnych i regionalnych, rozwijać komunikację autobusową i transport szynowy, a także system parkingów Park&Ride. W dłuższej perspektywie potrzebujemy rozwiązania metropolitalnego, które pozwoli gminom wspólnie planować transport, inwestycje i finansowanie. Jako prezydentka będę zabiegać o takie rozwiązanie.

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?

Problem z zanieczyszczeniami komunikacyjnymi w Krakowie jest realny. Kształt i zasady Strefy Czystego Transportu muszą być jednak czytelne i zrozumiałe dla mieszkańców. Dlatego proponuję, aby

granice SCT odpowiadały granicom Strefy Płatnego Parkowania. Parkingi Park&Ride powinny znajdować się poza SCT, aby kierowcy mogli wygodnie zostawić samochód i kontynuować podróż komunikacją miejską. Celem SCT pozostaje ograniczenie emisji i poprawa jakości powietrza, a więc także osiągnięcie norm dla tlenków azotu. Do tego potrzebny jest również rozwój transportu publicznego, żeby tworzyć realną alternatywę dla samochodu i zmniejszać ich liczbę na krakowskich ulicach.

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?

Znak ograniczenia prędkości do 30 km/h nie wystarcza, jeśli kierowcy wciąż regularnie rozwijają znacznie większe prędkości, dlatego w miejscach wielokrotnie wskazywanych jako niebezpieczne potrzebne są rozwiązania dostosowane do problemu. Tam, gdzie jest to potrzebne, należy stosować środki uspokojenia ruchu: wyniesione przejścia, progi zwalniające, zwężenia jezdni czy zmiany organizacji ruchu oraz skuteczne kontrole. Mieszkańcy od lat wskazują wiele niebezpiecznych miejsc, z którymi miasto niestety dotychczas nic nie zrobiło. Moim priorytetem będzie nie ciągle zwiększanie przepustowości ulic, ale przede wszystkim ich bezpieczeństwa.

Zgadzam się, że hałas jest dużym problemem naszego miasta, dlatego przygotuję plan redukcji hałasu dla całego Krakowa. To będzie wieloletnia strategia z jednym konkretnym celem – podniesieniem komfortu życia. Przygotuję go wspólnie z ekspertami, naukowcami, a potem omówię z mieszkańcami naszego miasta. Miasto nie może być bezradne, musi reagować i używać wszelkich dostępnych narzędzi, żeby każdy w nocy mógł spać spokojnie.

5. Kompetencje

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

Nie wszystkie proponowane przeze mnie rozwiązania może wprowadzić samodzielnie prezydentka miasta. Prezydent ma wpływ na funkcjonowanie miejskiego transportu, drogi miejskie, inwestycje czy sposób zarządzania miejskimi jednostkami. Jednak część rozwiązań wymaga uchwał Rady Miasta, współpracy z innymi samorządami lub decyzji na poziomie wojewódzkim i centralnym. To, że coś nie leży w wyłącznych kompetencjach magistratu nie oznacza, że należy te kwestie odłożyć na półkę. Prezydent musi aktywnie współpracować z innymi władzami samorządowymi i centralnymi, aby wprowadzić najkorzystniejsze rozwiązania dla mieszkańców Krakowa.

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

Kraków nie może sam narzucić gminom ościennym sposobu organizacji komunikacji. Dlatego potrzebne będą porozumienia, wspólne projekty, ale także ustawowe rozwiązania dla całej metropolii. Jako posłanka zabiegałam o ustawę metropolitalną dla Krakowa i w dalszym ciągu będę walczyć o takie rozwiązania. Kraków musi poradzić sobie także z problemami finansowymi, miasto ma duże potrzeby inwestycyjne i ograniczone możliwości budżetowe. Dlatego należy ustalić priorytety, przeprowadzić audyt wydatków, a także, kiedy to możliwe, szukać finansowania zewnętrznego.