

TRANSPORT

dr Łukasz

Gibała

TRANSPORT DLA LUDZI

MIESZKAMY W NAJBARDZIEJ ZAKORKOWANYM MIEŚCIE W POLSCE

Poruszanie się po mieście w Krakowie nie należy do przyjemności. Niestety – jak wynika z ostatniego rankingu radia RMF, nasze miasto jest najbardziej zakorkowane w kraju.

ŚREDNI DZIENNY CZAS SPĘDZANY W KORKACH

Gdańsk	14 min. 3 sek.
Katowice	14 min. 3 sek.
Łódź	18 min.
Warszawa	20 min. 43 sek.
Poznań	21 min. 6 sek.
Wrocław	21 min. 49 sek.
Kraków	22 min. 3 sek.

Ranking najbardziej zakorkowanych miast w Polsce, RMF FM, luty 2014 r.

Nic dziwnego – mając do wyboru autobus czy tramwaj, który jest często zatłoczony, nie zawsze czysty, rzadko punktualny, a do tego razem z autami stoi w korkach, krakowianie, jadąc do pracy, na zakupy czy do kina, decydują się najczęściej na własny samochód. Wskaźnik motoryzacji w naszym mieście – czyli liczba aut przypadająca na 1000 mieszkańców (absolutnie wszystkich, wliczając nawet niemowlęta), jest bardzo wysoki – to aż 521 samochodów – i cały czas rośnie. Większość



z nich codziennie wyjeżdża na krakowskie ulice – stąd korki, ale też więcej spalin, czyli większy smog. Wciąż też niewielu krakowian decyduje się na przesiadkę z auta na rower. Ścieżek rowerowych jest stanowczo za mało, więc nie da się bezpiecznie i komfortowo poruszać na rowerze po całym mieście.

LICZBA AUT NA 1000 MIESZKAŃCÓW

Kopenhaga	228
Berlin	328
Wiedeń	390
Kraków	521

Zarówno polskie, jak i europejskie metropolie robią wszystko, żeby jak najwięcej mieszkańców zrezygnowało z poruszania się po mieście własnym samochodem i wybierało transport publiczny – i robią to z dobrym skutkiem. Jak wynika z raportu „Kompleksowe Badania Ruchu w Krakowie” z roku 2013, również krakowianie byliby skłonni wymienić samochód na transport publiczny – ale pod dwoma warunkami. Prawie 40% mieszkańców naszego miasta zrezygnowałoby z auta na rzecz tramwaju albo autobusu, gdyby podróż MPK była szybsza. Tyle samo przesiadłoby się do komunikacji miejskiej, gdyby mieli możliwość darmowego parkowania swojego auta poza Śródmieściem. Jest raport, są jasne i czytelne wnioski. Dlaczego więc władze Krakowa sobie z tym nie radzą? Dlaczego w naszym mieście ciągle jeździ się fatalnie, a korki są największe w Polsce?

PO PIERWSZE, polityka inwestycyjna miasta jest źle prowadzona. Za dużo z budżetu miasta wydaje się na ogromne inwestycje, służące garstce ludzi, a w efekcie za mało na poprawę komfortu życia zwykłych mieszkańców – czyli między innymi na transport. Te inwestycje transportowe, na które wystarcza pieniądze, są często źle zaplanowane. Przykładem może być korkująca się wiecznie Aleja Powstania Warszawskiego, czyli zmodernizowana w roku 2008 ulica łącząca rondo Mogiłskie i Grzegórzeckie. Liczbę pasów ruchu zaplanowano przed 6 laty „na wtedy”, nie biorąc pod uwagę, że w kolejnych latach na ulicach miasta będzie przybywać aut. Inny przykład to terminal

autobusowy przy skrzyżowaniu ulic Wielickiej i Powstańców Wielkopolskich, który po oddaniu do użytku miesiącami stał pusty. A kosztował 7 milionów złotych.

PO DRUGIE, słabo działa w Krakowie transport publiczny. Opóźnienia tramwajów i autobusów są codziennością. Rozkłady jazdy nie są dostosowane do potrzeb i tzw. potoków pasażerskich – przykładem może być linia 20, jeżdżąca z Małego Płaszowa na Cichy Kącik. Tramwaje w godzinach szczytu jeżdżą co 10 minut, ale i tak już z pętlą tramwaj wyjeżdża wypełniony po brzegi, a na przystanku zostaje sporo osób, które się do niego nie zmieściły. Z każdym kolejnym przystankiem jest tylko gorzej. Takich absurdów jest więcej. Świetnym przykładem może być trzymanie nowych, niskopodłogowych tramwajów w zajezdniach. W wakacje, ze względu na mniejszą częstotliwość kursów, część z nich nie była potrzebna na trasach – więc można było stare, wysłużone tramwaje wymienić tymczasowo na te nowe. Urzędnicy ZIKiT-u nie zdecydowali się jednak na taką wymianę – tłumacząc, że pasażerowie mogliby się przyzwyczaić do lepszej klasy pojazdów na swoich liniach. A nowe tramwaje stały beczynnie w zajezdni.

PO TRZECIE, krakowskiej infrastrukturze drogowej i komunikacyjnej daleko do doskonałości. I nie chodzi tylko o brak domkniętych obwodnic, dzięki którym można by wyprowadzić ruch z centrum miasta. Chodzi przede wszystkim o takie „drobiazgi”, jak fatalna jakość nawierzchni, źle ustawione światła uliczne, za mało bus-pasów czy brak parkingów na obrzeżach miasta. W efekcie mamy największe w Polsce korki, w których solidarnie z samochodami osobowymi stoją miejskie autobusy, a nieraz i tramwaje. Nic więc dziwnego, że dla wielu osób transport publiczny po prostu nie jest żadną alternatywą.

Obecne władze miasta ewidentnie nie radzą sobie z likwidacją korków w mieście i zapewnieniem krakowianom realnej alternatywy dla podróżowania własnym autem: czyli szybkiej, wygodnej i czystej komunikacji miejskiej. Zamiast najpierw naprawić to, co funkcjonuje w mieście źle, pieniądze wydawane są na monstrialne inwestycje, a krakowianie są mamieni wizją metra. A ta ostatnia to pieśń przyszłości, na którą miasta na razie nie stać.



Jakie proponujemy rozwiązania?

To proste. Nasze działania oprzemy na dwóch filarach: poprawieniu funkcjonowania tego, co już jest, czyli istniejącego systemu transportu publicznego, oraz wprowadzeniu szeregu rozwiązań, które pozwolą na upłynnienie ruchu w mieście. Efektem będzie mniej aut na ulicach, bo wielu krakowian zrezygnuje z jazdy własnymi samochodami na rzecz komunikacji miejskiej albo roweru, i likwidacja korków.

TRANSPORT PUBLICZNY DLA LUDZI

Transport publiczny stanie się szybki, wygodny i czysty. A przede wszystkim będzie **DARMOWY**. Ci, którzy płacą w Krakowie podatki, dorzucają się do miejskiego budżetu. Nie powinni więc – kupując bilety MPK – podwójnie płacić za dobrodziejstwa, które oferuje im miasto. Będą mieli prawo jeździć krakowskimi autobusami i tramwajami **BEZ BILETU**.

CO ZROBIMY?

Karta Krakowianina.

Taką kartę, z rocznym terminem ważności, otrzyma każdy, kto udowodni, że opłacił podatek dochodowy w mieście – czyli przyniesie do urzędu swój roczny PIT. Z KK będzie można jeździć bez biletu – ale nie tylko. Płacący podatki w Krakowie będą mieli również tańszy dostęp do innych usług, oferowanych przez instytucje finansowane z budżetu miasta – czyli z ich podatków. Tańszy będzie przede wszystkim dostęp do kultury – bilety do teatrów, muzeów czy filharmonii oraz zajęcia w miejskich domach kultury. Posiadacze Karty będą również za darmo korzystać z miejskiej sieci wypożyczalni rowerów. Kartę Krakowianina otrzymają też studenci, pod warunkiem, że zarejestrują się w krakowskim urzędzie skarbowym, a także dzieci rodziców płacących w mieście podatki.

Priorytet: transport szynowy.

Tramwaje są szybsze i nie generują spalin. Dlatego w pierwszej kolejności będziemy inwestować w budowę nowych linii tramwajowych, wykorzystując do tego maksymalnie środki z Unii Europejskiej. Ale zmienimy także funkcjonowanie MPK na obecnie działających liniach. Po pierwsze, Krakowski Szybki Tramwaj stanie się naprawdę szybki. Aby taki był, musiałyby osiągać średnią prędkość



24 km/h – ale to się jak dotąd nie udało. Średnia prędkość wszystkich tramwajów w Krakowie to zaledwie 18,9 km/h. Dla porównania w Częstochowie czy Gorzowie Wielkopolskim udało się przekroczyć 20 km/h. Zwiększenie średniej prędkości będzie możliwe dzięki wydzielonym torowiskom, wprowadzeniu absolutnego pierwszeństwa dla tramwajów przed wszystkimi innymi pojazdami (takie rozwiązanie sprawdziło się już we Wrocławiu, gdzie światła uliczne reagują na zamontowaną w pojazdach elektronikę i zmieniają się na zielone, gdy tramwaj zbliża się do skrzyżowania) oraz kursom nie co kwadrans czy pół godziny, ale co 5 minut.

Modernizacja torowisk.

Wybrzuszone w upale szyny tramwajowe są krakowską specjalnością. W żadnym innym mieście w Polsce tak często się to nie zdarza. Jak twierdzą eksperci, problem nie tkwi w wysokich temperaturach – nie są przecież wyższe, niż w innych polskich miastach – ale w wadach samych torowisk. Przyczyną są oszczędności. Remonty torów tramwajowych prowadzone są tylko w ostateczności, na szybko i jak najtaniej. Zmienimy to. Przeprowadzimy kompleksową modernizację istniejących już torowisk – dzięki czemu skończą się krakowskie patologie: wybrzuszenia szyn i wykolejenia tramwajów. Przy okazji wyciszymy także torowiska, żeby przejeżdżające rano tramwaje nie budziły mieszkańców.

Nowe linie autobusowe

Nie wszędzie możliwa jest budowa linii tramwajowej. A w Krakowie jak grzyby po deszczu powstają osiedla, które nie są w żaden sposób połączone komunikacją publiczną z resztą miasta. Znakomitym przykładem jest osiedle Gotyk, pomiędzy ulicami Felińskiego i Meiera. Jego mieszkańcy przez dobre kilka lat czekali na uruchomienie linii autobusowej, którą mogliby dojechać do centrum miasta. Udało się to dopiero po 10 latach od wydania pozwolenia na budowę – również dzięki mojej interwencji. Takie sytuacje nie mogą mieć miejsca. Wszędzie tam, gdzie będą pojawiać się nowe budynki wielorodzinne, uruchomienie połączenia MPK będzie priorytetem. A wcześniej zapewnimy dostęp do komunikacji publicznej istniejącym już osiedlom, które dzisiaj ciągle są pozbawione tej możliwości. Takich miejsc jest niestety w Krakowie wiele – linii MPK nie mogą się doczekać na przykład mieszkańcy Bodzowa.

Szybsza wymiana taboru.

Postawimy na bardziej ekologiczne, komfortowe i wyposażone w klimatyzację pojazdy dla MPK – zarówno tramwaje, jak i autobusy, które w szybszym tempie będą wymieniane na elektryczne i niskoemisyjne. Tu również maksymalnie wykorzystamy dotacje unijne.

Rozbudowa systemu bus-pasów.

Nowe powstaną wszędzie tam, gdzie to możliwe – czyli gdzie się „zmieszczą” – na przykład przy Wielickiej czy Nowohuckiej. Ale to nie wszystko. Wprowadzimy także nowe rozwiązania, wzorując się na doświadczeniach miast amerykańskich. Na ulicach, gdzie możliwe jest wybudowanie tylko jednego dodatkowego pasa dla autobusów, stworzymy je, ale będą miały zmienny kierunek ruchu, uzależniony od pory dnia. Przykładem może być tutaj ulica Czarnowiejska, gdzie miejskie autobusy permanentnie stoją w korkach z samochodami. Powstanie tam jeden bus-pas, którym rano autobusy będą jeździć od ul. Piastowskiej w kierunku Alei, a popołudniu – odwrotnie. Dodatkowym rozwiązaniem będzie doraźne wydzielanie bus-pasów w godzinach szczytu na jezdniach czteropasmowych, na których nie ma absolutnie żadnej możliwości wydzielania dodatkowej jezdni. Taka sytuacja ma miejsce na przykład na wiadukcie na trasie Alei Słowackiego nad torami kolejowymi w pobliżu Dworca Głównego. Mimo stworzenia bus-pasów przed i za wiaduktem, Aleje i tak się korkują – ze względu na „wąskie gardło” na wiadukcie. Dlatego tam – i w podobnych miejscach, na przykład na moście Dębnickim – czasowo, w godzinach szczytu, w zależności od tego, w jakim kierunku będzie się tworzył korek, jeden z pasów ruchu będzie przeznaczony wyłącznie na bus-pas. I będą mogły z niego korzystać miejskie autobusy – ale nie tylko one, ponieważ zwiększymy liczbę użytkowników bus-pasów, o czym za chwilę.

Nowy system tworzenia rozkładów jazdy.

Będziemy w sposób ciągły, na bieżąco analizować obciążenie wszystkich istniejących linii tramwajowych i autobusowych i natychmiast reagować zmianami rozkładowymi. Badana będzie liczba pasażerów na poszczególnych odcinkach tras o różnych porach dnia. Dzięki tym danym możliwe będzie wprowadzenie dwóch zasad: „**minimum przesiadek**” oraz „**nie więcej, niż 5 minut na przystanku**”. W efekcie przejazd z punktu A do punktu B stanie się możliwie najszybszy i będzie wymagał możliwie najmniejszej liczby przesiadek. Budując nowy system



tworzenia rozkładów jazdy, posłużymy się najnowocześniejszymi rozwiązaniami informatycznymi, które umożliwią natychmiastową reakcję na potrzeby pasażerów – system będzie modyfikowany na bieżąco.

Nowy system informacji pasażerskiej.

Dzisiaj elektroniczne tablice na przystankach (i nie na wszystkich) podają czas przyjazdu najbliższych kilku pojazdów. Niestety, często te informacje są kompletnie nieprzydatne – bo nie informują, kiedy rzeczywiście podjedzie nasz tramwaj, tylko kiedy powinien się pojawić zgodnie z rozkładem jazdy. Zmienimy to. Dzięki wbudowaniu niewielkich urządzeń nadawczo-odbiorczych system będzie reagował z wyprzedzeniem na nadjeżdżający tramwaj, dzięki czemu czas podawany na tablicach będzie rzeczywistym, a nie życzeniowym czasem przyjazdu. Dodatkowo stworzymy specjalną aplikację mobilną na telefony komórkowe, która umożliwi nie tylko sprawdzenie, kiedy na konkretny przystanek podjedzie nasz tramwaj, ale także, dzięki wykorzystaniu technologii GPS, pozwoli „śledzić” na ekranie komórki, jak porusza się po swojej trasie. W ten sposób już na przystanku, planując sobie bardziej skomplikowaną i wymagającą przesiadek trasę, pasażerom będzie łatwiej zaplanować ją optymalnie – czyli wybrać najszybszą opcję.

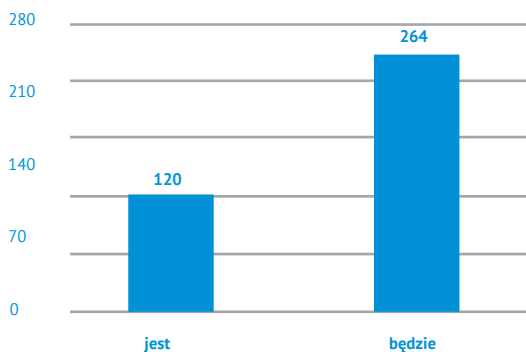
Pasażerowie współdecydują.

Nikt lepiej, niż sami użytkownicy, nie wie, jak coś działa i co trzeba zmienić, żeby działało lepiej. Będziemy maksymalnie wykorzystywać tę wiedzę. Za pośrednictwem nowej, interaktywnej platformy internetowej każdy pasażer będzie mógł mieć wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego w mieście – przedstawiając swoje uwagi i propozycje zmian. Będziemy także regularnie przeprowadzać badania satysfakcji klienta z funkcjonowania MPK. Aby takie badania były możliwie najbardziej obiektywne, przygotowuje je, przeprowadzi i opracuje wyniki zewnętrzna firma, wyłoniona w konkursie.

Transport nocny.

Rozwiemy to, co w Krakowie kuleje – czyli możliwość przemieszczania się po mieście i w aglomeracji komunikacją publiczną w nocy. Dziś miejski transport nocny zdecydowanie nie zaspokaja potrzeb mieszkańców. W przypadku nocnych powrotów z centrum do podkrakowskich miejscowości sytuacja jest niemalże beznadziejna

– tylko 4 linie autobusowe, kursujące, w zależności od trasy, od 1 do 6 razy w nocy. To stanowczo za mało. Radykalnie zwiększymy częstotliwość kursowania nocnych autobusów – będą jeździć co pół godziny między 23.00, a 5.00 rano. Podwoimy także liczbę linii – dodając linie dojeżdżające do Wielkiej Wsi, Michałowic, Luborzycy i Wyciąży. Ale komunikacja nocna słabo działa również w samym mieście – a tu potrzeby są największe. Podobnie jak w przypadku komunikacji aglomeracyjnej, także w tym przypadku zwiększymy częstotliwość kursów – co pół godziny od 23.00 do 5.00.



Liczba kursów komunikacji nocnej w Krakowie

Wygodniejsze i bezpieczniejsze przystanki.

Część krakowskich przystanków nie pozostawia wiele do życzenia – są duże, przestronne, oświetlone i zadaszone, wyposażone w ławki i kosze na śmieci. Ale niestety nie wszystkie. Zmienimy to. Zmodernizujemy przystanki i punkty przesiadkowe w mieście. Zbudujemy zadaszenia nad wszystkimi tymi, gdzie jest największy ruch pasażerski. Oświetlimy absolutnie wszystkie, żeby stały się bezpieczniejsze. Tam, gdzie będzie to możliwe, zezwolimy na ozdobienie wiat przez krakowskich artystów i grafików. Wykonawców takich mini dzieł sztuki wyłonimy w internetowym konkursie, w którym jurorami będą mieszkańcy – zagłosować będzie mógł każdy krakowianin.



Pozyskiwanie dodatkowych środków na transport.

Bilet MPK, podobnie jak bilet parkingowy w strefie, można wykorzystać do pozyskiwania środków od reklamodawców. Udostępnimy w przetargach tę powierzchnię jako reklamową – dzięki czemu pozyskamy dodatkowe środki do budżetu.

UPŁYNNIENIE RUCHU W MIEŚCIE

Najlepszym sposobem na rozładowanie korków w Krakowie jest zachęcenie jak największej liczby krakowian do rezygnacji z samochodu na rzecz innych środków transportu. Ale to nie wszystko. Konieczne są również inne rozwiązania, dzięki którym po krakowskich ulicach będzie można się przemieszczać szybciej, bezpieczniej i wygodniej.

CO ZROBIMY?

Inteligentne światła uliczne.

Niemal każdy krakowski taksówkarz zapytany o przyczyny korków na jednym z pierwszych miejsc wymieni źle działającą sygnalizację świetlną w mieście. Rzekomo inteligentny system świateł ulicznych nie sprawdza się. A to między innymi dzięki usprawnieniu tego systemu problem korków znacznie zmniejszyła Warszawa – która długo przodowała w „korkowych” rankingach, w których dziś pierwsze miejsce zajmuje Kraków. Krakowianie zasługują na najlepszych fachowców – i takich zatrudnimy w krakowskim ZIKiT-cie. Na podstawie szczegółowych analiz ruchu stworzą prawdziwy inteligentny system świateł ulicznych – z priorytetem dla komunikacji miejskiej, ale też z „zielonymi falami” dla samochodów osobowych.

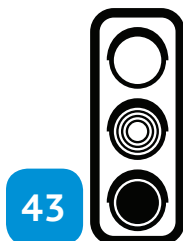
Kompleksowy przegląd skrzyżowań.

Drugim zadaniem zatrudnionych w ZIKiT-cie fachowców będzie kompleksowy przegląd krakowskich skrzyżowań pod kątem sensowności stosowania sygnalizacji świetlnej. Jak pokazuje doświadczenie, są miejsca w Krakowie, gdzie korki zlikwidowało po prostu wyłączenie świateł. Przykładem może być skrzyżowanie pod Poczta Główną czy przy Dworcu – u zbiegu ulic Basztowej, Westerplatte, Lubicz i Pawiej. Takich miejsc, gdzie w sposób bezpieczny i bez szkody dla pieszych można na stałe albo tylko nocą wyłączyć sygnalizację, jest w mieście więcej.



Sekundniki.

To liczniki czasu, umieszczone przy sygnalizatorach świetlnych, które odmierzają czas do zmiany koloru światła.



Dzięki temu samochody „na zielonym” ruszają bez zbędnej zwłoki – co zwiększa przepustowość skrzyżowań. Przez krótki okres czasu taki sekundnik z powodzeniem działał na skrzyżowaniu ulic Czarnowiejskiej i Piastowskiej. Zamontujemy te urządzenia na wszystkich działających w Krakowie sygnalizatorach.

Poprawa jakości nawierzchni.

Czasem, mimo że nie ma korków, nie można jechać z dozwoloną prędkością, tylko trzeba zwolnić do 10-20 km/h. Koleiny i dziury w drodze stwarzają zbyt duże ryzyko. I to nie tylko dla kierowców aut, ale także dla motocyklistów czy rowerzystów. Ci ostatni, by omijać dziury przy krawędzi jezdni, muszą jechać jej środkiem – a za nimi tworzy się kolumna wolno jadących aut. Dlatego jednym z pierwszych zadań, jakie sobie postawimy, będzie doprowadzenie nawierzchni krakowskich ulic do standardów europejskich. Nie będziemy inwestować w doraźne łatanie dziur, tylko w całościową wymianę asfaltu. Takie remonty będą prowadzone szybko – również nocą.

Więcej ulic jednokierunkowych.

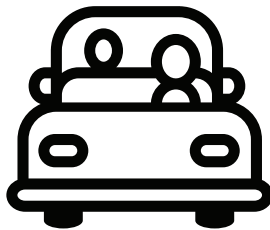
Ruch na wąskich, zastawionych parkującymi samochodami ulicach staje się znacznie bardziej płynny, jeśli dozwolony jest tylko w jednym kierunku. Dlatego będziemy stosować to rozwiązanie, zwłaszcza w centrum miasta, żeby zlikwidować zatory w ruchu.

✓ Bus-pasy nie tylko dla autobusów.

Jedną z bardziej sensownych decyzji władz Krakowa w ostatnim czasie było zezwolenie motocyklistom na poruszanie się po bus-pasach. Dzięki temu na ulicach wielopasmowych nie muszą oni slalomem omijać samochodów, tylko bezpiecznie i szybko przemieszczają się wydzielonym pasem ruchu. Zwiększymy katalog pojazdów, którym wolno będzie jeździć bus pasami. Po pierwsze, udostępniemy je pojazdom elektrycznym, promując w ten sposób ekologiczny transport. Krakowianom będzie się po prostu opłacało wymieniać auta na nieemitujące spalin pojazdy napędzane prądem. Dużą nowością będzie również otwarcie bus-pasów dla samochodów „3+” – czyli tych, w których jadą co najmniej trzy osoby. To skłoni mieszkańców do wspólnych dojazdów, na przykład do pracy. Na takim rozwiązaniu skorzystają wszyscy – ci jadący bus-pasem, bo dojadą do celu szybciej, ale również pozostali kierowcy, bo na ulice wyjadą dwa auta mniej, co będzie sprzyjało zmniejszeniu korków. Takie rozwiązanie sprawdziło się już w Oslo.

✓ Miejska platforma car-poolingowa.

Jak wynika z raportu „Kompleksowe Badania Ruchu w Krakowie”, aż w 60% samochodów poruszających się po mieście jedzie tylko jedna osoba – kierowca. W efekcie samochodów jest na ulicach więcej, niż gdyby krakowianie częściej wspólnie podróżowali. Platforma car-poolingowa to nowość, która pomoże im umawiać się na wspólne przejazdy. Car-pooling jest popularny zagranicą, coraz więcej zwolenników ma także w Polsce. Polega na oferowaniu przejazdów i korzystaniu z wolnych miejsc w samochodach. Dzięki takiej podróży i kierowca, i pasażerowie oszczędzają – a w naszym mieście oszczędzą nie tylko pieniądze, ale również czas, bo – jeśli w jednym samochodzie pojadą co najmniej trzy osoby – będą mogły jechać szybciej bus-pasem.



Bezkolizyjne przejścia dla pieszych.

„Pasy” na Czarnowiejskiej w pobliżu AGH stały się słynne dzięki radnym dzielnicy. Studenci AGH byli obwiniani nie tylko o korkowanie ulicy, ale nawet o zwiększanie smogu – bo zatrzymujące się co rusz przed przejściem dla pieszych samochody emitują przecież spaliny. Rzeczywiście, ruch pieszy w tym rejonie jest bardzo natężony. Ale to nie wina studentów, tylko urzędniczej bezmyślności. Takie miejsca wymagają stworzenia bezkolizyjnych przejść dla pieszych. Mogą to być przejścia podziemne, ale i nadziemne kładki - i te ostatnie będziemy preferować, nie rezygnując całkowicie z pierwszych.

Drobne, ale przydatne rozwiązania.

Postawimy również na mniejsze, ale potrzebne udogodnienia. Należy do nich na przykład przegląd pętli indukcyjnych na krakowskich skrzyżowaniach. Wiele z nich „nie widzi” mniejszych pojazdów, czyli motocykli i rowerów. Kiedy podjeżdżają do świateł, nie powodują przetęczenia ich na „zielone”. Dlatego zwiększamy ich czułość, a tam, gdzie nie będzie to możliwe, zrezygnujemy z pętli na rzecz innych rozwiązań. Innym pomysłem jest obniżenie krakowskich krawężników – w wielu miejscach są tak wysokie, że najechanie na nie kołem samochodu grozi jego uszkodzeniem. Zastosujemy także sprawdzone w innych krajach rozwiązanie, polegające na wyróżnianiu innym kolorem krawężnika przy tych ulicach, gdzie parkowanie jest niedozwolone. Dzięki temu nawet jeśli kierowca przeoczy znak z zakazem parkowania, w każdym miejscu ulicy będzie wiedział, czy może zaparkować swój pojazd legalnie.

EKOLOGICZNY TRANSPORT

Tego, że krakowskie powietrze jest fatalne, nikomu nie trzeba mówić. Oddychamy najgorszym powietrzem w Polsce i jednym z najgorszych w Europie. Główną winę za to ponosi dym z pieców węglowych – ale samochodowe spaliny to również spora cegiełka w produkcji smogu. Dlatego ekologia będzie niezmiernie ważnym elementem polityki transportowej miasta.

CO ZROBIMY?

Ekologiczny tabor.

Przyspieszymy proces wymiany autobusów komunikacji miejskiej na pojazdy elektryczne. Taki tabor będzie nie tylko ekologiczny, bo nie będzie emitować spalin, ale także tańszy w eksploatacji – i znacznie bardziej cichy.

Promocja pojazdów elektrycznych.

Udostępnimy dla nich bus-pasy, a także zadamy o infrastrukturę umożliwiającą ładowanie elektrycznych aut. Wprowadzimy wymóg utworzenia stacji ładującej na nowo budowanych stacjach benzynowych oraz będziemy zachęcać właścicieli już istniejących stacji do ich stworzenia. Zezwolimy na bezpłatne „tankowanie” w miejskich punktach, tych należących do MPK czy Straży Miejskiej. Innymi udogodnieniami dla właścicieli aut napędzanych prądem będzie również możliwość wjazdu do ścisłego centrum miasta oraz darmowe parkowanie w strefie.

Promocja transportu publicznego.

Poprawie jakości powietrza w Krakowie posłuży również szereg opisanych wcześniej rozwiązań, których cel jest jeden: nakłonienie jak największej liczby mieszkańców naszego miasta do rezygnacji z samochodu na rzecz komunikacji publicznej. Każdy samochód mniej na ulicach Krakowa to odrobinę mniej spalin.



KRAKÓW DLA ROWERÓW

Jazda na rowerze po Krakowie to nadal w większości dzielnic Krakowa sport ekstremalny. Liczba osób, które przez cały rok dojeżdżają do pracy na rowerze, jest wciąż mała, bo zamiast wygodnej i bezpiecznej ścieżki rowerowej miasto ma im do zaoferowania niebezpieczne ulice czy pourywane ścieżki. Brakuje ścieżek, a jazda po ulicach takich jak Zakopiańska, Nowohucka czy Opolska jest po prostu niebezpieczna. Największy problem jest z południem Krakowa – południowe dzielnice wciąż nie doczekały się połączenia rowerowego z resztą miasta. Istniejące ścieżki też pozostawiają wiele do życzenia – zdarzają się absurdy takie, jak droga rowerowa wiodąca donikąd, kończąca się schodami, nagle zakręcająca albo zwężająca się tak, że rowerzyści nie mają szans się minąć.

Ścieżek jest mało, bo na ścieżki w Krakowie nie wydaje się pieniędzy. Dla obecnych władz Krakowa rower jako środek transportu nie jest priorytetem. W roku 2013 wybudowano niecałe 4 km ścieżek rowerowych – bo w budżecie zapisano na ten cel tylko 2 miliony złotych. A przecież w tegorocznym referendum krakowianie jasno opowiedzieli się za budową ścieżek – zagłosowało za nimi 85% mieszkańców.

Drugim krakowskim problemem jest KMK Bike – czyli miejska sieć wypożyczalni rowerów. Coś, co świetnie się sprawdza w Warszawie czy Wrocławiu, w Krakowie działa poniżej oczekiwań i możliwości. Dlaczego? Bo stacji z rowerami do wypożyczenia jest na tak duże miasto za mało. Mimo olbrzymiego zainteresowania mieszkańców tą usługą tempo rozbudowy systemu samoobsługowej wypożyczalni rowerów miejskich jest mizernie. Efektem tych zaniedbań i niedoinwestowania jest też fakt, że koszty przypadające na 1 rower są wyższe, niż gdzie indziej.

A przecież rower jest zdrowy, ekologiczny i tani. Władzom miasta powinno zależeć na tym, żeby jak najwięcej mieszkańców przesiadało się na rower. To zmniejszyłoby korki i smog. W roku 2009 Kraków podpisał tzw. Kartę Brukselską, zawierającą m.in. zobowiązanie, że do roku 2020 transport rowerowy będzie stanowił 20% całej komunikacji w mieście. Kartę podpisał też wtedy na przykład Gdańsk. W tej chwili ruch rowerowy to 3-4% komunikacji w Krakowie. W Gdańsku, dzięki temu, że inwestowano w infrastrukturę dla rowerzystów, udało się ten udział zwiększyć do 10% - z 2% w roku 2009! Władze Gdańska udowodniły, że to da się zrobić. Kraków jak zwykle zaspał.

CO ZROBIMY?

Ścieżki rowerowe i ułatwienia dla rowerów.

Zbudujemy więcej ścieżek rowerowych. Zwiększając nakłady budżetowe, przyspieszymy **budowę nowych ścieżek** w Krakowie, tak, żeby w ciągu 4 lat połączyły one wszystkie krakowskie dzielnice. Oprócz tego będziemy też inwestować w inne ułatwienia drogowe dla rowerzystów. Stworzymy w Krakowie **śluzy rowerowe**, czyli specjalne miejsca dla rowerzystów na skrzyżowaniach. Dzięki nim rowerzysta dojeżdża na skrzyżowanie swoim, wydzielonym pasem (ścieżką rowerową) i ustawia się przed samochodami, czekając na zielone światło. W ten sposób jest lepiej widoczny przez kierowców i nie musi się przeciskać między samochodami. W miastach zachodnioeuropejskich śluzy rowerowe są standardem i wyraźnie poprawiają bezpieczeństwo rowerzystów. Stworzymy więcej **kontrapasów rowerowych**, które umożliwiają rowerzystom poruszanie się w obu kierunkach na drogach jednokierunkowych, a tym samym udostępniemy bezpieczną alternatywę dla zatłoczonych arterii, takich jak Aleje Trzech Wieszczów, Opolska, Wielicka, Zakopiańska czy Armii Krajowej. Wprowadzimy w Krakowie „**blue cycle crossings**” – błękitne skrzyżowania rowerowe. To rozwiązanie polega na malowaniu na niebiesko dróg rowerowych na skrzyżowaniach i rondach. Dzięki temu trasa rowerzystów jest i dla nich, i dla kierowców aut doskonale widoczna i nie zajeżdżają sobie nawzajem drogi. Dużym ułatwieniem będzie również tworzenie **ściętych albo wtopionych krawężników** – w tej chwili w wielu miejscach pokonanie krawężnika na przykład na skrzyżowaniach ścieżki z jezdnią wymaga od mniej wprawnych rowerzystów nawet zejścia z roweru.

Mniejsze, ale ważne inwestycje.

W Krakowie za mało jest **parkingów rowerowych**. Stworzymy ich znacznie więcej, m.in. w punktach przesiadkowych, przy miejskich parkingach, również tych Park&Ride, i przy dworcach kolejowych. Kradzież rowerów jest wciąż krakowską plagą, dlatego **część parkingów będzie strzeżona**. Bardzo przydatne dla rowerzystów – ale nie tylko – będą też **samoobsługowe stacje naprawy rowerów**. Są to ogólnodostępne miejsca, w których można znaleźć wszystkie narzędzia do naprawy roweru, także dopompować koła – nie tylko rowerowe, ale i np. w dziecięcym wózku. Pierwsza taka stacja powstała już w Krakowie w pobliżu dworca autobusowego. Postawimy je przy stacjach z rowerami do wypożyczenia i większych parkingach rowerowych.



Zwiększymy także istotnie możliwość przewożenia roweru środkami komunikacji miejskiej, przede wszystkim doposażymy większość krakowskich autobusów w uchwyty do transportu rowerów. Przystosowane do przewozu rowerów będą również, wzorem Wrocławia, wszystkie nowo zamawiane tramwaje. Podejmiemy działania, aby także pociągi Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej miały miejsce do przewozu rowerów, a taryfa przewozowa była przyjazna dla rowerzystów.

Miejskie wypożyczalnie rowerów.

Krakowski system stacji był pierwszym w Polsce. Tegoroczne uruchomienie nowych stacji z rowerami do wypożyczenia udowodniło, że ta usługa jest niezwykle potrzebna w mieście. Podczas gdy w innych miastach wypożyczalnie rozwijają się i funkcjonują świetnie, w Krakowie system wciąż działa poniżej oczekiwań i możliwości – a do tego jest kosztowny. Dodatkowym problemem krakowskiego systemu są powodujące chaos ciągłe zmiany operatorów. Podczas gdy w innych miastach kontrakty z firmami obsługującymi wypożyczalnie podpisuje się na kilka lat (wtedy firmie to się opłaca), Kraków ostatnią umowę podpisał tylko na rok. Złe jest również finansowanie wypożyczalni – w Krakowie całość wpływów zabiera operator, w Warszawie – gdzie sieć najlepiej funkcjonuje – trafiają one bezpośrednio do miejskiego budżetu, a operator otrzymuje stałą kwotę wynikającą z umowy z miastem.

Zmienimy zasady funkcjonowania systemu. Kontrakty z operatorem podpisywane będą na okresy kilkuletnie, ze stałą umowną kwotą za obsługę, a całość wpływów z wypożyczalni trafi do budżetu miasta. Przede wszystkim jednak liczbę rowerów zwiększymy do 1500, a ilość stacji z obecnych 29 do 120. Spełnimy również zapomnianą obietnicę, jaką miasto dało krakowianom: płacący podatki w Krakowie – czyli posiadacze Karty Krakowianina – będą korzystać z miejskich rowerów za darmo.

Prorowerowa polityka miejska.

Rozwój transportu rowerowego będzie przez władze miasta wreszcie traktowany jako jeden z priorytetów. Stworzymy modę na rower – będziemy promować transport rowerowy jako tani, zdrowy i ekologiczny sposób poruszania się po mieście.

Większe pieniądze.

Zwiększymy środki budżetowe na infrastrukturę rowerową do 20 milionów złotych rocznie (w tym roku to niespełna 5 milionów, w 2013 – 2 miliony złotych). Kraków jest w tej chwili w ogonie największych polskich miast, jeśli chodzi o wydatki na ścieżki rowerowe.

WYDATKI NA ŚCIEŻKI ROWEROWE W PRZELICZENIU NA JEDNEGO MIESZKAŃCA (2014)

Łódź	28,97 zł
Szczecin	22,00 zł
Gdańsk	18,48 zł
Wrocław	14,58 zł
Warszawa	11,71 zł
Kraków	6,25 zł

W przeliczeniu na jednego mieszkańca nasze miasto wydaje na rowery niewiele ponad 6 złotych. We Wrocławiu to 14,5 zł, w Gdańsku – 18,5 zł, a w Łodzi aż 29 zł. Dzięki zwiększeniu budżetu na infrastrukturę rowerową w cztery lata połączymy ścieżkami rowerowymi wszystkie dzielnice Krakowa, a poruszanie się po mieście na rowerze stanie się znacznie bezpieczniejsze. W ten sposób każdy mieszkaniec naszego miasta będzie miał realną alternatywę w wyborze środka transportu. Jazda na rowerze w Krakowie stanie się przyjemnością – nie tylko dla zapaleńców, ale także dla matek z dziećmi, kurierów rowerowych czy osób starszych.

**W 4 LATA:
80 MILIONÓW ZŁOTYCH NA INFRASTRUKTURĘ ROWEROWĄ**



MOTOCYKLE

Motocykl staje się coraz bardziej popularnym środkiem transportu w Krakowie. Nic dziwnego - poruszać się może tak samo szybko (albo i szybciej) jak samochód, a jednocześnie może przemknąć w korkach pomiędzy autami. Niestety, jazda na motorze po mieście nie jest bezpieczna. Jedyne, co władze miasta zrobiły dla motocyklistów, to udostępnienie im bus-pasów i ustawienie znaków, zachęcających kierowców do przepuszczania motocyklistów. To zdecydowanie za mało.

Pasjonaci szybkich dwukołowych maszyn, rozwijających często ogromne prędkości, mają wspólną pasję: urządzenie wyścigów. W tej chwili jednak odbywa się to w Krakowie w sposób zupełnie niekontrolowany - co jest niebezpieczne dla kierowców samochodów i pieszych - ale i dla samych motocyklistów. To musi się zmienić.

CO ZROBIMY?

BEZPIECZNIEJ.

Istnieją proste i bardzo tanie rozwiązania, które poprawią bezpieczeństwo zarówno motocyklistów, jak i kierowców samochodów.

Lepsza nawierzchnia ulic.

Jednym z największych problemów motocyklistów jest kiepska nawierzchnia krakowskich ulic. Niewielka dziura w jezdni, która w przypadku samochodu grozi w najgorszym razie uszkodzeniem zawieszenia, dla motocyklisty może oznaczać poważny w skutkach wypadek. Dlatego poprawimy jakość nawierzchni na krakowskich ulicach - nie tylko z korzyścią dla motocyklistów, ale też innych uczestników ruchu i mieszkańców - bo po lepszej jakości asfalcie pojazdy poruszają się po prostu ciszej.

Śluzy na skrzyżowaniach dla motocyklistów.

Po zmianie świateł na zielone ze skrzyżowania najszybciej ruszają motocykle. Jednak zwykle startują spomiędzy stojących w pierwszej linii aut - co się wiąże z ryzykiem otarcia się o lusterka czy też najeżdżania na linię oddzielającą pasy ruchu. W Europie rozwiązano ten problem w najprostszy możliwy sposób. Hiszpańscy, francuscy czy holenderscy motocykliści mają na skrzyżowaniach wydzielone tylko dla siebie „śluzy” - czyli oznaczone miejsce dla motocykli przed pierwszą linią samochodów stojących na światłach. Dzięki temu motocykle na skrzyżowaniach „startują” z własnego miejsca, a nie spomiędzy ruszających samochodów.

Znaki poziome już nie śliskie.

Malowane na ulicach znaki poziome - przede wszystkim linie oddzielające pasy ruchu i pasy na przejściach dla pieszych, na które motocykliści, przejeżdżając pomiędzy samochodami, najeżdżają bardzo często - nawet po niewielkim deszczu są dla motocyklowych kół jak lodowisko. Stają się po prostu dla nich bardzo niebezpieczne. Istnieje bardzo proste i tanie rozwiązanie tego problemu - malowanie znaków poziomych chropowatą farbą. Tę metodę szybko zastosujemy.

Więcej bus-pasów.

Dodatkowe bus-pasy będziemy wytyczać przede wszystkim z myślą o pojazdach komunikacji miejskiej - to absurd, żeby autobusy stały w korkach. Ale skorzystają na tym również motocykliści.

Jeden pas ruchu szerszy.

Tam, gdzie nie ma możliwości wydzielenia bus-pasów, a samochody poruszają się po dwóch jezdniach w każdym kierunku, stworzymy szerszy jeden pas ruchu. Już kilkadziesiąt centymetrów wystarczy, żeby motocyklistom było o wiele łatwiej poruszać się pomiędzy samochodami, bez obawy zahaczenia o lusterka czy najeżdżania na linię oddzielającą pasy ruchu.



Kursy doszkalające.

Spora część wypadków ma miejsce na początku sezonu. Motocykliści, którzy przez całą zimę nie wsiadali na swój motocykl i w efekcie odzwyczaili się od jazdy, chcą się wyszaleć. Górę bierze wtedy brawura. Do tego większość kursów na prawo jazdy kategorii A nie wyrabia w przyszłych motocyklistach wystarczających umiejętności, żeby poradzić sobie w miejskiej dżungli. Wprowadzimy kursy doszkalające, wzorowane na londyńskim programie Bike Safe London. Motocyklista zapłaci za taki kurs symboliczną opłatę, a pozostałe koszty poniesie miasto i Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego. Kursy zakończy otrzymanie certyfikatu „Bezpiecznego Motocyklisty”.

Legalne wyścigi motocyklowe

W tej chwili motocykliści ścigają się w Krakowie nielegalnie, zwykle późnym wieczorem lub nocą, na ogólnodostępnych ulicach miasta. Tego rodzaju sport jest z oczywistych względów bardzo niebezpieczny - również dla nich samych. Dlatego stworzymy im możliwość ścigania się w kontrolowanych warunkach - na specjalnie w tym celu zamkniętych ulicach i pod nadzorem Policji lub Straży Miejskiej. Motocykliści będą mogli oddawać się swojej pasji w komfortowych warunkach, bezpiecznie dla samych siebie i nie stwarzając zagrożenia dla innych uczestników ruchu.

WYGODNIEJ

Parkingi dla motocykli.

W Krakowie - choć wciąż jest ich za mało - można już znaleźć parkingi rowerowe. Natomiast nie ma w ogóle miejsc, gdzie można bezpiecznie przypiąć motocykl albo skuter. A przecież nie wszystkie maszyny są wyposażone w automatyczną blokadę czy alarm - niektóre wymagają przypięcia do czegoś, tak samo, jak rowery. W efekcie krakowskie chodniki nieraz tarasują skutery czy motocykle przypięte do znaków drogowych czy latarni. Dlatego stworzymy w Krakowie stojaki specjalnie dostosowane do przypięcia motocykli i skuterów. Zaczniemy od parkingów przy urządach.

Pętle indukcyjne.

Bywają one, zwłaszcza nocą, zmorą motocyklistów – ale także rowerzystów. Znajdująca się pod nawierzchnią skrzyżowania instalacja powoduje po najechaniu na nią zmianę świateł na zielone, reagując na elementy stalowe pojazdu. Niestety, czułość pętli indukcyjnych bardzo często jest zbyt mała – i nie „widzą” one motocykli czy rowerów. W efekcie kierujący nimi są skazani na czekanie na samochód albo rozwiązanie kompletnie absurdalne – przeprowadzenie motoru czy roweru przez przejście dla pieszych. Zinventaryzujemy działające w Krakowie pętle indukcyjne i naprawimy te, których czułość jest zbyt niska. Tam, gdzie będzie to niemożliwe, zrezygnujemy z pętli na rzecz innych rozwiązań – np. fotokomórek, rejestrujących nadjeżdżający pojazd. W przypadku stosowania pętli indukcyjnych dokładnie oznaczymy dla motocyklistów i rowerzystów miejsce, na które trzeba najechać, żeby pętla zareagowała.

Złoty i imprezy motocyklowe

Krakowscy motocykliści tworzą własne zamknięte społeczności - organizując się w bardziej lub mniej formalny sposób. Zainicjujemy współpracę z tymi środowiskami, żeby wspólnie wypracowywać rozwiązania, które będą sprzyjać bezpieczeństwu motocyklowych kierowców. Jednym z elementów takiej współpracy będzie promowanie organizacji zlotów i imprez motocyklowych. Miasto nieodpłatnie udostępni teren potrzebny do ich organizacji i zapewni bezpieczeństwo, oczekując w zamian, aby elementem takich wydarzeń była promocja bezpiecznego poruszania się na motocyklu. Może ona polegać na przykład na organizacji mini-kursów doszkalających dla początkujących motocyklistów, prowadzonych przez ekspertów oraz tych bardziej doświadczonych posiadaczy motocykli.

Przyjazne ulice

Wśród największych problemów, wymienianych przez motocyklistów, pojawia się brak zrozumienia ze strony kierowców samochodów. Pewnie gdyby zapytać o zdanie tych ostatnich, wielu z nich uskarżałoby się z kolei na motocyklistów. A przecież i jedni, i drudzy mogą bezpiecznie współistnieć na drogach – wystarczy więcej zrozumienia i wyobraźni. Dlatego oprócz wprowadzania technicznych rozwiązań, które minimalizują konflikt na linii kierowcy aut – kierujący motocyklami,



będziemy wspierać kampanie społeczne. Dobrym rozwiązaniem jest także stawianie znaków drogowych „Wszyscy się zmieścimy”, które w Krakowie już są, ale jest ich stanowczo za mało – zwiększymy więc ich liczbę. Będziemy też promować przyklejanie na zderzaki naklejek „patrz w lusterka” i „motocykle są wszędzie”.

PARKINGI

Deficyt miejsc parkingowych jest w Krakowie ogromnym problemem. A jak wynika z badań, przeprowadzonych na zlecenie Urzędu Miasta, których wyniki opublikowano w raporcie „Kompleksowe Badania Ruchu w Krakowie”, jedną z dwóch rzeczy, które skłoniłyby w największym stopniu mieszkańców do rezygnacji z auta na rzecz komunikacji miejskiej, jest możliwość pozostawienia samochodu na bezpłatnym parkingu poza centrum. Brak miejsc parkingowych w mieście sprawia, że auta parkują na ulicy – blokując chodniki i utrudniając przejście pieszym.

CO ZROBIMY?

Strefa płatnego parkowania.

Nieustanne poszerzanie strefy płatnego parkowania nie ma większego sensu. Sprawi tylko, że kolejne ulice graniczące ze strefą będą coraz szybciej tarasowane przez darmowo parkujące auta. Dlatego nie będziemy już zwiększać obszaru strefy. Zróżnicujemy także opłatę za parkowanie w strefie – im dalej od centrum miasta, tym taniej. Na obszarze ostatnio utworzonej strefy stawka za godzinę wyniesie nie 3 zł, a 1,50 zł. Obecnie mamy tylko 5 minut na wykupienie biletu i włożenie go za szybę samochodu. Wydłużymy ten czas do kwadransa – pierwsze 15 minut parkowania w strefie będzie darmowe. Zdarza się dziś, że parkujący dostają 50-złotowy mandat tylko dlatego, że musieli oddalić się od samochodu w poszukiwaniu działającego parkomatu. Do katalogu zwolnionych z opłaty parkingowej dołączymy posiadaczy samochodów elektrycznych.

STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA:

- koniec z poszerzaniem strefy
 - taniej poza centrum – 1,5 zł za godzinę
 - pierwsze 15 minut za darmo
 - auta elektryczne parkują za darmo
-



Parkingi przy obiektach użyteczności publicznej.

O horrorze parkingowym podczas wydarzeń w hali Kraków Arena słyszeli już niemal wszyscy, a wielu krakowian doświadczyło go na własnej skórze. Dla obiektu mieszczącego 15 tysięcy ludzi wybudowano parking podziemny na 1300 samochodów. W efekcie na przykład kibice meczów siatkówki w ramach Memoriału Huberta Wagnera szukali miejsca do zaparkowania swojego auta przy pobliskich centrach handlowych. A właściciele tych ostatnich skorzystali z okazji – parkowanie podczas meczu kosztowało nawet 100 złotych. Podobnego problemu można się spodziewać w przypadku Centrum Kongresowego – największa sala mieści 2 tysiące osób, a parking podziemny zaplanowany jest na 360 samochodów. Budując Operę Krakowską, w ogóle nie pomyślano o parkingu. Taki brak wyobraźni realizujących publiczne inwestycje jest nie do przyjęcia.

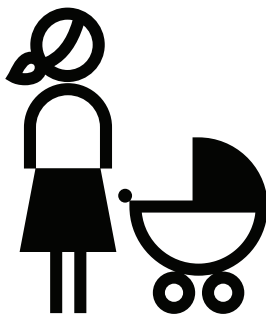
Wprowadzimy minimalne limity, dotyczące liczby miejsc parkingowych dla wszystkich inwestorów, budujących obiekty użyteczności publicznej – np. galerie handlowe czy hotele. Postawimy przed nimi wymóg zapewnienia dodatkowej puli miejsc dla mieszkańców i turystów. Podobne wymogi postawimy przed deweloperami, budującymi nowe osiedla – tak, aby każdy mieszkający tam posiadacz samochodu miał zapewnione miejsce do parkowania. Takie same zasady będziemy stosować w przypadku inwestycji miejskich.

Miejski system informacji o wolnych miejscach parkingowych.

Na wzór europejskich miast turystycznych postawimy w mieście elektroniczne tablice, informujące w czasie rzeczywistym o liczbie wolnych miejsc na najbliższych położonych parkingach.

Wydzielone miejsca dla rodziców z dzieckiem.

Na wzór parkingów przy centrach handlowych wydzielimy specjalną pulę szerszych, komfortowych miejsc parkingowych, przeznaczonych wyłącznie dla rodziców z dzieckiem – przy urzędach, parkach, w pobliżu terenów rekreacyjnych, przy przychodniach pediatrycznych czy na osiedlach.



DUŻE INWESTYCJE INFRASTRUKTURALNE

Lista inwestycji, na które Kraków czeka od lat, jest niezwykle długa. Ogromna część z nich kosztuje tyle, że miasto samodzielnie nie jest w stanie ich zrealizować. I nie zrealizowało dotąd z dwóch powodów. Po pierwsze, władze Krakowa bardzo słabo radzą sobie z pozyskiwaniem środków unijnych. W zestawieniu periodyku Wspólnota, którego eksperci przeliczyli wydane przez miasta wojewódzkie środki unijne na mieszkańca, nasze miasto wypada fatalnie, zajmując miejsce czwarte od końca.

Drugi powód to słabe notowania obecnych władz Krakowa w Warszawie. Ani parlamentarzysty rządzącej Platformy, ani urzędujący prezydent nie byli w stanie w ostatnich latach wywalczyć pieniędzy z budżetu centralnego na kluczowe dla miasta inwestycje. Dzięki mojemu 7-letniemu doświadczeniu parlamentarnemu, a przede wszystkim wieloletniemu zabieganiu o rządowe pieniądze na krakowskie inwestycje, będę w tym znacznie bardziej skuteczny.

WYDATKI FINANSOWANE ZE ŚRODKÓW UNIJNYCH W LATACH 2009-2012 (W ZŁ W PRZELICZENIU NA MIESZKAŃCĄ) – RANKING PERIODYKU „WSPÓLNOTA”

Gdańsk	3676,35
Białystok	2579,86
Warszawa	1922,22
Poznań	1886,70
Kielce	1840,87
Toruń	1755,48
Olsztyn	1438,90
Rzeszów	1424,58
Zielona Góra	1353,93

Wrocław	1328,63
Lublin	1267,91
Opole	1175,21
Szczecin	1054,45
Łódź	865,44
Kraków	855,75
Gorzów Wielkopolski	816,26
Bydgoszcy	745,40
Katowice	741,51

CO JEST POTRZEBNE W KRAKOWIE?

Parkingi Park&Ride.

To świetne rozwiązanie – bo umożliwia parkowanie za darmo, pod warunkiem przesiadki do komunikacji miejskiej. Bilet MPK jest biletem parkingowym. W Krakowie to szczególnie potrzebne. Jak szacują eksperci, codziennie między Krakowem a ościennymi miejscowościami odbywa się prawie 250 tys. podróży. To w większości mieszkańcy podkrakowskich gmin, dojeżdżający tutaj samochodem do pracy.

Niestety, miejskie plany budowy parkingów Park&Ride wciąż istnieją przede wszystkim na papierze – a do tego nie są racjonalne i optymalne. Póki co, w mieście funkcjonują dwa parkingi tego typu: przy pętli Czerwone Maki na Ruczaju oraz przy Giełdzie na Balickiej. Oba są stosunkowo niewielkie, ale i tak najczęściej jest na nich sporo wolnych miejsc. Czy to znaczy, że nie są potrzebne? Nie. Po prostu są źle zaplanowane. Dla porównania, Warszawa ma 13 parkingów, które zapewniają miejsca dla 16 razy większej, niż w Krakowie, liczby samochodów. I cieszą się powodzeniem.



WARSZAWA	KRAKÓW
13 parkingów Park&Ride	2 parkingi Park&Ride
3.980 miejsc dla samochodów 640 miejsc dla motocykli	250 miejsc dla samochodów

Parkingi Park&Ride mają sens w takich miejscach, w których zaczynają się korki na ulicach – to wtedy opłaca się zostawić samochód i przesiąść się do autobusu czy tramwaju. Parking przy Czerwonych Makach jest pusty, bo kierowcy wjeżdżający tamtędy do Krakowa mają przed sobą pustą, wielopasmową ulicę, którą bez żadnego problemu mogą dojechać bliżej centrum – więc to robią. Zachęta w postaci darmowego parkowania jest za słaba – bo, mimo że nie tak łatwo, niż na pustym parkingu, ale znajdują takie samo, darmowe miejsce parkingowe bliżej Śródmieścia. Władze miasta dotychczas szły na łatwiznę – planując parkingi P&R na obrzeżach miasta, tam, gdzie dysponują własną działką. Nie tędy droga.

Przeprowadzimy rzetelną analizę miejskich planów lokalizowania parkingów P&R. Zrezygnujemy z bezsensownych lokalizacji na rzecz takich, które rzeczywiście są potrzebne. Z całą pewnością należą do nich Borek Fałęcki, ul. Armii Krajowej czy Górka Narodowa – bo w tych miejscach zaczyna się ścisk na ulicach. Szybko stworzymy nowy plan budowy parkingów Park&Ride. Korzystając z gruntów miasta albo wykupując potrzebne działki, bez niepotrzebnej zwłoki wybudujemy parkingi. **W 4 lata w Krakowie powstanie 5 nowych parkingów Park&Ride, zapewniających łącznie 2 tysiące nowych miejsc parkingowych.**

JACEK MAJCHROWSKI W 12 LAT	ŁUKASZ GIBAŁA W 4 LATA
2 parkingi 250 miejsc	5 parkingów 2000 miejsc

Nowe linie tramwajowe.

Niezbędnych jest pięć. To linie: Krowdrza Górka - Górka Narodowa, Meissnera – pętla Mistrzejowice, Stella-Sawickiego (łącząca Rondo Dywizjonu 303 z Rondem Piastowskim), Zwierzyniecka (przedłużenie linii z Salwatora o około 2 km) oraz linia w ciągu Alei Słowackiego (od Placu Inwalidów do Nowego Kleparza).

Nowe drogi.

Od wielu lat planowane jest domknięcie III obwodnicy Krakowa, czyli budowa tras Ciepłowniczej, Nowobagrowej, Łagiewnickiej, Pychowickiej i Zwierzynieckiej. Potrzebne są też inne drogi: Trasa Balicka, Galicyjska, Nowoptaszowska, ulice Miłosza i Iwaszki, ulica Humboldta z rozbudową Bunscha.

Modernizacja istniejącej infrastruktury.

Poszerzenie i modernizacja jest konieczna w przypadku wielu krakowskich ulic. Priorytetowe to Igołomska (kluczowa ze względu na realizację projektu Nowa Huta Przyszłości), wylotówka na Warszawę – czyli Aleja 29-go Listopada – i ul. Kocmyrzowska. Ruch w mieście nie upłyni się też bez przebudowy skrzyżowania Al. Słowackiego z Prądnicką i Długą przy Nowym Kleparzu.

Metro.

Za jego budowę opowiedziało się w tegorocznym referendum 55% krakowian. To największa inwestycja infrastrukturalna planowana w Krakowie. Tylko koszt pierwszej linii szacowany jest na minimum 7 miliardów złotych – podczas gdy roczny budżet miasta to niewiele więcej, niż połowa tej kwoty. Metro może mieć w Krakowie sens, a szansą na jego budowę są środki unijne i dofinansowanie rządowe, podobnie jak było w przypadku metra warszawskiego. Należy jednak gruntownie przeanalizować dotychczasowe plany i je zoptymalizować. Po pierwsze, nie chcemy w Krakowie „metra dla ubogich”, czyli takiego, które na dużej części, a być może na większości trasy, biegnie nad ziemią. Takie rozwiązanie pozbawia pomysł metra sensu. Istotą metra jest to, że nie szpeci miasta, nie zabiera przestrzeni, a przede wszystkim jest



bezkolizyjne i szybkie. Wszystkie te trzy rzeczy gwarantuje wyłącznie metro podziemne. Po drugie, trasa metra musi być prosta, a nie tak zawiła, jak w pierwszych projektach przedstawionych przez miasto. Tylko jeśli linie metra będą miały prosty przebieg, metro będzie szybkie. Po trzecie, lansowana przez obecne władze koncepcja częściowego finansowania metra przez prywatnego inwestora jest bardzo ryzykowna. Dlaczego? Ponieważ oznacza ryzyko utraty przez miasto kontroli nad polityką cenową – ceny biletów będzie dyktował prywatny inwestor, nastawiony wyłącznie na zysk. Skalę ryzyka doskonale uwidacznia fakt, że nie znamy żadnego innego miasta, w którym metro byłoby w taki sposób finansowane.

Co więc zrobimy? Po pierwsze, poprawimy obecne plany i skonstruujemy optymalną koncepcję budowy metra. Po drugie, wynegocjujemy z rządem wsparcie z centralnych funduszy unijnych na budowę metra w Krakowie. Po trzecie, poprawioną koncepcję poddamy pod ostateczne głosowanie krakowian w referendum, w którym alternatywnie pokażemy im, co zamiast metra można wybudować w mieście za te same pieniądze. Wybór będzie należał do mieszkańców.



Plany metra w Krakowie (z lewej) i metro w Rzymie (z prawej)

🔧 Północna obwodnica Krakowa.

To projekt kluczowy dla wyprowadzenia ruchu z centrum miasta. Po tym, jak udało się po wieloletnich staraniach wywalczyć środki z budżetu państwa na wschodni odcinek IV obwodnicy, czyli fragment drogi ekspresowej S7 Rybitwy-Igłomska, pora na odcinek północny. Dzięki doświadczeniu parlamentarnemu,

a przede wszystkim doświadczeniom wypracowanym przy walce o obwodnicę wschodnią, będę jako prezydent w stanie znacznie skuteczniej zabiegać o rządowe dofinansowanie dla tej inwestycji.

Szybka kolej aglomeracyjna.

To kolejne ważne zadanie, choć nie leży w gestii władz Krakowa. Ale nie będziemy tylko biernie obserwować działań władz województwa i PKP w tej kwestii. Będziemy aktywnie zabiegać o jak najszybszą budowę SKA, bo to kolejna inwestycja, która istotnie poprawi sytuację komunikacyjną w naszym mieście i doskonale wpisuje się w strategię wysokiego priorytetu dla transportu szynowego.

Trasa Balicka.

To trasa, która połączy ul. Armii Krajowej z lotniskiem w Balicach. Jest to droga o znaczeniu krajowym, ponieważ prowadzi do międzynarodowego portu lotniczego, jakim są Balice. Dlatego dokończymy wszelkich starań, żeby uzyskała status drogi krajowej, a w efekcie finansowanie z budżetu centralnego.

CO ZROBIMY?

Jesteśmy realistami i jesteśmy uczciwi – nie obiecamy zrobienia tego wszystkiego w 4 czy 8 lat, bo to niemożliwe. Ale zrobimy najwięcej, jak to możliwe.

PO PIERWSZE, wszystkie inwestycje poza DUŻYMI INWESTYCJAMI INFRASTRUKTURALNYMI zostaną w 4 lata zrealizowane. Stać nas na to.

PO DRUGIE, z dużych inwestycji infrastrukturalnych w ciągu 4 lata zbudujemy 5 linii tramwajowych, czyli linie Krowodrza Górka – Górka Narodowa, Meissnera – pętla Mistrzejowice, Stella-Sawickiego, Zwierzyniecka oraz linię w ciągu Alei Słowackiego, przebudujemy skrzyżowanie przy Nowym Kleparzu, wybudujemy 5 parkingów Park&Ride, zapewniając 2000 nowych miejsc parkingowych, zmodernizujemy Al. 29 Listopada, czyli wylotówkę na Warszawę, a także zbudujemy Trasę Galicyjską.



PLAN NA 4 LATA:

- zbudujemy linie tramwajowe:
 - Krowdrza Górka – Górka Narodowa
 - Meissnera – Mistrzejowice
 - Stella-Sawickiego
 - Zwierzyniecka
 - Al. Słowackiego

 - zbudujemy Trasę Galicyjską
 - wbudujemy 5 parkingów P&R
 - przebudujemy skrzyżowanie przy Nowym Kleparzu
 - zmodernizujemy wylotówkę na Warszawę
-

PO TRZECIE, są też takie duże inwestycje infrastrukturalne, które są możliwe, ale których realizacja nie zależy wyłącznie od nas. Należą do nich Trasa Balicka, Szybka Kolej Aglomeracyjna oraz Północna Obwodnica Krakowa. To inwestycje rangi wojewódzkiej (jak SKA) albo krajowej, zależne od uzyskania dofinansowania rządu albo samorządu województwa małopolskiego. Jednak w odróżnieniu od obecnych władz miasta będziemy robić, co się da, żeby takie finansowanie jak najszybciej uzyskać. Pomogą w tym moje parlamentarne i samorządowe doświadczenia z walki o tereny dla lotniska w Balicach czy środki na wschodnią obwodnicę.

PO CZWARTE wreszcie, jest też cały szereg dużych inwestycji infrastrukturalnych, które są bardzo potrzebne, ale na które nas jeszcze nie stać. Uczciwie jest przyznać, że nie da się w ciągu najbliższych 4 lat zbudować na przykład trzeciej obwodnicy Krakowa. Te inwestycje muszą poczekać do następnej kadencji. Ale dzięki temu, że podejmiemy działania, w efekcie których znaczna część krakowian przesiądzie się z własnych aut do komunikacji publicznej i na rowery, ruch w mieście wyraźnie się upłyni, a korki będą znacznie mniejsze.

DZIĘKI SKUTECZNEMU POZYSKIWIANIU ŚRODKÓW CENTRALNYCH POWSTANĄ:

-
- północna obwodnica Krakowa
 - Szybka Kolej Aglomeracyjna
 - Trasa Balicka
-

WWW.GIBALA.PL

