Łukasz Gibała

KRAKÓW NOWA ENERGIA

Łukasz Gibała

KRAKÓW NOWA ENERGIA

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI

Wprowadzenie 9

Nowe mapy radości 9

Rozdział 1. Mapa terenów zielonych 13

Miasto w zieleni, a nie zieleń w mieście 13

Skazani na beton? 14

Widok na kotarę 17

Radość na zielono 17

Po pierwsze – plany 19

Małe jest piękne 21

Zamiast jednego samochodu 23

Zielone oazy 24

Skok wzwyż 25

Przepraszam, czy płynie tu rzeka? 27

Więcej brzegów dla mieszkańców 28

Nie tylko Wisła 30

Rozdział 2. Mapa stanu powietrza 33

Radość oddechu pełną piersią 33

Smog biało-czerwony 35

A pod Wawelem? 37

Na zielono 42

Mniej spalin 46

Nie pal! 48

Co jest możliwe? 55

Rozdział 3. Mapa przestrzenna 57

Czy leci z nami pilot? 57

Chattanooga, Tennessee, USA – czyli jak to robią inni 59

Plany: szybko, z głową i kompleksowo 63

Plan nie byle jaki 64
Po pierwsze – mieszkańcy 64
Mieszkanie z dojazdem kupię 65
Wymogi dla deweloperów 66
Mapa placów 67
Ku rzece 71
20 minut od studni 71
Trochę… ładniej 72
Eksperyment Montgomery'ego 76
Dzielnica finansowa w Krakowie? 78

Rozdział 4. Mapa drogowa 85

„Radość" podróżowania 85
Transport za ZERO złotych 87
Szybciej, łatwiej, wygodniej 88
Kolej na kolej 89
Dobrze poinformowani 90
Uliczna (r)ewolucja 91
Współdzieląca Brema 95
28 razy więcej miejsca 98
Strefa Kraków 100
Więcej „elektryków" 102
Remonty „na zdrowy rozum" 103
Drobiazgi, które robią różnicę 105
Siłą własnych nóg 107
Krakowska mantra: Park&Ride 110
Dla pomysłowych Dobromirów 112

Rozdział 5. Mapa czystej energii 115

Nie uciekać, tylko gonić 115
Tyle słońca w całym mieście 116
Dom, osiedle, miasto 119
Trzecia rewolucja przemysłowa 122

Z Krakowa do Warszawy w 15 minut? 124
A w Krakowie? 126

Rozdział 6. Mapa wydatków 129
Słowo klucz: gospodarność 129
Wydatki po monarszemu 130
Długi pod Wawelem 131
W urzędzie na bogato 133
Wycisnąć ostatni grosz 133
Przedostatni w kolejce do unijnej kasy 134
Urząd na nowo 136
Mieszkańcy na pierwszym miejscu 137
Własnymi ścieżkami 138
Kasa w rękach mieszkańców 139
Budżetobus i inne sposoby 142
Mało dużego czy dużo małego? 143
Nowe spojrzenie 147

Rozdział 7. Nowa legenda 149
Od monarchiczności do wspólnotowości 150
Powiedz mi, co robisz z moimi pieniędzmi,
czyli przejrzystość 158
Nie jesteśmy starszym panem, czyli różnorodność 161
Czy w końcu ze mną pogadasz, czyli dialog społeczny 164

Zakończenie 167
Z oburzenia 167

Podziękowania 168

Przypisy 169

Spis wykresów, rysunków i tabel 173

Polecane lektury 175

WPROWADZENIE

WPROWADZENIE

NOWE MAPY RADOŚCI

Była zima – wczesne grudniowe popołudnie, jeden z tych dni, kiedy już po trzeciej zaczyna zmierzchać. Uśmiechnąłem się do nich, kiedy mnie mijały – mama z dwiema dziewczynkami, które pewnie właśnie odebrała ze szkoły przy ulicy Smoleńsk. Czasem zdarza mi się uśmiechać do nieznajomych przechodniów. Bywa, że odpowiadają uśmiechem. One jednak nawet mnie nie zauważyły – szły szybko, z pochylonymi głowami, jakby chciały jak najprędzej dotrzeć do domu. Wszystkie trzy miały na twarzach maski antysmogowe. Mama z dwójką swoich córek dała mi do myślenia: pomyślałem, że miasto, w którym nie można swobodnie oddychać, staje się też miastem, w którym ludzie przestają patrzeć sobie w oczy.

Są na świecie miasta, w których ludzie chodzą z podniesioną głową, a czasem nawet pozdrawiają się nawzajem i uśmiechają do nieznajomych. Tymczasem Kraków stał się miastem, w którym przez pół roku trzeba zamykać w domu okna. Czy kiedykolwiek myśleliśmy, że przyzwoite powietrze stanie się produktem luksusowym? Trudno dostępnym? Tak jest dzisiaj w Krakowie. Kraków stał się też miastem, które w coraz mniejszym stopniu służy swoim mieszkańcom – powstał wielki stadion Wisły i ogromne centrum konferencyjne, wielkie i kosztowne obiekty, z których korzysta niewielu (kiedy ostatnio byliście na stadionie Wisły? Kiedy ostatnio byliście w Centrum Kongresowym?), ale na wielu krakowskich osiedlach często nie ma ani jednej ławki, ani jednej huśtawki i ani jednego drzewa, i jest tak ciasno, że – jak mi powiedział kiedyś jeden z mieszkańców osiedla Zielony Ruczaj – jeśli wyciągnie się rękę, to można dotknąć doniczki na balkonie sąsiada z bloku obok.

Urządzamy starannie nasze mieszkania i domy, zastanawiamy się, co gdzie postawić, co będzie dobrze wyglądać i jak najlepiej zagospodarować te 20, 40 czy 100 metrów, na których żyjemy – ale czy nasze miasto jest urządzane z tą samą starannością? Czy ktoś na nie patrzy jako na całość? Jako na

miejsce, w którym ludziom może się żyć przyjemnie albo przykro, wygodnie albo nie, przestronnie albo ciasno, w którym możemy być dla siebie nawzajem serdeczni albo mijać się ponuro wpatrzeni w chodnik? Czy ktoś wkłada swoją kompetencję, energię, determinację i wytrwałość w to, żeby żyło się nam tu jak najlepiej?

Przeczytałem kiedyś wywiad z Charlesem Montgomerym, kanadyjskim dziennikarzem i aktywistą miejskim, autorem książki *Miasto szczęśliwe*, który gościł w Krakowie. „Jak mogliście na to pozwolić?" – powiedział po tym, jak zobaczył zabetonowany Ruczaj. Tymczasem wielu mieszkańców Krakowa przestało w ogóle myśleć, że mogą na coś pozwolić lub nie; zapomnieliśmy, że miasto to nasza przestrzeń – należy do nas i do nikogo innego.

Wielu z nas budzi się na betonowym osiedlu, jadąc do pracy, stoi w korkach w towarzystwie innych wściekłych kierowców, a potem przez pół godziny szuka miejsca do parkowania; patrzy na szarą mgłę za oknem, która – jak dobrze wiemy – wcale nie jest mgłą.

Ja jednak wierzę i wiem, że to miasto może się stać miastem szczęśliwym, miastem, w którym codzienność może być doświadczeniem radosnym. Żeby to było możliwe, trzeba popatrzeć na Kraków z tą samą starannością i miłością, z jaką patrzymy na swoje domy i mieszkania, zebrać najlepsze rozwiązania z innych metropolii, popatrzeć na to, co nie działa, ale też zobaczyć, czym tak niezwykłe miasto, jakim jest Kraków, może się stać. Trzeba przestać powtarzać, że niewiele można zrobić. Kraków dusi się nie tylko od smogu, ale też od poczucia niemocy. Nasze miasto potrzebuje nowej energii.

Jeśli spojrzymy dzisiaj na krakowską mapę zagospodarowania przestrzeni, zobaczymy chaos zamiast ładu. Jeśli spojrzymy na mapę stanu powietrza, zobaczymy same czerwone plamy. Jeśli spojrzymy na mapę terenów zielonych, będą one nielicznymi wysepkami w morzu betonu z Laskiem Wolskim na obrzeżach, który poprawia statystyki. Jeśli spojrzymy na mapę wydatków, zobaczymy dużo pieniędzy wydanych na kosztowne i służące niewielu inwestycje, podczas gdy całe połacie miasta pozostają zaniedbane.

Dlatego Kraków potrzebuje rozwiązań, które zmienią te mapy; Kraków potrzebuje nowego spojrzenia i nowych map. Potrzebny jest też nowy sposób decydowania o tym, co się na nich znajdzie, czyli nowy sposób

zarządzania miastem – a raczej przekształcenie rządzenia nim w służenie tym, którzy tu mieszkają. Stanowiska prezydenta miasta i mianowanych przez niego urzędników nie mogą być tylko tytułami, złoconymi tabliczkami na drzwiach: funkcje te powinny być pełnione w służbie nam wszystkim. Taka perspektywa przekłada się na bardzo konkretne decyzje – mniej pieniędzy na granity, marmury i pomniki, więcej na fajne, małe rzeczy dla zwykłych ludzi, miejsca spotkań, plaże nad Wisłą, place zabaw na osiedlach, skwery, na których sąsiad może usiąść obok sąsiada, pooddychać dobrym powietrzem i pogadać.

Ten, komu zostanie powierzone stworzenie nowego skweru czy placu zabaw, powinien zadać sobie pytanie: Co zrobić, żeby ludzie chcieli tutaj przystanąć? Jak to urządzić, żeby chcieli tu przyjść pobawić się z dziećmi? Jakie decyzje, podejmowane przy placu Wszystkich Świętych, pomogą ludziom żyć wygodniej, a nawet być bliżej siebie, tworzyć wspólnotę?

W ostatecznym rozrachunku chodzi o radość – radość z mieszkania w pięknym mieście, radość ze spotkań w jego przestrzeni, przyjemność z odpoczynku i pracy w fajnych miejscach.

Dedykuję tę książkę Krakowiankom w maskach antysmogowych, które, mijając mnie, nie podniosły wzroku – chcę, żeby one i inni, dla których życie w Krakowie stało się raczej szkołą przetrwania niż miejscem radości, uwierzyli, że może być inaczej. I chcę, żeby ta książka pomogła im w to uwierzyć.

MAPA TERENÓW ZIELONYCH

Rozdział 1

MAPA TERENÓW ZIELONYCH

weźmy na przykład…
Osiedle Ruczaj: na szaro czy na zielono?

MIASTO W ZIELENI, A NIE ZIELEŃ W MIEŚCIE

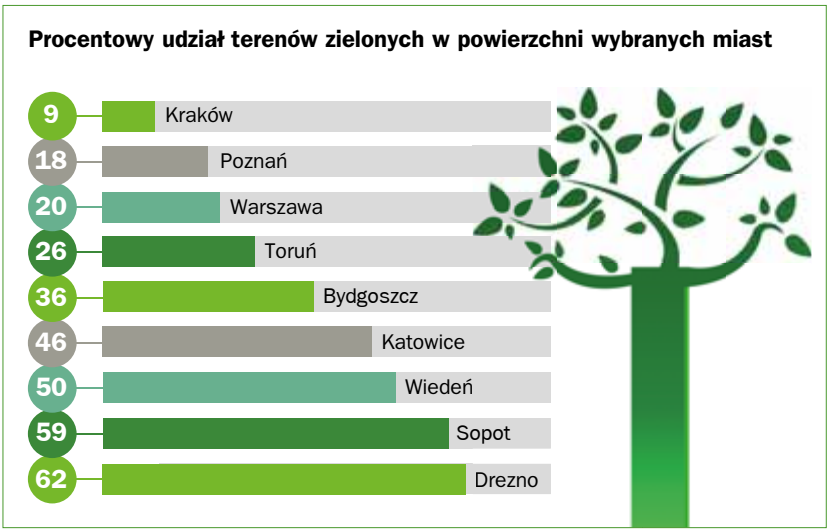
Spotkałem na poczcie moją znajomą, mieszkankę Bronowic, matkę dwójki małych dzieci. Z radością opowiadała, że podobno miasto ma kupić od firmy Sanel działki i stworzyć miejski park pomiędzy ulicami Przybyszewskiego i Bandtkiego. Ucieszyłem się razem z nią. Kilka tygodni później przeczytałem w „Gazecie Krakowskiej", że mimo dwóch lat negocjacji władzom miasta nie udało się dogadać z Sanelem[1] (dwa lata daremnych negocjacji! Przeliczmy to na godziny pracy urzędników...). Zgadnij, Czytelniku, kto ostatecznie odkupił grunty Sanelu i co na tych terenach powstanie? Zgadłeś. Tereny wykupił deweloper i ma w planie budowę kolejnego osiedla. Wątpię, żeby moja znajoma z Bronowic uznała je za dobre miejsce do spacerów z dziećmi.

Powodów do radości nie mają też mieszkańcy Ruczaju. Przylegająca do betonowego osiedla działka pomiędzy ulicami Czerwone Maki i Bobrzyńskiego o powierzchni ⅓ hektara, dziś porośnięta zielenią, byłaby idealnym miejscem na mały park dla tych, którzy ze swoich okien widzą tylko beton. „Wspaniale czujemy się wśród pięknych betonowych bloków – ironizował w rozmowie z Radiem Kraków Tomasz Zielenkiewicz, redaktor naczelny fanpage'a „Więcej betonu na Ruczaju". – Nie potrzebujemy parków i dużych terenów zielonych. To żadnemu normalnemu człowiekowi nie jest potrzebne"[2]. Tymczasem władze miasta, najwyraźniej nie rozumiejąc ironii, postanowiły sprzedać działkę z przeznaczeniem na „zabudowę usługową". „Sprzedaż tej działki to kolejny dowód na to, że miasto o nas pamięta" – dodaje gorzko Zielenkiewicz.

SKAZANI NA BETON?

Tymczasem wielkie miasta nie są wcale skazane na beton. Ze swoich podróży pamiętam ogromne, oświetlone nocą zielone błonia sąsiadujące z Wielkim Pałacem Królewskim w Bangkoku, na których mieszkańcy urządzali sobie pikniki, puszczali latawce i ćwiczyli tai chi. Pamiętam urzekające przestrzenie miejskich parków w Londynie z ich majestatycznymi drzewami starszymi niż angielska królowa i godziny spędzone na włóczeniu się po nowojorskim Central Parku.

Ludzie siedzący na błoniach Sanam Luang w Bangkoku. Tak mieszkańcy miasta spędzają wolne wieczory.



Wykres 1

Jednak nie tylko podczas dalekich podróży można cieszyć się zielenią w miastach. Znowu zagadka: jaki procent powierzchni Drezna zajmują tereny zielone? A Wiednia? Sopotu? Katowic? To odpowiednio 62, 50, 59 i 46 procent. A w Krakowie? Mizerne 9 procent[3]. W tym Lasek Wolski, miejska inwestycja sprzed 100 lat.

Mimo deficytu zieleni pomiędzy 2010 a 2015 rokiem w Krakowie wydano pozwolenia na wycięcie 81 406 drzew i 114 959 m^2 krzewów. W tym samym czasie sadzono też oczywiście nowe drzewa. Tyle że, po pierwsze, nasadzeń było mniej niż wycinek. Po drugie, każdy, kto przechodził koło dwuletniej i osiemdziesięcioletniej brzozy wie, że drzewo drzewu nierówne. Po trzecie wreszcie, nowe drzewa często były sadzone daleko od miejsca, w którym zostały wycięte stare. Mieszkańca Ruczaju, który zwykle musi iść dobrych kilkanaście minut, żeby zobaczyć choć jeden listek, nie pocieszy fakt, że w ramach „rekompensaty" deweloper posadził drzewo w Lasku Wolskim. „Nie ma dzielnicy, części Krakowa, gdzie mieszkańcy nie protestowaliby przeciwko postępującej zabudowie, wycince drzew, zamienianiu terenów zielonych w blokowiska. Krakowianie, ekolodzy, radni uważają, że jest coraz

„Zielone" Drezno – 62 procent powierzchni miasta zajmują tereny zielone. Dla porównania, w Krakowie to jedynie 9 procent.

gorzej" – pisał niedawno „Dziennik Polski"[4]. „Panie Łukaszu, jak to jest, że ja tu mieszkam od kilkudziesięciu lat i nagle ktoś mi odbiera to, co najbardziej lubię, a ja nie mam nic do powiedzenia?" – spytała mnie kiedyś jedna z mieszkanek ulicy Żywieckiej, której mieszkańcy zgłosili się do Logicznej Alternatywy (stowarzyszenia, którego jestem przewodniczącym) z prośbą o pomoc, bo zobaczyli, że rozpoczyna się wycinka starych sosen, na które patrzyli przez swoje okna. „Interes tysiąca mieszkańców jest mniej ważny niż interes jednego dewelopera" – powiedział ktoś stojący obok. Nie miałem dla nich dobrej odpowiedzi.

WIDOK NA KOTARĘ

Mnie też dotknęło betonowanie miasta. Trzynaście lat temu zamieszkałem na Zwierzyńcu, czyli w jednej z najbardziej zielonych dzielnic Krakowa. Okna mojego mieszkania wychodzą na zachód i północ. Kiedy się wprowadzałem, blok był zabudowany tylko od strony wschodniej. Jakiś czas potem od strony zachodniej postawiono mi pod oknami dom jednorodzinny – takie było oficjalne przeznaczenie budynku (sprawdzaliśmy to z sąsiadami). Dziś w tym „domu jednorodzinnym" znajdują się mieszkania na krótkoterminowy wynajem. Dla mnie osobiście cała ta zmiana oznaczała, że widok z balkonu, na którym lubiłem siedzieć i czytać, zmienił się ze starych brzóz na średnio ładny budynek. Ale okazało się, że to nie koniec. Mieszkańcy mojego bloku parkowali samochody od południowej strony budynku. Przestali mieć taką możliwość 4 lata temu, kiedy od tamtej właśnie strony – na miejscu parkingu – postawiono kolejny budynek. Jestem w tej szczęśliwej sytuacji, że mam garaż – ale garaży jest mniej niż mieszkań. A to oznacza, że część mieszkańców nie może znaleźć miejsca do parkowania pod swoim domem (problem wielu Krakowian). Najgorsze miało jednak dopiero nadejść. Rok temu od strony północnej (tam wychodzą okna mojej sypialni) powstał kolejny budynek – nie dalej niż kilkanaście metrów od naszego. Wcześniej zieleniła się tam łąka, która dochodziła aż do Rudawy – biegały po niej dzieci, sąsiedzi spacerowali z psami. Teraz patrzymy w wielkie okna pustych jeszcze mieszkań, które pewnie w momencie, kiedy będziecie czytać te słowa, wypełnią się już ludźmi. Póki co możemy sprawdzić, jaki kolor farby na ścianę wybrali. Osobiście rezygnuję jednak z tej wątpliwej przyjemności i zasłaniam okna. Zamiast widoku na łąkę, mam widok na kotarę. I wcale nie pociesza mnie fakt, że nie jestem sam, bo podobny los spotkał tysiące Krakowian.

RADOŚĆ NA ZIELONO

Straciłem, podobnie jak tylu z Was, widok na drzewa i łąkę. Co zostało mi w ten sposób odebrane? Trochę szczęścia. Naprawdę. Nie przesadzam. Zostało bowiem naukowo udowodnione, że to, czy mamy wokół siebie zieleń, czy nie, współdecyduje o tym, w jakim stopniu jesteśmy szczęśliwi. Badania

Zieleń czyni nas szczęśliwszymi.

prowadzone przez 17 lat na Uniwersytecie Exeter, w których wzięło udział 5 tysięcy gospodarstw domowych, wykazały występowanie – jak to nazwali badacze – „efektu zielonej przestrzeni": ludzie, którzy mieli wokół siebie stosunkowo dużo zieleni, uważali się za dużo zdrowszych i szczęśliwszych niż ci, których otaczał sam beton[5].

Z kolei analizy holenderskich badaczy z Plant Publicity Holland pokazały jeszcze bardziej dalekosiężne skutki występowania zieleni lub jej braku w naszym bezpośrednim otoczeniu: dowiedli oni, że zieleń, urządzona wspólnie z mieszkańcami na wcześniej zaniedbanych terenach, powoduje spadek przestępczości o 50 procent. Inne badania, tym razem prowadzone w Pensylwanii, pokazały, że pacjenci, którzy mieli widok z okna na zieleń, szybciej dochodzili do zdrowia i potrzebowali mniej środków przeciwbólowych. Zieleń pomaga się skoncentrować i zwiększa – nawet o 15 procent – kreatywność w rozwiązywaniu problemów[6].

W świetle tych badań staje się jasne, że walka o zieleń w Krakowie i powstrzymanie dalszego betonowania miasta nie jest niczyim wymysłem ani kaprysem, ale walką o zdrowie, szczęście, bezpieczeństwo i jakość codziennego życia mieszkańców.

PO PIERWSZE – PLANY

Co można zrobić, żeby zmienić mapę terenów zielonych w Krakowie, tak by – jak napisał w komentarzu jeden z czytelników portalu krakowskiej „Gazety Wyborczej" – „Kraków był w zieleni, a nie zieleń w Krakowie"?

Pierwszą i podstawową sprawą jest stworzenie planów zagospodarowania przestrzennego dla całego Krakowa (więcej na ten temat tutaj: rozdział *Mapa przestrzenna*, podrozdział *Plany: szybko, z głową i kompleksowo*). Taki plan może z góry wykluczyć budowę nowych betonowych osiedli na terenach zielonych. Dopóki go nie ma, wystarczy, że deweloper przyjdzie do urzędnika Wydziału Architektury i Urbanistyki i za pomocą wdzięku osobistego, umiejętności negocjacyjnych lub innych mniej legalnych metod nakłoni go do podjęcia korzystnej dla siebie decyzji. Mieszkańców, którzy do tej pory mieli z okna widok na kilka starych klonów, obudzi pewnego ranka dźwięk piły mechanicznej.

Tak jak w przypadku wielu innych problemów Krakowa, potrzebne jest spojrzenie na miasto jako całość. Stworzenie planów zagospodarowania przestrzennego dla całego miasta jest możliwe w ciągu dwóch, trzech lat. Powinny one zawierać konkretne i rygorystyczne wymogi, które musi spełnić każdy, kto chce w Krakowie coś wybudować – na przykład ostrzejsze normy dotyczące minimalnego procenta terenów zielonych po to, żeby nikt nie musiał mieszkać w betonowej dżungli. Ochrona zieleni powinna być priorytetem dla urzędników również później, kiedy plan zostanie już uchwalony – przy wydawaniu przez nich pozwoleń i decyzji. Nie może być niemal regułą, że wnioski o zgodę na wycięcie drzew są załatwiane pozytywnie; każda taka decyzja powinna być przemyślana i rozpatrywana indywidualnie. A jeśli już deweloper dostanie urzędową zgodę, to musi istnieć wymóg, że za każde ścięte drzewo jest zobowiązany posadzić trzy nowe, nie dalej niż 50 metrów od miejsca wycinki.

Co jeszcze można zrobić? W chwili, kiedy piszę te słowa, czyli wiosną 2017 roku, waży się los Lasu Borkowskiego. Teren w większości należy do prywatnych właścicieli, którzy już w 2006 roku oferowali miastu sprzedaż swoich 15 hektarów. Na początku 2017 roku pierwszy hektar został wykarczowany, to samo może się stać z pozostałą częścią jednego z ostatnich fragmentów zielonych płuc Krakowa. Jako Logiczna Alternatywa uruchomiliśmy internetową petycję do prezydenta, w której domagamy się wykupienia lasu przez władze miasta i urządzenia tam ogólnodostępnego parku leśnego. Temat nagłośniliśmy, jak tylko się dało. Podpisało się ponad 4,5 tysiąca mieszkańców. Każdy podpis oznaczał jeden mail w skrzynce Jacka Majchrowskiego. Zadziałało – władze miasta przystąpiły do negocjacji z prywatnymi właścicielami. Pozostaje mi tylko mieć nadzieję, że w chwili, kiedy czytacie te słowa, Las Borkowski należy już do Krakowian. Miasto z prawie pięciomiliardowym budżetem stać przecież na wykup enklaw zieleni – na przykład właśnie Lasu Borkowskiego, terenów wokół fortu Bronowice czy przy Młynówce Królewskiej – i stworzenie tam parków i skwerów. Brakuje takich strategicznych ruchów, chociaż zdarzają się pojedyncze dobre decyzje – była nią ta o wykupieniu Zakrzówka (chociaż trzeba pamiętać, że okoliczni mieszkańcy i organizacje broniące terenów nad zalewem wymusili ją latami starań).

Ucieszyłem się też, czytając, że Zarząd Zieleni Miejskiej wpadł na pomysł stworzenia „poświątecznego lasu" przy ulicy Padniewskiego. Ci z nas, którzy kupili choinki w doniczkach, a nie mają ogrodu ani balkonu, mogą zasadzić drzewko, przedłużając mu życie ku pożytkowi nas wszystkich. Postanowiłem, że na Boże Narodzenie 2017 roku kupię choinkę w doniczce!

Jednak kilkadziesiąt, a nawet kilkaset małych świerków czy jodełek nie rozwiąże problemu braku zieleni w Krakowie. Poza wykupieniem niektórych terenów zielonych władze powinny też od zaraz przestać sprzedawać zielone działki gminne. Naprawdę, trudno pojąć, dlaczego miasto oddaje deweloperom skrawki zieleni, które powinny być obiektem wyjątkowej troski. Dlaczego gmina pozbyła się terenów zielonych na Ruczaju, nad Wilgą przy ulicy Przedwiośnie czy przy rondzie Mogilskim? Dziś na dawnym skwerze Eilego, jednej z niewielu enklaw zieleni w tym rejonie, stoi już biurowiec. Tak zwana rewitalizacja skweru, realizowana w ramach projektu *Superścieżki*, nie jest żadną rekompensatą. Zabudowywanie terenów zielonych i jednocześnie chwalenie się tym, że został zagospodarowany ich niewielki, ocalały fragment, to nic innego jak tylko hipokryzja.

MAŁE JEST PIĘKNE

Dobrze pamiętam – jak pewnie wielu z Was – swoje wakacje z dzieciństwa. Razem z moim kuzynem Konradem jeździliśmy do Jasła do domu naszej babci. Przy domu rósł sad pełen jabłoni i krzewów porzeczek. Miałem tam swoją ulubioną jabłoń, pod którą – a czasem i na której – często spędzałem czas. Nigdzie nie było tak zacisznie i kojąco jak tam.

Nie byłem w tamtym domu od ponad 20 lat. Po śmierci mojej mamy, która zmarła, kiedy miałem 15 lat, babcia przeniosła się do Krakowa, żeby pomóc tacie w wychowywaniu mnie i mojego brata. Dom sprzedała jakiś czas później. Nie wiem, czy kiedykolwiek tam wrócę. Jednak z łatwością potrafię przywołać obraz mojej ulubionej jabłoni (czy jeszcze tam jest?) i odtworzyć radość i spokój, które mi dawała.

Czy taki stan można odnaleźć także wtedy, kiedy już nie jeździmy do babci na wakacje i spędzamy swoje życie w dużym i coraz bardziej ciasnym mieście?

Ci, którzy znają badania dotyczące wpływu zieleni na komfort życia, i ci, którzy nigdy o nich nie czytali, ale czują, że widok drzewa na trasie do pracy czy chwila spędzona na ławce pod klonem przynoszą im ulgę i odpoczynek – szukają choćby skrawka zieleni. Wierzcie mi: nie trzeba wcale wielkich pieniędzy, żeby w Krakowie powstało wiele zielonych miejsc, które mogą dać chwilę wytchnienia każdemu, kto jej potrzebuje.

Jednym z fajnych pomysłów na wprowadzenie zieleni do miast są parki kieszonkowe. Idea narodziła się w Stanach Zjednoczonych. Parki kieszonkowe zaczęły powstawać w Nowym Jorku, San Francisco, Los Angeles i wielu innych miastach. Potem pomysł rozprzestrzenił się na kolejne kraje. Taki park może powstać na naprawdę małej powierzchni: wystarczy przestrzeń zaniedbanego dotąd podwórka, wyrwa między dwoma szarymi blokami, kawałek nieużywanego deptaka z pożółkłą trawą.

Żeby zobaczyć przykład parku kieszonkowego, nie trzeba lecieć do Nowego Jorku. Wystarczy przejść się na róg ulic Fałata i Prusa – tam powstał pierwszy w Krakowie park tego typu: w miejscu dawnego deptaka pojawiła się zieleń, ławki i leżaki. Być może ten przykład zainspirował studentów Uniwersytetu Jagiellońskiego, którzy postanowili stworzyć kolejny – tym razem na skwerze u zbiegu ulic Dekerta, Wałowej i Kiełkowskiego. Wymyślili, że posadzą specjalne rośliny, które zwabią motyle, wytyczą kamienne ścieżki, stworzą trawniki, na których będzie można rozłożyć koc, postawią ławki i leżaki. Koszt tego parku wycenili na 20 tysięcy złotych. W ciągu 40 dni, do końca lutego 2017 roku, zebrali ponad 23 tysiące. Udało im się namówić do współpracy Zarząd Zieleni Miejskiej (dobrze, że władze miasta mają na swoim koncie także takie decyzje).

Pozwólcie, że posłużę się moim „ulubionym" przykładem: roczne utrzymanie spółki Miejska Infrastruktura, która trzy lata temu została powołana do budowy parkingów Park&Ride i jak dotąd nie wybudowała żadnego, to koszt 6,5 miliona złotych. Za te pieniądze można by stworzyć w Krakowie 325 parków kieszonkowych. A trzy mogłyby powstać za 59 tysięcy złotych, które Jacek Majchrowski wydał na wysłanie listu do 350 tysięcy krakowskich gospodarstw domowych, informującego o tym, że władze miasta troszczą się o zieleń. Póki co miasto sfinansowało tylko jeden park kieszonkowy i dołożyło się do tego, który wymyślili studenci.

ZAMIAST JEDNEGO SAMOCHODU

Są jednak w naszym mieście tereny, gdzie nie da się znaleźć miejsca nawet na park kieszonkowy. Czy jesteśmy wtedy skazani na widok płyt chodnikowych i szarych murów? Niekoniecznie. Poza większymi obszarami zielonymi na nowej mapie Krakowa można też stworzyć małe zielone punkciki – tak zwane parklety. Ten stosunkowo nowy pomysł narodził się w San Francisco w 2010 roku, a później rozprzestrzenił się na wiele innych miast w USA,

Pierwszy polski parklet, który powstał w Łodzi przy ulicy Struga na powierzchni jednego miejsca parkingowego.

Meksyku i Kanadzie. Parklet to wydzielony kawałek terenu – na przykład na przedłużeniu chodnika lub nawet na pojedynczym miejscu parkingowym – który stworzono po to, żeby mieszkańcy mogli odpocząć i popatrzeć na coś zielonego. To może być ławka otoczona kilkoma krzewami. Albo drewniany podest, na którym można wygodnie usiąść i odpocząć pod posadzoną w donicy brzozą, obok wrzosów i innych roślin. Tak właśnie wygląda pierwszy polski parklet, który powstał w Łodzi przy ulicy Struga na powierzchni jednego miejsca parkingowego. Koszt jego powstania to 40 tysięcy złotych, czyli o połowę mniej niż projekt logo zimowych igrzysk olimpijskich w Krakowie, które się nie odbędą. Jedno miejsce parkingowe, które w ciągu dnia służy kilku kierowcom, może w ciągu tych samych kilkunastu godzin posłużyć kilkudziesięciu mieszkańcom: starszej pani, która w pół drogi między warzywniakiem a domem na chwilę odłoży ciężkie siatki i odsapnie; dwójce przyjaciół, którzy spotkali się przypadkiem na ulicy i chcą zamienić parę słów; zabieganej bizneswoman, która potrzebuje natychmiast sprawdzić maila w smartfonie, nie zderzając się przy tym ze znakiem drogowym; turyście, który chce przez chwilę popatrzeć na kościół po drugiej stronie ulicy. To jeden z wielu przykładów na to, że te same 11,5 m^2 (taka jest minimalna powierzchnia jednego miejsca parkingowego) może służyć bardzo różnym celom i że drobne zmiany w mieście mogą sprawić, że będzie w nim więcej codziennych radości. Dla każdego z nas.

ZIELONE OAZY

Pamiętam, jak latem 2016 roku pojechałem na spotkanie z mieszkańcami osiedla Gotyk. Wiedząc, że nie będzie łatwo o miejsce parkingowe, zaparkowałem ponad 100 metrów od osiedlowej pizzerii, do której mnie zaprosili, powtarzając sobie w myślach zdanie, które wielu z nas słyszało w dzieciństwie od swoich rodziców: „Dobrze ci zrobi spacer". A jednak ten spacer nie zrobił mi dobrze. Z rosnącym przygnębieniem mijałem kolejne betonowe bloki poprzecinane nierównymi płytami chodnika, wśród czegoś, co w zamyśle miało być chyba trawnikiem, ale zamieniło się w poletka porośnięte wyschniętymi kępkami trawy. Najgorsze było jednak dopiero przede mną. Po spotkaniu trzech mieszkańców zabrało mnie na kolejny, tym razem

godzinny, spacer po swoim osiedlu. Wrażenie było skrajnie odpychające: jedna wielka betonowa dżungla. Kto w Krakowie pozwala deweloperom na budowę takich osiedli?

To, co Krakowianie nazywają „betonowaniem" miasta, jest chyba najbardziej dotkliwe właśnie dla mieszkańców osiedli. Kwiatki, które pojawią się w kwietniu na krakowskich Plantach czy stare dęby w parku Jordana nie są widoczne z okien ich mieszkań.

Za niewielką część pieniędzy, które miasto wydaje na wielkie, służące niewielu obiekty, olimpiadę, której nie będzie, czy najnowsze smartfony dla urzędników, na każdym osiedlu można stworzyć miejsce, które wspólnie z moimi współpracownikami nazwaliśmy „Enklawą" – wyspę zieleni, która będzie wytchnieniem od widoku tynku i betonu, a równocześnie miejscem spotkań, okazją do pobycia razem, do wzmocnienia sąsiedzkich więzi. Okazją do tego, o co chodzi w szczęśliwym mieście – wspólnego przeżywania codzienności w sposób radosny. Każde z tych miejsc, poza tym, że łączy je zieleń, może być inne. Czy będzie tam grill, huśtawki, hamaki, ścianka wspinaczkowa, tor do gry w bule czy małe boisko – tę decyzję powinni podjąć sami mieszkańcy w ramach określonego budżetu, wybierając rozwiązanie, które będzie dla nich najlepsze.

SKOK WZWYŻ

W 1977 roku, roku mojego urodzenia, światowa populacja przekroczyła 4 miliardy. Dzisiaj na Ziemi żyje 7,5 miliarda ludzi. Prognoza na 2024 rok to 8 miliardów. Równocześnie coraz więcej ludzi mieszka w coraz bardziej zatłoczonych miastach. Co możemy zrobić, żeby w tych okolicznościach nie utonąć w betonie? Innowacyjną odpowiedź na to pytanie znalazła włoska firma architektoniczna Boeri Studio, tworząc projekt wertykalnego ogrodu, nazywanego inaczej pionowym lasem. Jesteśmy przyzwyczajeni do tego, że tereny zielone można tworzyć tylko „wszerz" miasta – jednak projekt, o którym mowa, zakłada, że można je tworzyć także „wzwyż". Od trzech lat w Mediolanie stoją dwa sąsiadujące ze sobą wieżowce tworzące pionowy las. Mieści on 900 drzew i 20 tysięcy innych roślin, dzięki czemu pochłania dwutlenek węgla i pyły, produkuje tlen i tłumi hałas.

Na zielonych wieżowcach w Mediolanie rośnie 900 drzew i 20 tysięcy innych roślin.

Już w przyszłym roku kolejny pionowy las, również autorstwa studia Stefano Boeriego, ma się pojawić w Nankinie w Chinach. Myślałem ostatnio o tym innowacyjnym pomyśle, przechodząc koło „ulubionego" budynku naszego miasta – szkieletora. Nawet jeśli wertykalne ogrody nie są pisane Krakowowi w najbliższej przyszłości, chciałbym, żeby ludzie tworzący tę przyszłość mieli tę samą wyobraźnię, śmiałość i determinację, co autorzy pomysłu pionowego lasu.

PRZEPRASZAM, CZY PŁYNIE TU RZEKA?

Christopher W. Alexander, słynny architekt i projektant, napisał kiedyś: „Ludzie będą tworzyć miejsca wokół rzek, ponieważ jest to absolutnie naturalne; ale teren, który znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki, musi zostać zachowany do publicznego użytku"[7]. Brzegi stanowią naturalną przestrzeń, w której mieszkańcy mogą znaleźć wytchnienie od zgiełku miasta, pozwolić oczom odpocząć od betonu i spotkać się z innymi, którzy postanowili zrobić to samo.

Kraków odwrócił się od swojej rzeki. Patrzymy na Wisłę, kiedy stoimy w korku na moście Dębnickim, obserwujemy ją, kiedy jej poziom niebezpiecznie się podnosi, czasem prowadzimy jej bulwarami znajomych z innych miast, żeby pokazać im Smoka Wawelskiego. Nieliczni decydują się na bieganie czy jeżdżenie rowerem wzdłuż jej brzegów. Na co dzień jednak dla większości z nas rzeka nie jest miejscem, z którego piękna korzystamy.

Chociaż zwrócenie miasta w stronę rzeki mogłoby się wydawać oczywistym ruchem, od lat samorząd nie zainwestował w to prawie żadnych pieniędzy. Wisła w Krakowie ma 36 kilometrów długości. Bulwary Wiślane, z których mogą korzystać mieszkańcy, zajmują tylko 6 kilometrów. Oznacza to, że Krakowianie mają do dyspozycji zaledwie 1/12 brzegu Wisły (sumując oba brzegi rzeki). Kiedy smog opadnie i przychodzi lato, tłoczą się na tym skrawku zieleni.

Dobrze się stało, że powstała trasa rowerowa prowadząca do Tyńca oraz że lata temu na Bulwarach postawiono kilka stołów do gry w szachy. Jednak w porównaniu do tego, czym mogłyby stać się dla Krakowa brzegi Wisły, zrobiono zatrważająco niewiele.

WIĘCEJ BRZEGÓW DLA MIESZKAŃCÓW

Lubię jeździć na rowerze wzdłuż Wisły. Najczęściej pokonuję trasę od mostu Dębnickiego aż do wysokości ulicy Kolnej – z wyjątkiem około 300 metrów, gdzie nie ma asfaltowej ścieżki rowerowej, cały ten odcinek można przejechać wzdłuż rzeki.

Chciałbym, żeby takich odcinków było więcej, a także, żeby asfalt był szerszy i wygodnie pomieścił nie tylko rowerzystów, ale i biegaczy, rolkarzy czy pieszych. Wiem też, że jest to możliwe i relatywnie tanie.

Można poszerzyć promenadę wzdłuż Bulwarów po to, żeby spacerowicze, rowerzyści, rolkarze i biegacze nie musieli się ze sobą zderzać, biorąc udział w nieustannym slalomie. Kiedy startowałem w wyborach na prezydenta Krakowa, umieściliśmy w programie postulat przedłużenia Bulwarów na zachód, do Bodzowa, i na wschód, w okolice Lasku Łęgowskiego. Można też co kilkaset metrów zamontować tak zwane pitniki – krany z wodą zdatną do picia. Można wreszcie stworzyć więcej miejsc zejścia nad rzekę – dzięki temu powstanie więcej knajpek, tak jak miało to miejsce w okolicach kładki Ojca Bernatka.

Przede wszystkim jednak warto zadbać o to, żeby nad rzeką powstały miejsca bezpłatnego wypoczynku dla tych, którzy chcieliby po prostu cieszyć się jej widokiem. Na czterech plażach nad Wartą w Poznaniu, stworzonych od zera albo gruntownie zrewitalizowanych w ciągu dwóch lat prezydentury Jacka Jaśkowiaka, mieszkańcy mogą pograć w siatkówkę, odpocząć na leżakach i w hamakach, posiedzieć w koszach plażowych, skorzystać z jacuzzi, basenu i miejsc biwakowych, rozpalić ognisko, wypożyczyć sprzęt wodny… I to wszystko za darmo. Czy Poznań jest miastem bogatszym niż Kraków? Nie. Roczny budżet Poznania to 3,5 miliarda złotych, a Krakowa – prawie 5 miliardów. Różnica dotyczy więc nie tego, na co miasto stać, ale tego, jak władze decydują się wydawać pieniądze z podatków, które płacą mieszkańcy.

Trudno zrozumieć, dlaczego władze Krakowa, mając do dyspozycji około 70 kilometrów brzegu rzeki, przez tyle lat nie zdecydowały się na stworzenie, a raczej odtworzenie, istniejących przecież kiedyś w Krakowie miejskich plaż. Sprawdziliśmy, że to możliwe: mogą powstać w miejscach, gdzie będą się kończyły przedłużone bulwary (Bodzów i Lasek Łęgowski).

Przykład miasta, które otworzyło się na rzekę – Seul, Korea Południowa.

Bulwary Wiślane zajmują 6 kilometrów – co oznacza, że Krakowianie mają do dyspozycji zaledwie 1/12 brzegów Wisły.

Można stworzyć kładkę pieszo-rowerową, która połączy Salwator z Dębnikami (ulice Kasztelańską z Nowaczyńskiego) i dwie inne, które ułatwią mieszkańcom dojście do łęgowskiej i bodzowskiej plaży.

NIE TYLKO WISŁA

Wytaszczyliśmy chyba z sześć wilgotnych, brudnych i zarobaczonych dywanów, wielki zwój kabli, starą muszlę klozetową, opony i tyle butelek po wódce, że ich zawartość wystarczyłaby do „obsłużenia" kilku solidnych

wesel. Tak wyglądały „zbiory" z Parku Rzecznego Drwinka, który postanowiliśmy wysprzątać razem z mieszkańcami okolicznych domów i moimi współpracownikami z Logicznej Alternatywy. Wyręczyliśmy tym samym Miejskie Przedsiębiorstwo Oczyszczania, najwyraźniej niechętne do zapuszczania się na ten teren. Brodząc w błocie, myślałem sobie, że tak wygląda nie tylko ten „park", ale też duża część terenów nad Wilgą, Białuchą czy Rudawą. Kiedy władze miasta przestaną źle wydawać pieniądze, w budżecie znajdą się środki na zagospodarowanie również tych terenów.

Być może przywykliśmy do tego, że nasze miasto zamiast zielenią porasta betonem. Być może uznaliśmy za nieuchronne to, że jesteśmy ciągle robieni na szaro. A jednak tak jak w innych krakowskich sprawach, tak i w tej da się zrobić wiele. Trzeba tylko chcieć i poświęcić temu trochę energii.

A Kraków wciąż czeka na nową mapę terenów zielonych.

MAPA STANU POWIETRZA

Rozdział 2

MAPA STANU POWIETRZA

weźmy na przykład…
Młynówkę Królewską: bezdech czy oddech?

RADOŚĆ ODDECHU PEŁNĄ PIERSIĄ

Na początku książki przywołałem wspomnienie dziewczynek i ich mamy w maskach antysmogowych, które minęły mnie ze wzrokiem utkwionym w chodniku. Ten obraz ciągle do mnie wraca, kiedy myślę o tym, jak wiele powinno się zmienić w Krakowie.

Postanowiłem napisać książkę o Krakowie i o radości. O energii, która pozwoli na stworzenie nowych map, i o tym, że wszystkie działania władz miasta powinny zmierzać, w ostatecznym rozrachunku, w stronę radości mieszkańców, w stronę tworzenia przestrzeni radości. To jest moja wizja Krakowa. Kiedy kilka miesięcy temu rozmawiałem o niej z przyjaciółmi, zostałem zrugany. Patrzyli na mnie jak na wariata. „Radość? O czym ty mówisz, człowieku!? – oburzył się mój dobry znajomy. – Przecież tu się nie da oddychać!". Podobną rzecz usłyszałem od innej znajomej: „Najpierw muszę w ogóle wiedzieć, że mogę wyjść z domu i nie wrócić z kaszlem, zapaleniem spojówek i śmierdzącymi włosami – powiedziała. – Dopiero potem mogę zacząć się rozglądać wokół i odważyć się spędzać czas poza swoim mieszkaniem".

To jasne, że trzeba zacząć od tego, co jest najbardziej oczywistą i podstawową potrzebą człowieka – tą jedną rzeczą, bez której nie da się przeżyć nawet minuty: od oddechu, powietrza.

W mieście, w którym przez prawie połowę roku przekroczone są normy jakości powietrza, a w niektóre dni strach w ogóle oddychać, rzeczywiście trudno mówić o radości i tworzeniu wspólnoty. Ludzie w maskach na twarzach, zawinięci w szaliki albo po prostu spieszący się do mieszkań o szczelnie zamkniętych oknach, nie będą nawet na siebie patrzeć, a co dopiero

Trudno mówić o radości życia w mieście, w którym normy jakości powietrza przekraczane są nawet o 1000 procent.

cieszyć się i radośnie rozmawiać ze sobą. Kraków staje się, przynajmniej przez pół roku, miastem bez twarzy, miastem zasnutym trującą mgłą, miastem ludzi przemykających po ulicach.

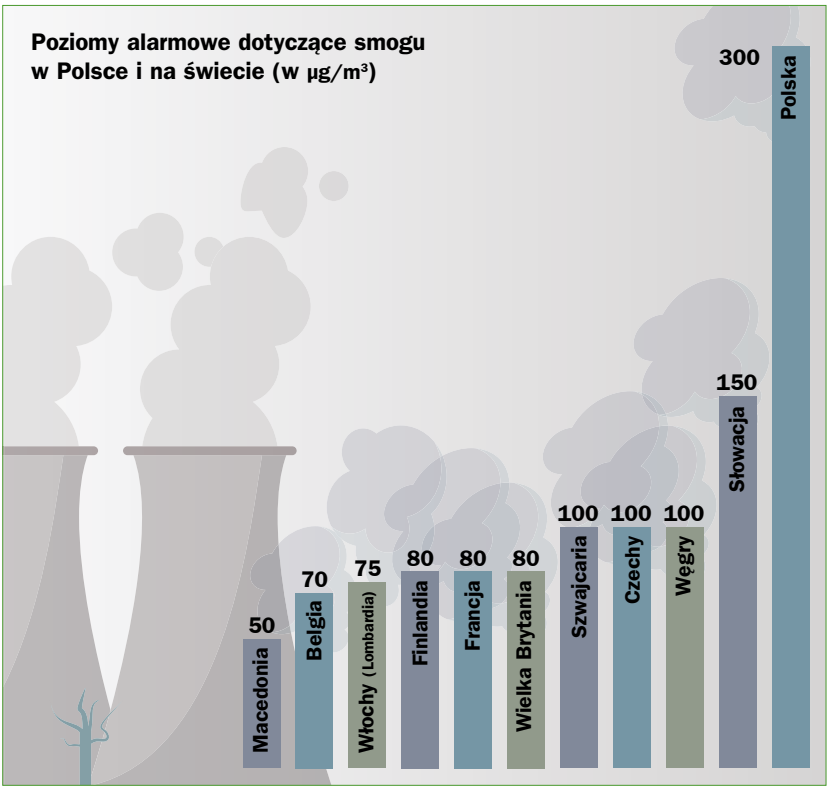
Ja jednak obstaję przy swoim – Kraków może być miastem radosnym. Problem smogu, chociaż poważny i złożony, można rozwiązać. Ten rozdział jest właśnie o tym: o tym, że się dusimy, i o tym, co można zrobić, żebyśmy mogli znowu zacząć oddychać. Oddychać pełną piersią.

SMOG BIAŁO-CZERWONY

„Ja proponuję, żeby polską gospodarkę oprzeć na kulturze węgla – mówi, siedząc za swoim biurkiem, prezes w czwartym odcinku *Ucha prezesa*. – Węgiel to nasze czarne złoto. Węgiel to kopalnie, górnictwo, tradycyjne wartości!". Chociaż generalnie lubię *Ucho prezesa*, przy tym akurat fragmencie kompletnie nie było mi do śmiechu.

W całej Unii Europejskiej tylko Polska jest krajem, w którym nie obowiązują żadne normy jakościowe dla węgla. Oznacza to, że w piecach można palić zanieczyszczonymi siarką mułami i miałem węglowym, które w innych krajach traktowane są jak odpady. Nie tylko to, czym się pali, ale też to, w czym się pali, nie podlega w Polsce ograniczeniom. Wciąż wolno kupować i montować piece, które nie spełniają żadnych europejskich norm (na przykład mają tak niską temperaturę spalania, że emitują dużo więcej szkodliwych substancji niż nowoczesne instalacje). Akurat my – dzięki małopolskiemu sejmikowi – jesteśmy w nieco lepszej sytuacji niż reszta kraju. Od lipca 2017 roku w całym województwie (a więc i w Krakowie) nie będzie można stosować paliw najgorszej jakości, a nowo montowane kotły będą musiały spełniać unijne normy. „Kopciuchy", czyli najstarsze piece, znikną z naszego regionu do końca 2022 roku. W Krakowie zakaz palenia w piecach węglem i drewnem wejdzie w życie jesienią 2019 roku.

Kolejny absurd, tym razem funkcjonujący także w Krakowie: pułap, powyżej którego państwo polskie decyduje się ostrzegać obywateli przed smogiem, jest dużo wyższy niż w innych krajach Unii. Powszechnie uznaje się, że bezpieczna dla zdrowia ilość pyłów zawieszonych to 50 $\mu g/m^3$ (mikrogramów na metr sześcienny). Poziom alarmowy w Polsce to aż 300 $\mu g/m^3$!



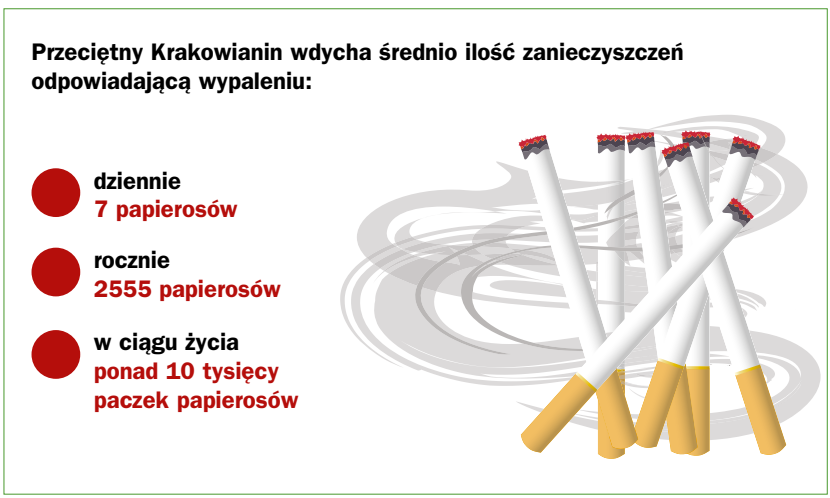
Wykres 2

Dla porównania we Francji poziom alarmowy zaczyna się od 80 $\mu g/m^3$, a w Belgii – 70 $\mu g/m^3$. Czyżbyśmy mieli inne płuca niż Francuzi albo Belgowie?

Te wszystkie okoliczności dostrzega Unia Europejska, która pozwała Polskę do Trybunału Sprawiedliwości UE pod zarzutem, że nasz kraj nie przestrzega unijnych przepisów. Według Polskiego Alarmu Smogowego, jeśli Trybunał uzna wniosek za zasadny, Polska (czyli podatnicy) może zapłacić kary w wysokości nawet 4 miliardów złotych (czyli prawie tyle, ile wynosił budżet Krakowa na 2015 rok). To oczywiście nie jest jedyny koszt nieprzestrzegania norm dotyczących jakości powietrza – ten najbardziej zatrważający to nasze zdrowie, że już o komforcie życia nie wspomnę.

A POD WAWELEM?

Doktorat napisałem z logiki. Lubię liczyć i ilustrować rzeczywistość za pomocą liczb. Kiedy jednak przychodzi mi pisać o krakowskim smogu, liczby, które znajduję, cytuję naprawdę z ciężkim sercem. Kraków jest jednym z najbardziej zanieczyszczonych miast Unii Europejskiej. Oddychanie powietrzem naszego miasta jest równoznaczne z wypalaniem 7 papierosów dziennie. Sześćset osób rocznie umiera w Krakowie bezpośrednio z powodu smogu (choć osób, u których smog powoduje poważne, często śmiertelne choroby, jest wielokrotnie więcej). Dla porównania – w wypadkach samochodowych ginie rocznie w Krakowie 15 osób, czyli 40 razy mniej niż od smogu. Średnia długość życia mieszkańca Krakowa z powodu smogu skraca się o 43 miesiące.



Rysunek 1

Normy jakości powietrza w naszym mieście są przekroczone średnio przez 150 dni w roku, czasami nawet o 1000 (tysiąc!) procent. Przez wiele dni z powodu smogu ludzie ograniczają przebywanie na zewnątrz do absolutnego minimum. Dzieci nie mogą korzystać ze szkolnych boisk podczas

zajęć wuefu. Niektórzy wyjeżdżają z miasta na długie tygodnie, żeby móc normalnie oddychać. Ci, którzy zostają, próbują jakoś się ratować (na przykład mój kuzyn Konrad, którego syn przez pół roku ciągle chorował z powodu smogu, samodzielnie skonstruował urządzenie do filtrowania powietrza w mieszkaniu). Ostatnio mój znajomy, dyrektor w krakowskim oddziale jednej z międzynarodowych firm, powiedział mi, że stracił dwóch bardzo dobrych pracowników, którzy zdecydowali się opuścić Kraków z powodu fatalnego powietrza. Uciekli, bo nie chcieli narażać zdrowia.

Wykres 3

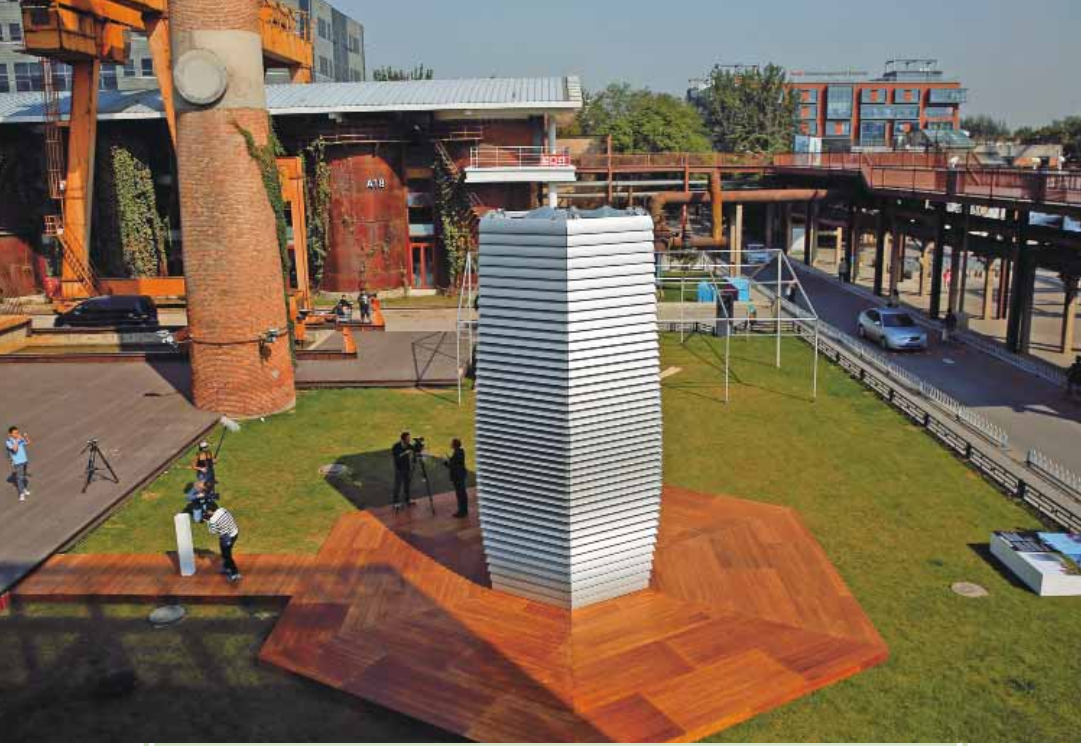
Maseczki antysmogowe stały się w Krakowie jednym z nielicznych towarów, w przypadku których popyt przewyższył podaż. Mieszkańcy zaczęli dzwonić i przychodzić do nas, czyli do Logicznej Alternatywy, skarżąc się na ich niedostępność w sklepach. Dogadaliśmy się wtedy z naszymi znajomymi z Pracowni .faron, którzy na co dzień prowadzą warsztaty szycia.

Zorganizowaliśmy warsztaty szycia maseczek antysmogowych. Kolejka chętnych szybko zrobiła się długa.

Ustaliliśmy, że my dajemy im przestrzeń i kupujemy potrzebne materiały, a oni – czyli Basia i Szymon – dzielą się z nami swoją wiedzą i zobowiązują się, że nauczą szyć maseczki antysmogowe wszystkich, którzy przyjdą do naszego biura. Ogłosiliśmy zapisy, a lista chętnych szybko zrobiła się naprawdę długa. Seniorzy i młodzi rodzice, studenci i stateczni panowie, zakochane pary, weganie, rowerzyści i pracownicy korporacji przyszli do nas uszyć pod okiem specjalistów swoją antysmogową maseczkę. Cieszyliśmy się, że nasza akcja spotkała się z tak dużym odzewem, ale byłoby dużo lepiej, gdyby energia społeczna w Krakowie nie musiała być wyzwalana przez takie okoliczności.

Ci, którzy poświęcili czas, żeby własnoręcznie uszyć sobie i swoim bliskim maseczki antysmogowe, pewnie zdumieliby się, gdybym powiedział im, że prezydent naszego miasta już w 2014 roku nazwał problem smogu w Krakowie „praktycznie rozwiązanym"[1]. Witold Śmiałek, jego doradca do spraw jakości powietrza, jest wręcz dumny z tego, jak radzą sobie ze smogiem władze naszego miasta: „Pokuszę się o stwierdzenie, że Kraków jest niekwestionowanym polskim liderem, jeśli chodzi o skalę zaangażowania w walkę z zanieczyszczeniem powietrza" – powiedział[2]. Tak więc, składając w całość wypowiedź prezydenta i jego doradcy, jesteśmy liderem w rozwiązywaniu nieistniejącego problemu. Brawo! Oklaski na stojąco. Tych wszystkich wypowiedzi przedstawicieli najwyższych władz miasta słuchają urzędnicy, którzy – jak wszyscy inni pracownicy we wszystkich innych firmach – bacznie przysłuchują się temu, co mówią szefowie, i odczytują ich oczekiwania. Kiedy urzędnik staje potem przed decyzją, na przykład, o wydaniu

Warsztaty szycia maseczek antysmogowych – kto powiedział, że maska ma być bura?



Smog Free Tower, zdjęcie zrobione w Pekinie.

Wieża, która przywraca oddech

Holenderski designer Daan Roosegaarde dostał pokój na 32. piętrze hotelu w Pekinie. Rano wyjrzał przez okno i zamiast miasta ujrzał... smog. „Zainspirowało go to, czego nie zobaczył" – napisał potem na swoich stronach CNN. Dwa lata później Roosegaarde wrócił do Chin i przywiózł ze sobą swój wynalazek – wieżę antysmogową.

To urządzenie, które w ciągu godziny oczyszcza 30 tysięcy m^3 powietrza – tyle, ile zmieści się w 100 pustych mieszkaniach o powierzchni 100 m^2 każde[3]. W dodatku wieża nie tylko czyści powietrze, ale też, zbierając ze smogu węgiel, przetwarza go na małe kamyczki, z których można robić... biżuterię.

Wieża jest urządzeniem „obwoźnym" – można ją przestawiać z dzielnicy do dzielnicy i z miasta do miasta. Stała już na ulicach Rotterdamu, Pekinu, Paryża i Los Angeles. Może kiedyś i Kraków doczeka się jej wizyty?

zezwolenia na wycinkę drzew czy pozwolenia na budowę osiedla w korytarzu przewietrzania miasta, nie będzie przecież przejmował się problemem, który jest już rozwiązany.

Ten lekceważący problem smogu ton znajduje odzwierciedlenie w tysiącach małych decyzji podejmowanych przez urzędników podlegających władzom miasta. W 2016 roku oficjalny serwis internetowy Krakowa zapraszał mieszkańców na charytatywny Bieg Sylwestrowy „na świeżym powietrzu". Tuż obok, na tej samej stronie, ostrzegał tych samych mieszkańców, że z powodu smogu trzeba „ograniczyć aktywność fizyczną", a w przypadku dzieci i kobiet w ciąży w ogóle odradzano wychodzenie z domu. Śmieszne? Jeśli tak, to jest to śmiech przez łzy.

Ton prezydenta i wszystkich innych przedstawicieli władz miasta nie powinien być w tej sprawie lekceważący, ale alarmistyczny. Oczekiwałbym, że prezydent będzie zaczynał dzień pracy od sprawdzenia aktualnego stanu zanieczyszczenia powietrza, że będzie na bieżąco kontrolował, ile pieców węglowych zostało w danym tygodniu wymienionych, a przede wszystkim, że będzie tworzył skuteczne rozwiązania, wymagał ich szybkiego wdrażania i wyciągał konsekwencje w przypadku braku postępów. Dopóki tak się nie stanie, smog będzie się – w najlepszym razie – utrzymywał, a w najgorszym – zwiększał. Jedno i drugie jest nie do zaakceptowania.

Na czym dokładnie polega problem i co można zrobić, żeby naprawdę go rozwiązać? Odpowiedź na to pytanie składa się z trzech części.

NA ZIELONO

Pierwsza część odpowiedzi ma kolor zielony.

W rozdziałach o mapie przestrzennej i mapie terenów zielonych piszę o kwestii planów zagospodarowania przestrzennego (więcej na ten temat tutaj: rozdział *Mapa przestrzenna*, podrozdział *Plany: szybko, z głową i kompleksowo*). Pozwólcie zatem, że tutaj tylko powiem w skrócie: Kraków nie ma planów zagospodarowania przestrzennego, a urzędnicy pracują nad nimi skandalicznie powoli. Pod koniec 2016 roku nagłaśnialiśmy ten problem razem z moimi współpracownikami z Logicznej Alternatywy. Wyliczyliśmy wtedy, że gdyby plany dalej były uchwalane w takim tempie, jak przez

pierwsze dwa lata tej kadencji, to całe miasto zostałoby nimi objęte dopiero w 2078 roku. Brak planów oznacza, że decyzje związane z betonowaniem Krakowa, którego wszyscy jesteśmy od lat świadkami, zależą od widzimisię poszczególnych urzędników. Nie ma bowiem dokumentu, który zobowiązywałby ich, na przykład, do nieudzielania deweloperom zgód na zabudowywanie korytarzy przewietrzania miasta.

Kraków położony jest w niecce. To wzmaga problem smogu, który osiada „na mieście" i nie ma dokąd „uciec". Dlatego, kiedy smog staje się nie do zniesienia, czekamy – jak w piosence Maanamu z lat 80. – na „wiatr, co rozgoni ciemne, skłębione zasłony". Ale to, jak szybko wiatr je rozgoni, oraz to, co się dzieje, kiedy nie ma wiatru, zależy w dużej mierze od tego, na jakie przeszkody trafi powietrze w miejscach, które nazywamy korytarzami przewietrzania miasta.

Wyobraź sobie, że urządziłeś u siebie w domu imprezę dla przyjaciół. W pewnym momencie, po kilku butelkach wina, ludzie, wbrew Twoim nieskutecznym protestom, zaczęli na potęgę palić papierosy. Rano idziesz do salonu i czujesz, że strasznie śmierdzi. Każdy z nas w takiej sytuacji od razu rzuci się w stronę okien, żeby je otworzyć na oścież, zrobić przeciąg i wywietrzyć cały smród.

A teraz wyobraź sobie, że okien nie da się otworzyć.

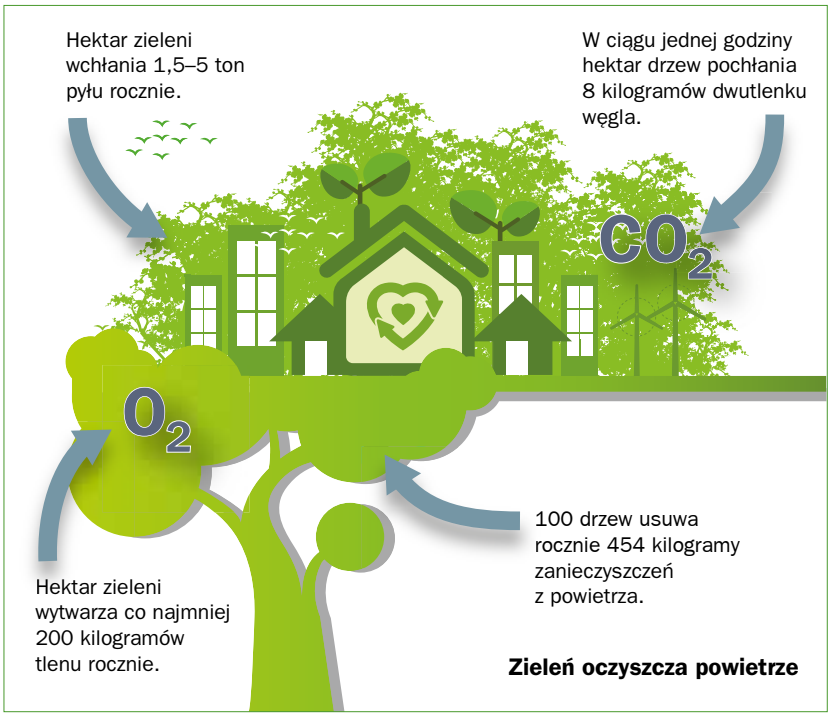
Tak właśnie dzieje się w części Krakowa. Gdzie dokładnie znikają korytarze przewietrzania miasta, czyli „zamykają się okna", którymi można było przepędzać smog? Na przykład na terenie Młynówki Królewskiej – w parku historyczno-krajobrazowym wybudowano, oczywiście za zgodą urzędników, osiedle. Albo w okolicach ronda Chełm na Woli Justowskiej, gdzie ciągle nie ma miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, chociaż deweloperzy chcą i tam wybudować osiedle.

Co trzeba zrobić, żeby nie zamykać okien Krakowa? Sprawa jest tak prosta, że aż trudno zrozumieć, dlaczego przez tyle lat nie została jeszcze załatwiona. Trzeba objąć całe miasto planami zagospodarowania przestrzennego, które raz na zawsze zablokują możliwość budowania czegokolwiek w korytarzach przewietrzania miasta.

To pierwszy zielony element antysmogowej układanki. Drugi to przeciwdziałanie betonowaniu miasta. Osiedle Ruczaj, skwer Eilego przy rondzie

Mogilskim, tereny zielone przy parku Dębnickim, park przy ulicy Bandtkiego, tereny sąsiadujące z Tauron Areną, 38-hektarowa łąka w okolicach ulicy Czerwone Maki – to tylko niektóre przykłady miejsc, gdzie kiedyś było zielono, a teraz jest albo wkrótce będzie (bo wydano już na to zgodę) – betonowo. Kiedy razem z moimi współpracownikami z Logicznej Alternatywy przeprowadzaliśmy akcję *Dość betonu*, uczestniczący w niej mieszkańcy, często sami na co dzień „podziwiający" z bardzo bliska balkon swojego sąsiada, mówili nam przede wszystkim o tym, ile zła wyrządzają w Krakowie deweloperzy. Mówili, że to oni „rządzą miastem", nazywali ich „mafią". Ja jednak ująłbym sprawę inaczej: deweloperzy, tak jak inne grupy zawodowe, są grupą interesu, której celem jest przede wszystkim osiąganie zysku. Nie jest to najszlachetniejsza z motywacji, jednak szlachetność nie jest nigdzie na świecie ustawowo wymagana, a za jej brak nie idzie się do więzienia. Odpowiedzialność za betonowanie miasta, którego istotną częścią są zgody na zabudowę terenu wydawane przez urzędników Jacka Majchrowskiego, ponoszą prezydent i ci, którzy mu podlegają. Nie można wymagać od deweloperów, żeby nagle przestali budować osiedla. Można jednak wymagać od prezydenta Krakowa, żeby przeciwdziałał planowanej budowie za każdym razem, kiedy stoi ona w sprzeczności z interesem społecznym jego mieszkańców.

Powinien to robić także dlatego, że tam, gdzie są drzewa, jest nie tylko pięknie, przyjemnie i – jak udowodniono w badaniach, które cytuję w rozdziale o zieleni – szczęśliwiej (więcej na ten temat tutaj: rozdział *Mapa terenów zielonych*, podrozdział *Radość na zielono*). Drzewa, krzewy, a nawet trawniki to nasi lekarze. Hektar zieleni wchłania od 1,5 do 5 ton pyłu rocznie i wytwarza co najmniej 200 kilogramów tlenu. W ciągu zaledwie jednej godziny hektar drzew pochłania 8 kilogramów szkodliwego dwutlenku węgla. Sto drzew usuwa rocznie 454 kilogramy zanieczyszczeń. Drzewa „oddają" również powietrzu substancje, które działają bakteriobójczo, pomagają naszemu układowi krążenia i układowi oddechowemu; poprawiają także stan układu nerwowego. Krzewy wychwytują pył, który osiada na ich liściach, i tym samym ograniczają tak zwane zapylenie wtórne. Za każdym razem, kiedy władze miasta zgadzają się na wycinkę drzewa lub krzewu, pozbawiają nas dobroczynnego działania zieleni. W duszącym się Krakowie, gdzie



Rysunek 2

na wszystko, co zawiera chlorofil, powinniśmy chuchać i dmuchać – to niedopuszczalne. To tak, jakby wypraszać lekarzy ze szpitali, mówiąc, że nie potrzebujemy ich pomocy.

Władzom miasta zdarzają się pojedyncze, trafne ruchy dotyczące zieleni. Na przykład Zarząd Zieleni Miejskiej zaprosił mieszkańców do obsadzania roślinami ekranów pochłaniających hałas, realizując w ten sposób pomysł nieformalnej grupy Wysadzamy Ekrany – Inicjatywa Lokalna (razem z moimi współpracownikami miałem okazję obsadzać kilka z nich na Ruczaju). Takie punktowe inicjatywy nie zastąpią jednak całościowego podejścia do zieleni w Krakowie i nie przysłonią braku determinacji władz miasta, które nie tylko powinny bronić istniejącej już zieleni jak niepodległości, ale też poszukiwać możliwości tworzenia nowych terenów zielonych. A jeśli gdzieś

zostanie wycięte drzewo, deweloper powinien mieć obowiązek zasadzić więcej drzew i to w bezpośrednim sąsiedztwie wycinki, a nie – tak jak to się dzieje teraz – gdziekolwiek (obecnie tak zwane „nasadzenia zastępcze" odbywają się na przykład w Lasku Wolskim, podczas gdy dzieci na krakowskich osiedlach bawią się otoczone betonem). Powinien mieć też obowiązek dbania o nowo nasadzoną zieleń – dzisiaj te drzewka często obumierają, bo nikt się o nie nie troszczy.

MNIEJ SPALIN

Powiedzmy, że udało się zabezpieczyć korytarze przewietrzania miasta – czyli upewnić się, że „okna" Krakowa są otwarte, zaprzestać jego betonowania i stworzyć kilka nowych parków – czyli wzmocnić armię „lekarzy", jakimi są drzewa i inne rośliny. To już dużo. Co jeszcze pozostałoby do zrobienia?

Druga część odpowiedzi na pytanie, jak rozwiązać problem krakowskiego smogu, jest związana z transportem. Bardziej szczegółowo przeczytacie o tym w rozdziale poświęconym mapie drogowej, tutaj jednak pozwólcie na streszczenie najważniejszych elementów.

Liczba samochodów w Krakowie wciąż rośnie. Jeśli chcemy ograniczyć związany z tym smog, władze miasta powinny dostarczać kierowcom coraz więcej powodów, żeby zostawiali auta w domu albo, w przypadku tych, którzy mieszkają pod Krakowem, na obrzeżach miasta. Co zatem konkretnie można zrobić?

Po pierwsze, w swojej kampanii wyborczej na prezydenta Krakowa proponowałem – i podtrzymuję ten postulat – wprowadzenie „Karty Krakowianina". Uprawniałaby ona do bezpłatnego korzystania z komunikacji miejskiej każdego, kto płaci podatki w mieście. Dzisiaj transport publiczny w Krakowie jest darmowy dopiero wtedy, kiedy średni poziom stężenia pyłu PM10 na wszystkich stacjach pomiarowych przez co najmniej połowę poprzedniego dnia wyniósł minimum 150 $\mu g/m^3$, czyli 300 procent normy. W dodatku do jazdy bez biletu nie wszyscy są uprawnieni – bo trzeba mieć przy sobie dowód rejestracyjny. Trudno więc to rozwiązanie uznać za sprawiedliwe.

Wprowadzenie bezpłatnego transportu z punktu widzenia kierowcy (zwłaszcza tego, który musi opłacać miejsce parkingowe) oznaczałoby

W Krakowie korki są coraz większe. Na zdjęciu ulica Nowohucka.

miesięczne oszczędności rzędu nawet kilkuset złotych – że już nie wspomnę o czasie, który można zaoszczędzić, bo się go nie straci na szukanie miejsca do parkowania, zwłaszcza w centrum.

Po drugie, konieczne jest stworzenie sieci parkingów Park&Ride, czyli parkingów na obrzeżach miasta, które zachęcałyby mieszkańców okolic Krakowa do zostawiania tam samochodów i przesiadania się do komunikacji publicznej. Dzisiaj naprawdę trudno tego wymagać od ludzi przyjeżdżających do naszego miasta. Kraków ma tylko dwa takie parkingi (Warszawa – 14), a na osiedlach znajdujących się przy wjeździe do miasta często brakuje miejsc parkingowych nawet dla ich mieszkańców. Potrzeba więc kilkudziesięciu tysięcy nowych miejsc parkingowych.

Trzecia wreszcie okoliczność, dzięki której w centrum miasta mogłoby być mniej samochodów, to budowa porządnej sieci ścieżek rowerowych.

Kraków mógłby spojrzeć też w stronę Paryża, który rozwija sieć wypożyczalni aut elektrycznych, czyli bezemisyjnych. Władze stolicy Francji planują również, że do 2025 roku wszystkie autobusy w mieście będą elektryczne, co dodatkowo zmniejszy zanieczyszczenie powietrza. Potrzebujemy wreszcie, jak piszę w rozdziale poświęconym mapie drogowej, rozwoju transportu szynowego (więcej na ten temat tutaj: rozdział *Mapa drogowa*, podrozdział *Kolej na kolej*) – nowy tramwaj albo pociąg szybkiej kolei miejskiej są zawsze lepszym wyborem niż nowy autobus – z punktu widzenia walki ze smogiem. Musimy nieustannie pracować nad tym, żeby transport publiczny był coraz sprawniejszy – kierowca, który „produkuje" smog, wjeżdżając samochodem do Krakowa, powinien zauważyć, jak atrakcyjną alternatywą jest komunikacja miejska.

NIE PAL!

Trzecią częścią odpowiedzi na pytanie, jak rozwiązać problem smogu, jest oczywiście kwestia palenisk węglowych. Za powstawanie smogu w Krakowie w 40 procentach odpowiadają kopcące na terenie miasta piece, w których w dodatku, jak wszyscy wiemy, niejednokrotnie pali się po prostu śmieciami. Lądują w nich plastikowe torby, stare opony, kapcie, opakowania po kartonach z mlekiem, słowem – co popadnie. Dlatego trzeba jak najszybciej zlikwidować piece węglowe w naszym mieście.

Ile ich jest w Krakowie? Według rachunków władz miasta na koniec 2016 roku było ich około 16 tysięcy. To oficjalne wyliczenia, które zdaniem aktywistów antysmogowych są znacznie zaniżone. Powstały bowiem na podstawie wywiadów przeprowadzanych przez wysłanych przez urząd miasta ankieterów, którzy nie mieli żadnych uprawnień kontrolnych. Zbierając dane, musieli się opierać wyłącznie na deklaracjach mieszkańców, i to tylko tych, którzy otworzyli im drzwi. Były też domy, do których ankieterzy w ogóle nie dotarli. „Sami znamy przykłady osób, u których dymią kominy, a żaden ankieter u nich nie był. Dlatego można przypuszczać, że wyniki inwentaryzacji nie są do końca wiarygodne. Byłaby ona wiarygodna tylko wtedy, gdyby prowadzili ją na przykład strażnicy miejscy, którzy mają uprawnienia, aby sprawdzać paleniska" – tak miejskie liczenie pieców

Elewacja pawilonu EXPO 2015 w Mediolanie została pokryta tlenkiem tytanu.

Tlenek cud

Pożeraczem smogu okazuje się tlenek tytanu – kiedy świeci słońce, ta substancja rozbija zanieczyszczenia z powietrza na prostsze, zupełnie już nieszkodliwe składniki. Potem wystarczy tylko deszcz, żeby całkowicie je wypłukać. To odkrycie sprawiło, że do cementu, z którego powstają elewacje budynków, zaczęto dodawać tlenek tytanu. Takie elewacje powstały już na przykład w Mexico City i Mediolanie. Tlenek można dodawać nawet do farb, którymi maluje się ekrany akustyczne albo... murale. Tak zrobiono między innymi w Poznaniu. Z kolei Holendrzy zaczęli dodawać go do kostki brukowej. Czy nie warto pomyśleć o wykorzystaniu tlenku tytanu w Krakowie?

Świat walczy ze smogiem

Wiele miast na całym świecie walczy ze smogiem. Architekci, urbaniści, ekolodzy i mieszkańcy prześcigają się w pomysłach, które często są nie tylko skuteczne, ale też sprawiają, że miasto wygląda piękniej. Kraków wciąż na nie czeka.

komentował Andrzej Guła z Krakowskiego Alarmu Smogowego[4]. Tak więc już na poziomie diagnozy problemu wychodzimy od niedokładnych i stronniczych danych.

Nawet jednak biorąc je za podstawę, widzimy bardzo smutny obraz – oto w latach 2002–2016 wymieniono zaledwie 19 tysięcy palenisk. Mimo że władze miasta miały 14 lat, żeby zlikwidować je wszystkie. Biorąc pod uwagę, że bazujemy na szacunkach zaniżających liczbę palenisk, prawdopodobnie wymienione zostało zaledwie co trzecie. Tymczasem od września 2019 roku palenie w piecach węglem będzie w Krakowie zakazane pod karą grzywny w wysokości 5 tysięcy złotych.

Jak to się stało, że przez tyle lat mieszkańcy nie wymienili pieców? Stoi za tym przede wszystkim bezwolność władz miasta i, co za tym idzie, podległych im urzędników. Wiosną 2016 roku, po wielu artykułach w lokalnych mediach o tym, że procedura uzyskania dotacji na wymianę pieca jest zbyt skomplikowana, a mieszkańcy w nieskończoność czekają na przyznanie dofinansowania, władze Krakowa postanowiły uprościć zasady. Ewa Olszowska-Dej, dyrektor Wydziału Kształtowania Środowiska Urzędu Miasta Krakowa, odpowiedzialnego za dopłaty do wymiany pieców, powiedziała wtedy: „Od momentu złożenia przez mieszkańca kompletnego wniosku do przygotowania umowy do podpisania chcemy zmieścić się w 9 dniach"[5]. Kilka miesięcy później Arkadiusz Maciejowski z „Dziennika Polskiego" opisał historię pana Tomasza z Salwatora, który składał swój wniosek już według nowych reguł. Dopiero po miesiącu odezwał się do niego urzędnik, zapowiadając przepisową kontrolę w mieszkaniu – żeby sprawdzić, czy wnioskodawca rzeczywiście ma palenisko węglowe. Pan Tomasz dowiedział się też, że nie ma co liczyć na szybką decyzję. Dostanie ją najwcześniej za kolejne trzy miesiące[6]. Strach myśleć, ile czasu zajmowało urzędnikom przyznanie dopłaty przed uproszczeniem procedury. Przy takim tempie pracy magistratu nie ma żadnych szans, by udało się wymienić piece węglowe do września 2019 roku. Żadnych. Ciekawe, czy po tym terminie urzędnicy będą płacić grzywny za mieszkańców, którzy z ich winy wciąż nie pozbyli się węglowych palenisk…

Problemem są opieszałość, nieudolność i arogancja władz miasta. Jakie jest rozwiązanie? Nie wystarczą uchwały i grzywny. Gdyby miastem

zarządzali ludzie, którzy uważają problem za poważny, byłby to już bardzo dobry punkt wyjścia. Tak nie jest. Co ma do powiedzenia Jacek Majchrowski zapytany przez dziennikarzy serwisu news.krakow.pl o to, jak działa zamontowany w jego gabinecie oczyszczacz powietrza? „Znakomicie. Wiem to od moich gości, którzy mówią, że na korytarzu nie czuć już zapachu palonych cygar. W kwestii smogu trzeba dodać, że Kraków jest miastem, w którym mieszkańcy mimo wszystko żyją najdłużej. Z tego wynika, że jesteśmy całkiem nieźle zakonserwowani"[7]. Tak nie mówi prezydent miasta, które dusi się od smogu. Tak mówi człowiek oderwany od rzeczywistości, który nie rozumie, że Krakowianie kupują za własne pieniądze oczyszczacze powietrza, bo boją się o zdrowie swoich dzieci, a nie po to, żeby gościom nie przeszkadzał zapach cygar.

Pierwsze, co musi się wydarzyć, to wybory, w których na prezydenta miasta zostanie wybrany ktoś, kto uważa smog za śmiertelnie ważny problem i kto weźmie na siebie odpowiedzialność za jego rozwiązanie. Ta determinacja przełoży się na inne podejście urzędników do decyzji, które mają wpływ na poziom smogu. To jednak także nie wystarczy. Konieczne jest wprowadzenie mechanizmu, który sprawi, że pojedynczemu urzędnikowi będzie się po prostu osobiście opłacać, żeby w każdym miesiącu swojej pracy doprowadzić do wymiany jak największej liczby pieców. W tej chwili każdy z około 40 urzędników, którzy zajmują się wymianą pieców, średnio miesięcznie doprowadza do wymiany 8. Gdyby jednak znalazł się urzędnik, który – na przykład z powodu osobistych przekonań albo wyjątkowej sprawności – podpisywałby dwukrotnie więcej umów o dofinansowanie wymiany pieca, nie dostanie z tego tytułu żadnego dodatkowego wynagrodzenia. Podobnie jak urzędnik, który podpisywałby 5 umów zamiast 8, nie spotka się z karą. Pracodawca – urząd miasta – daje więc swoim pracownikom w tej sprawie komunikat z serii „czy się stoi, czy się leży...". Trzeba to radykalnie zmienić – wprowadzić system motywacyjny dla pracowników urzędu, który wyznaczałby dopuszczalną dolną granicę liczby umów i jednocześnie premiowałby najlepszych.

Finansowe nagradzanie pracowników za efekty jest ważne. Ale jako przedsiębiorca z kilkunastoletnim doświadczeniem wiem, że aby doprowadzić do sprzedaży produktu czy usługi, trzeba też być konkurencyjnym

cenowo. Niezależnie od tego, czy mówimy o mydle, rowerze, fryzjerze czy telefonii komórkowej, trudno pozyskać klientów, jeśli produkt czy usługa są za drogie. Analogicznie w przypadku wymiany pieców bardzo ważnym czynnikiem jest wysokość dopłaty oferowanej przez samorząd. Do końca 2016 roku urząd zwracał 100 procent kosztów. Miało to zmobilizować mieszkańców palących węglem do wymiany pieców przed tym terminem. Widzimy

Urząd jak firma?

Urząd miasta i firma to nie to samo. Ostatecznym celem firmy jest najczęściej maksymalizacja zysku. Celem urzędu miasta jest służenie mieszkańcom. To ważna różnica. Ale jest też wiele podobieństw, z których – dla dobra mieszkańców – władze miasta powinny zdawać sobie sprawę.

Ci, którzy rządzą miastem, są menedżerami tak samo jak dyrektorzy w prywatnych firmach. Ich rolą jest przydzielanie pracownikom zadań w sposób dla nich klarowny. Jeśli pracownicy wypełniają te zadania dobrze, odpowiedzialnością menedżera jest przyznanie za to nagrody. Jeśli nie wypełniają ich dobrze – pracownicy powinni, tak jak w firmie prywatnej, ponosić tego konsekwencje. Tak jak zadowolenie klienta jest kluczowe dla firmy prywatnej, tak zadowolenie mieszkańca powinno być kluczowe dla urzędu miasta. Dlatego warto pytać mieszkańców o ich poziom satysfakcji – nawet w tak uproszczonej formie jak ta, którą proponuje się nam przy kasach niektórych supermarketów, gdzie na małym ekranie możemy wcisnąć wesołą, smutną lub neutralną „buźkę".

Czego jeszcze krakowski urząd miasta mógłby się nauczyć od właścicieli i menedżerów dobrych firm prywatnych? Na przykład tego, że pracownicy powinni się rozwijać, a firmie opłaca się zainwestować w ten rozwój – fundując im szkolenia, studia podyplomowe i książki, ułatwiając udział w forach wymiany doświadczeń.

Czy władze Krakowa rozumieją te wszystkie analogie? Patrząc na funkcjonowanie krakowskiego urzędu miasta, śmiem wątpić. Życzę urzędnikom, żeby doczekali czasów, kiedy ich pracodawcy wywiążą się ze swoich menedżerskich obowiązków.

jednak, że ten mechanizm okazał się niewystarczający. W tej chwili jest tak, że przy obowiązującym osiemdziesięcioprocentowym dofinansowaniu osoba wymieniająca piec musi dopłacić z własnej kieszeni 1000–2000 złotych. A i ta kwota może jeszcze wzrosnąć z powodu dodatkowego limitu, wiążącego moc grzewczą pieca z powierzchnią mieszkania. Urzędnicy uznali, że wiedzą, ile mocy potrzeba do ogrzania jednego metra kwadratowego. Jeśli nowy piec ma moc ich zdaniem za dużą, ten nadmiar jest procentowo odejmowany od dotacji. Kiedy więc, na przykład, rodzina mieszkająca w ponadstandardowo wysokim, dużym mieszkaniu w starej, nieocieplonej kamienicy będzie chciała wymienić piec węglowy na taki, który zagwarantuje, że zimą nie będzie marznąć, może się okazać, że według urzędniczej miary jest on zbytnim luksusem. A za ten „luksus" urząd nie zwróci pieniędzy. Dlatego limit mocy grzewczej trzeba zlikwidować, a także wrócić do pełnego, stuprocentowego dofinansowania.

Drugą rzeczą, o którą trzeba zadbać, jeśli chcemy „sprzedać" usługę wymiany pieców, jest system motywacyjny, który będzie zachęcał urzędników nie tylko do sprawnej obsługi mieszkańców, którzy do nich przychodzą, ale wręcz do aktywnego ich poszukiwania.

Każdy z nas, czy tego chce, czy nie, ma doświadczenie kontaktu z pracownikami banku czy sieci telefonii komórkowej, którym jakoś udaje się znaleźć sposób, żebyśmy chociaż wysłuchali, jaką ofertę dla nas mają. Dlaczego są tak nieustępliwi, czasem wręcz namolni i często skuteczni w swoich wysiłkach, które mają nas doprowadzić do podpisania umowy z ich firmą? Odpowiedź jest oczywista – mają plany sprzedażowe, mają tak zwane targety – i od ich realizacji zależy, czy będą mieli pracę i ile będą zarabiać. Tak samo powinno być z urzędnikami, w rękach których leży coś dużo ważniejszego niż zysk pojedynczej firmy. Od ich skuteczności zależy zdrowie mieszkańców drugiego pod względem wielkości miasta w Polsce. Wyobraźmy sobie zatem, że urzędniczka, która zarabia – powiedzmy – 2,5 tysiąca złotych, dostaje dodatkowe 250 złotych za każdą podpisaną umowę powyżej wyznaczonego progu. Czyli podpisując 10 dodatkowych umów, mogłaby zarobić drugie tyle. Wyobraźcie sobie analogiczną sytuację w swojej pracy! Urzędnicy w Krakowie tłumaczą swoją opieszałość w załatwianiu spraw związanych z wymianą pieców „innymi obowiązkami" (takimi, które, jak

rozumiem, uznają za sprawy większej wagi). Założę się, że gdyby wprowadzić proponowany przeze mnie system, lista ich priorytetów zmieniłaby się o 180 stopni. Wtedy jakiś starszy pan, który pominął rubryczkę przy wypełnianiu wniosku, nie dowiadywałby się o tym dopiero wtedy, kiedy po kilku tygodniach w końcu przyszedłby do urzędu, żeby sprawdzić, czemu w jego sprawie nic się nie dzieje. Pewnie dostałby telefon z urzędu jeszcze tego samego dnia i niezwykle miły urzędnik poprosiłby go, żeby podał informację, która uczyni dokument kompletnym. Myślę też, że ten sam urzędnik zacząłby nie tylko załatwiać sprawy związane z wymianą pieców szybko i skutecznie, ale wręcz szukać osób, które mógłby namówić na wymianę, rozpytywać rodzinę i znajomych – tak jak to często robią ci, których praca i zarobki zależą od skutecznego pozyskiwania klientów.

Wiem, urzędnicy nie są tą grupą, której chcemy płacić premie. Ale pomyślcie – przy stawce 250 złotych za doprowadzenie do wymiany dodatkowego pieca, przemnożonej przez 10 tysięcy pieców (bo zakładam, że do wymiany pozostałych doprowadzą w ramach podstawowej pensji), ten system motywacyjny kosztowałby nas łącznie 2,5 miliona złotych. Dla porównania, na przygotowania do organizacji zimowych igrzysk olimpijskich w Krakowie wydaliśmy 10 milionów złotych. Czy nie warto przeznaczyć ¼ tego, co zostało wydane na olimpiadę, której nie będzie, żeby szybko zlikwidować źródło 40 procent krakowskiego smogu? Albo poświęcić na to mniej niż połowę pieniędzy, które wydajemy rocznie na utrzymanie Miejskiej Infrastruktury – spółki powołanej trzy lata temu do budowania parkingów Park&Ride, której nie udało się wybudować przez ten czas ani jednego takiego parkingu?

Potrzebujemy więc profesjonalnej i w pełni dofinansowanej usługi wymiany pieców węglowych oraz systemu nagród, który zachęci urzędników do proaktywności. Kiedy te dwa warunki zostaną spełnione, pozostaje już tylko jeden element, żeby doprowadzić sprawę likwidacji krakowskich palenisk węglowych do końca. Mam na myśli system sankcji uruchamianych w sytuacji, kiedy urzędnicy nie wywiązują się ze swoich obowiązków. Oznacza to po prostu, że zostaje wyznaczone pewne minimum oczekiwań. Osoby, które tego minimum nie spełniają, narażają się na konsekwencje służbowe. Dla zdecydowanej większości z nas nie jest to idea rewolucyjna: jeśli nie

wykonujemy przyzwoicie swojej pracy, ryzykujemy naganę, w przypadku korporacji – wejście na drogę „programu naprawczego", czy też, jeśli powyższe działania nie pomogą, utratę pracy.

Jakość pracy tych kilkudziesięciu krakowskich urzędników, którzy odpowiadają za wymianę pieców węglowych, w znaczącym stopniu decyduje o zdrowiu, a nawet życiu 760 tysięcy mieszkańców miasta. To zadanie niezwykle ważne i odpowiedzialne. Dlatego fundamentalne poczucie przyzwoitości nakazuje szczególną dbałość o te trzy elementy, które opisałem powyżej.

CO JEST MOŻLIWE?

Wyobraź sobie, że budzisz się w Krakowie, w którym to wszystko, co postulowałem w tym rozdziale, rzeczywiście się wydarzyło: miasto zostało zabezpieczone przed dalszym zabudowywaniem korytarzy przewietrzania. Zaprzestano bezmyślnej budowy betonowych osiedli, powstrzymano wycinkę drzew, powstały nowe parki i skwery. Komunikacja publiczna jest bezpłatna, sieć ścieżek rowerowych rozbudowana, a na obrzeżach Krakowa są parkingi, na których można zostawić samochód. Dzięki systemowi premiowemu dla urzędników i przywróceniu pełnych dopłat zniknęły piece węglowe.

Niemożliwe? Wiele jest możliwe, kiedy ma się prawie 5 miliardów złotych budżetu rocznie, wizję tego, co chce się zrobić, i – przede wszystkim – kiedy się rozumie, że sprawa smogu w Krakowie to, całkiem dosłownie, sprawa życia i śmierci.

Możliwe jest dużo więcej, niż przyzwyczajono nas myśleć, że jest możliwe.

MAPA PRZESTRZENNA

Rozdział 3

MAPA PRZESTRZENNA

weźmy na przykład…
Kraków, Małopolska: chaos czy porządek?

CZY LECI Z NAMI PILOT?

Jest 25 stycznia 2017 roku, popołudnie. Właśnie zajrzałem na lokalne portale. Na jednym z nich na sześć najnowszych wiadomości aż trzy dotyczą nowych inwestycji: „Obok Bonarki stanie kolejna galeria handlowa" („park" handlowy o powierzchni 30 tysięcy m^2); „Koparki pracują na Starych Dębnikach" (powstanie nowy apartamentowiec); „To nie koniec bloków w pobliżu Cmentarza Podgórskiego" (powstaną cztery nowe, uzupełnią osiedle ze słowem „garden" w nazwie).

Czasem wydaje mi się, że to niemożliwe – ale kiedy byłem dzieckiem, w pobliżu mojego rodzinnego domu na Prądniku Czerwonym, niedaleko ulicy Powstańców, spacerowałem z tatą w miejscu, w którym pasły się krowy (mama wysyłała nas tam do gospodarza po świeże mleko). To były lata 80. Od tamtego czasu sporo się w Krakowie zmieniło. Wtedy nikomu by się nawet nie przyśniło, jak Prądnik Czerwony i inne osiedla – choćby takie jak Ruczaj, nazywany przez mieszkańców z gorzką ironią „pierwszym polskim eksperymentalnym osiedlem bez zieleni" – będą wyglądać dzisiaj.

Chaos – to chyba najlepsze słowo opisujące, co się dzieje z przestrzenią Krakowa od co najmniej kilkunastu lat. W nieuporządkowany, niezaplanowany sposób betonuje się wszystko. Nawet parki. Nawet korytarze przewietrzania miasta, którymi kiedyś wiatr wywiewał smog. W mieście, którego przestrzeń zmienia się w tak nieobliczalny sposób, warto zadać sobie pytanie, czy ktokolwiek nad tym panuje? Czy leci z nami pilot? Ja mam wrażenie, że już od lat go nie ma. A nawet jeśli leci, to dawno temu przysnął.

Inwestycyjnego chaosu by nie było, gdyby Kraków rozwijał się w sposób zaplanowany. Tak właśnie dzieje się w wielu miastach świata. Moim

Krakowski Ruczaj nazywany jest przez mieszkańców z gorzką ironią „pierwszym polskim eksperymentalnym osiedlem bez zieleni".

ulubionym przykładem jest stolica Nowej Zelandii, Wellington, którą udało mi się zwiedzić przed ponad rokiem. W przestrzeni tego miasta panuje porządek – widać, że ktoś myślał o tym, co zrobić, żeby jego mieszkańcom dobrze się żyło, a nie o tym, jak zarobić możliwie największą kasę. Miasto, poprzez swoje centrum zwrócone w stronę zatoki, jest pełne parków i deptaków, małych sklepów, a nie galerii handlowych. Ma też swoją plażę. Co parę kroków można się natknąć na coś, co daje pretekst do spotkania z sąsiadem albo obcym: knajpkę, ławeczkę, stół do gry w szachy czy ping-ponga. Nie ma krzykliwych reklam, nie ma śmieci, nie ma wulgarnego pseudograffiti na murach. Jednak przede wszystkim, spacerując ulicami Wellington, ma się poczucie ładu i dbałości o każdy skrawek miasta.

Czy można to samo powiedzieć dziś o Krakowie? Pytanie jest raczej retoryczne. Zresztą nie tylko w Krakowie, ale też w innych miastach, w których nie ma miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, panuje wolnoamerykanka: deweloperzy budują na podstawie tak zwanych wuzetek – decyzji o warunkach zabudowy wydawanych w głównej mierze na podstawie urzędniczego widzimisię. Plany miejscowe istnieją dla mniej niż połowy Krakowa. Jeśli będą uchwalane w takim tempie, jak przez pierwsze dwa lata obecnej kadencji samorządu, chaotyczna zabudowa miasta zatrzyma się dopiero w 2078 roku. Ale wtedy będzie już za późno, żeby ratować cokolwiek. Wiem, Czytelniku, teraz powiesz, że ta recepta nie jest odkryciem Ameryki. Ale nie chodzi tylko o szybkie uchwalenie planów – choć to niezwykle ważne. Chodzi też o to, w jaki sposób powinny powstawać, i o to, jakie powinny być. Zajrzyjmy więc na moment do Ameryki właśnie, żeby podpatrzyć, jak zrobić to dobrze.

CHATTANOOGA, TENNESSEE, USA – CZYLI JAK TO ROBIĄ INNI

Chattanooga była w latach 30. i 40. ubiegłego wieku jednym z większych miast w USA[1]. Kwitła dzięki dobremu położeniu geograficznemu i skomunikowaniu z resztą kraju, dynamicznie rozwijał się w niej przemysł. Niestety w latach 70. zaczęła podupadać. Potwornie zanieczyszczone przez przemysł powietrze (do tego stopnia, że samochody musiały w ciągu dnia jeździć na światłach z powodu ograniczonej widoczności), bezrobocie, konflikty na tle rasowym – to wszystko sprawiło, że miasto zaczęło się wyludniać i zamierać.

Potem mieszkańcy wzięli sprawy w swoje ręce, a władze miasta rozsądnie postanowiły pomóc. Zaczęto właśnie od planów zagospodarowania przestrzennego. Ale nie było tak, że ktoś mądry stworzył dokument, który pokazano mieszkańcom, licząc, że pokiwają głowami. Tworzeniem planów zajął się Instytut Gruntów Miejskich, powołany – na prośbę władz miasta – przez lokalną fundację. Plany powstawały z ludźmi i dla ludzi, nie ma w tym żadnej przesady. To mieszkańcy zidentyfikowali 40 celów najistotniejszych dla lokalnej społeczności i zaproponowali dwie setki różnych inicjatyw.

Chattanooga to przykład miasta, którego przestrzeń zmienia się dzięki mieszkańcom i dla nich. Na zdjęciu największe na świecie akwarium – chluba Chattanoogi i ogromna atrakcja turystyczna.

I – co ważne – przekonali się, że ich zdanie się liczy. Zaangażowanie społeczne było tak duże, że jedna z najważniejszych inwestycji – największe na świecie akwarium, dzisiaj ogromna atrakcja turystyczna Chattanoogi – powstała bez wydania centa ze środków publicznych; budowę sfinansowali mieszkańcy i lokalne firmy. W procesie planowania popatrzono na miasto w sposób całościowy. Postawiono na wygodę i funkcjonalność – z punktu widzenia mieszkających tam ludzi. Na tworzenie przyjaznych przestrzeni sprzyjających integracji mieszkańców Chattanoogi. Na zwrócenie się miasta ku rzece. Na urządzanie parków z infrastrukturą rekreacyjną. Na zrewitalizowanie i nadanie nowych funkcji zaniedbanemu śródmieściu. Planowano szybko, spójnie i konsekwentnie. I to się sprawdziło.

Temu, jak Chattanooga zmieniła się dzięki rozsądnemu planowaniu przestrzennemu, można by poświęcić niejedną książkę (i takie książki oraz raporty oczywiście istnieją). Dzisiaj to znów kwitnące, dostatnie miasto,

w którym mieszkają zadowoleni ludzie. Miasto, które jest ładne na każdym kroku: nawet jeśli nie jest się w jednym z wielu parków, wzrok przyciągają zadbane place i ulice, na których pojawiła się sztuka wysokiej jakości – rzeźby i instalacje. Także autobusy (nawiasem mówiąc, darmowe i elektryczne) zostały pomalowane przez artystów. W Chattanoodze jest też coraz więcej „zielonych dachów" – a jednym z pierwszych był ten nad siedzibą rady miejskiej. Wielofunkcyjność przestrzeni w tym amerykańskim mieście nie jest pustym słowem – „The Block", zrewitalizowany budynek dawnego kina, stał się miejskim centrum rozrywki, w którym wykorzystano każdy (dosłownie) metr. Celom rekreacyjnym służy nawet szklana fasada budynku, która jest ścianką wspinaczkową. Da się? Da się.

Ale to nie jest książka o Chattanoodze. To jest książka o Krakowie.

Jakie są więc trzy najważniejsze nauki dla Krakowa? Po pierwsze, po prostu planowanie. Po drugie, spójność i konsekwencja w tym planowaniu. Po trzecie i najważniejsze, planowanie razem z Krakowianami. W Chattanoodze żadna ze zmian nie zaszła wbrew mieszkańcom. Przeciwnie, każda z nich była odpowiedzią na ich potrzeby albo wręcz ich inicjatywą.

„Zakręcona” ścieżka dla biegaczy w Chattanoodze – brak miejsca wcale nie musi być przeszkodą, żeby stworzyć coś pożytecznego.

PLANY: SZYBKO, Z GŁOWĄ I KOMPLEKSOWO

Sprawdziliśmy – objęcie całego miasta miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego jest możliwe w dwa, trzy lata. Bzdurny jest argument, że nie da się sporządzać ich szybciej, bo urzędnicy nie mogą nadążyć z pracą, a w Krakowie jest za mało firm, które zajmują się planowaniem przestrzennym. Przecież możemy poszukać planistów i urbanistów poza Krakowem. Jeśli tak zrobimy, wszystkie brakujące plany mogą powstawać równolegle. Ale w takim przypadku planiści powinni pracować tu, na miejscu, w Krakowie. Dobrze poznać teren, dla którego plan opracowują, ale też jego sąsiedztwo i całe miasto. Osobiście spotykać się z mieszkańcami, a nie tylko czytać ich propozycje i uwagi przecedzone przez urzędników. Zespoły tworzące poszczególne plany powinny też na bieżąco informować się o postępach prac oraz wymieniać się pomysłami i koncepcjami – tylko w ten sposób efekt ich działania będzie spójny i komplementarny. I jeszcze jedno, najważniejsze. Ślamazarne tempo tworzenia planów w Krakowie jest często tłumaczone tym, że mieszkańcy „w byle sprawie" protestują, stają okoniem, a to wydłuża proces. Ale jeśli komuś proponuje się wybudowanie tuż pod jego oknami dziesięciopiętrowego bloku lub zabudowanie jedynego parkingu w okolicy galerią handlową – to trudno się dziwić. Każdy by protestował. Nie taka bowiem powinna być kolejność działań. Najpierw trzeba zapytać mieszkańców o zdanie, a dopiero potem planować. Bo żaden polityk, żaden zarządca miasta, żaden urzędnik nie ma monopolu na wiedzę o tym, czego potrzebują ludzie. Niestety przekonanie, że wiedzą lepiej, przychodzi władzom miejskim bardzo łatwo.

Jeszcze jedna, niezwykle istotna sprawa. W mieście, w którym radość oddechu pełną piersią jest nam dana tylko przez połowę roku, w mieście, w którym w poszukiwaniu parku trzeba często przemierzyć kilometry, planistyczne priorytety powinny być oczywiste. To ochrona przed zabudową tych skrawków zieleni, które nam jeszcze pozostały, i tych korytarzy przewietrzania miasta, które nie zostały jeszcze zabetonowane. Nie ma innego narzędzia, żeby je ochronić, niż uchwalenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Tam, gdzie jest zieleń i korytarze, plany muszą powstać absolutnie w pierwszej kolejności.

PLAN NIE BYLE JAKI

Nie tylko ci mieszkający po sąsiedzku w pobliżu Nowego Kleparza świetnie znają zielone okolice zaniedbanego fortu Luneta Warszawska. Ale to przede wszystkim sąsiedzi Lunety bardzo się zmartwili, kiedy jeden z krakowskich deweloperów na swojej stronie internetowej opublikował „piękne" wizualizacje sześciokondygnacyjnych, klockowatych bloków postawionych na przyfortecznej zieleni. A to nie koniec inwestycyjnych planów: jest w nich też budynek, który ma być – tu deweloper się waha – hotelem albo biurowcem. Teren Lunety jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, więc w teorii powinien być chroniony. W praktyce nie jest: na mapce dołączonej do planu zieleń przyforteczna jest co prawda rzeczywiście zielona (co zwykle oznacza, że terenu nie można zabudować), ale pod koniec liczącego 23 strony opisu do planu dociekliwi czytelnicy znajdą kilka zdań, które pozwalają na budowę nowych budynków mieszkalnych i usługowych przy samym forcie! Okoliczni mieszkańcy zgłosili się do nas, czyli do Logicznej Alternatywy, z prośbą o pomoc w sprawie Lunety. Natychmiast zaangażowaliśmy się w zbieranie podpisów pod petycją do władz miasta, interweniowaliśmy też u Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Okazuje się, że sam plan nie załatwia sprawy. Plan musi być dobry, przemyślany i stworzony z myślą o mieszkańcach, a nie o interesach deweloperów.

PO PIERWSZE – MIESZKAŃCY

Maj 2016 roku. Mieszkańcy jednego z bloków przy osiedlu Kolorowym w Nowej Hucie wstają rano i wyglądają przez okno. Ze zdumieniem przecierają oczy, widząc, jak na kawałku wolnej przestrzeni przed ich budynkiem uwijają się robotnicy, a działka jest ogradzana. Wkrótce potem pojawia się „dziura w ziemi" – jasny sygnał, że to nie porządkowanie terenu, tylko kolejna inwestycja deweloperska. Ci mieszkańcy potrafili się zorganizować. Szukając pomocy, trafili między innymi na Królewską 63, czyli do naszego – Logicznej Alternatywy – biura. Sprawa wydawała się beznadziejna. Deweloper działał na podstawie legalnego z pozoru pozwolenia na budowę wydanego przez krakowskich urzędników (którzy przy okazji zgodzili się

też na wycięcie wszystkich rosnących na działce drzew, bo „przeszkadzały" w inwestycji). Ale okazało się, że beznadziejna nie była. Nasz prawnik przekopał się przez dokumenty i znalazł dwa grube urzędnicze błędy. Po pierwsze, nikt nie zapytał mieszkańców o zdanie, kiedy zapadała decyzja o pozwoleniu na budowę – a prawo tego wymaga. Urzędnicy „zapomnieli" o prawie 100 osobach, pod których oknami miał wyrosnąć dziewięciopiętrowy blok. Po drugie, „przegapili" fakt, że nowy blok zasłoniłby dostęp do światła słonecznego istniejącemu już budynkowi. Zacieniłby go do tego stopnia, że światło docierałoby do okien przez mniej niż trzy godziny dziennie – a na to nie pozwala prawo budowlane. Te dwa argumenty pozwoliły nam napisać pismo, dzięki któremu budowa została wstrzymana. W tej chwili wspólnie z mieszkańcami próbujemy zablokować jakąkolwiek zabudowę tej działki. Złożyliśmy wniosek o zmianę w planie zagospodarowania przestrzennego w taki sposób, żeby ten obszar został oznaczony jako „teren zielony".

Ale nie zawsze mieszkańcy mają tyle determinacji i wiary w to, że coś da się zrobić. Jest nie do przyjęcia, że pracujący za nasze pieniądze urzędnicy popełniają takie „błędy" (bo z optymizmem staram się myśleć, że to był po prostu błąd, czyjaś głupota i niedopatrzenie – choć widząc, ile jest takich przypadków, przychodzi mi to z trudem). „Oczywistą oczywistością" jest, cytując klasyka, że każdy dokument, który podpisują, musi być w 100 procentach zgodny z prawem. Ale to nie wszystko. Dokładnie tak samo, jak konsultowane powinny być plany miejscowe i muszą one powstawać w pierwszej kolejności w trosce o dobro mieszkańców, tak samo interes Krakowian powinien mieć priorytet przy wydawaniu pozwoleń na budowę czy wuzetek.

MIESZKANIE Z DOJAZDEM KUPIĘ

Kilkanaście lat temu jakiś krakowski urzędnik wydał pozwolenie na budowę osiedla przy ulicach Felińskiego i Meyera. Pewnie nawet popatrzył na mapę, ale jakoś nie zauważył, że wokół nie ma dosłownie niczego. Nie ma nie tylko sklepów i usług, ale nie dociera tam też komunikacja miejska. Na nowe osiedle Gotyk wprowadziły się tysiące ludzi. Do najbliższego przystanku mieli około kilometra. Tę historię pamiętam świetnie, bo szukając

pomocy, mieszkańcy trafili między innymi do mnie jako – wtedy jeszcze – posła. Uruchomienie linii autobusowej na osiedle Gotyk udało się wywalczyć po 7 latach. Niestety, jeśli chodzi o tego rodzaju urzędniczą bezmyślność, od kilkunastu lat nic się nie zmienia – czego najlepszym przykładem są kolejne osiedla bez dojazdu albo z fatalnym połączeniem, choćby na Klinach Borkowskich.

A przecież można inaczej. Można tak planować zabudowę, żeby nowe osiedla powstawały tam, gdzie dociera i dobrze działa transport publiczny. Świetnym do tego miejscem są na przykład bliskie okolice istniejących i planowanych stacji Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. To nie tylko ułatwianie życia mieszkańcom. To też zachęta do tego, żeby zostawiali swoje samochody na osiedlowych parkingach i w garażach, a do pracy dojeżdżali pociągiem czy tramwajem.

WYMOGI DLA DEWELOPERÓW

Kilka miesięcy temu moi współpracownicy z Logicznej Alternatywy wpadli na pomysł, że skoro wszyscy jesteśmy tak „zajawieni" na Kraków, to powinniśmy regularnie się doszkalać: słuchać wykładów i czytać książki ludzi, którzy całe swoje życie zawodowe poświęcają badaniu, jak uczynić miasta lepszymi i szczęśliwszymi miejscami do życia. Oczywiście wcześniej każdy z nas czytał coś na własny użytek, ale teraz zapragnęliśmy mieć wspólną biblioteczkę dostępną dla wszystkich – także dla mieszkańców, którzy często przychodzą ze swoimi problemami do naszego biura. Raz w miesiącu na naszej półce przybywa jedna książka.

Pierwszą publikacją w naszej biblioteczce było *Miasto szczęśliwe* Charlesa Montgomery'ego. Autor pisze w niej między innymi o „doskonałym trójkącie", powołując się na analizę badań w całej Kanadzie, którą przeprowadził John Helliwell z Uniwersytetu Kolumbii Brytyjskiej[2]. Trójkąt Helliwella to trzy czynniki, które wpływają na siebie wzajemnie: kontakty z sąsiadami, zaufanie do nich i szczęście wynikające z poczucia przynależności do małej społeczności. Wzrost każdego z nich powoduje, że rosną i pozostałe. Sprowadza się to do prostego wniosku: planując przestrzeń, trzeba myśleć o tym, żeby sprzyjała ona kontaktom międzyludzkim. Niestety każdy, kto

kiedykolwiek był na Ruczaju czy osiedlu Avia, szybko dojdzie do wniosku, że w Krakowie nie buduje się osiedli, tylko „mieszkalnie". W interesie dewelopera jest maksymalne wykorzystanie dostępnej przestrzeni – żeby sprzedać jak najwięcej mieszkalnych metrów kwadratowych i jak najwięcej zarobić. W interesie mieszkańców – zamieszkanie w miejscu, które jest dobre do życia również po wyjściu za próg własnego mieszkania. O ten interes mieszkańców można zadbać w urzędzie miasta – wpisując wymogi dla deweloperów w plany miejscowe i stosując je przy wydawaniu pozwoleń na budowę.

Na mikromapie, którą posługuje się każdy mieszkaniec Krakowa – mapie jego osiedla czy najbliższej okolicy – powinny się znaleźć „punkty radości". Miejsca, które pozwalają nam na kontakt z innymi ludźmi wtedy, kiedy tego chcemy i potrzebujemy. To na przykład skwer z ławkami, na którym można niezobowiązująco pogadać z sąsiadem. Miejsce do grillowania czy piknikowania. Albo parklet, gdzie mogą przysiąść matki z wózkami. Boisko dla dzieci. Stolik do gry w szachy. Wspólny zielony taras na dachu budynku.

Plany powinny też w dużo bardziej rygorystyczny sposób określać minimalny procent terenu zielonego czy liczbę miejsc parkingowych – nie tylko dla aut, ale też dla rowerów.

MAPA PLACÓW

Od dzieciństwa uwielbiałem czytać. Pod koniec podstawówki moim ulubionym pisarzem był znany szkocki autor książek sensacyjnych, Alistair MacLean. W latach 80. książki – podobnie jak płyty, a także dżinsy, ser żółty i papier toaletowy – raczej się „zdobywało", niż ściągało ze sklepowych półek. Mnie najbardziej zależało na tym, żeby zdobyć książki MacLeana. Chciałem tego tak bardzo, że byłem gotów przezwyciężać swoją ogromną niechęć do wstawania wcześnie rano i jechać pod Halę Targową, gdzie co niedzielę odbywał się targ książek (jest tam zresztą do dzisiaj). Polowałem na dzieła MacLeana z mniejszą lub większą skutecznością i z większym lub mniejszym budżetem (tata dawał mi kieszonkowe w wysokości wprost proporcjonalnej do średniej z moich ocen). Którejś niedzieli, ku swojej wielkiej radości, spotkałem faceta, który miał wszystkie przetłumaczone na polski książki MacLeana. Dziś już nie pamiętam, czy było mnie stać, żeby kupić

Relacje sąsiedzkie inaczej

W Krakowie zupełnie oddolnie powstało miejsce, gdzie dobre „sąsiedzkie" relacje działają jeszcze mocniej. To Zabłocie, które upatrzyli sobie startupowcy. Doskonale rozumieją, że skupienie swoich przedsięwzięć w jednym miejscu pomaga im i ich wzmacnia. Tak powstała wyjątkowa przestrzeń, w której kwitnie kreatywność, kłębi się od ludzi i pomysłów. O większości z nich statystyczny Krakowianin nie ma nawet pojęcia. Sam, podczas jednej z wizyt na Zabłociu, miałem na przykład okazję trzymać w rękach Woolet – portfel, którego nie da się zgubić. Dzięki technologii Bluetooth komunikuje się on z aplikacją na smartfona. Jeśli oddalimy się z telefonem w kieszeni wystarczająco daleko od portfela, dostaniemy powiadomienie, że musimy po niego wrócić, a aplikacja wskaże jego dokładne położenie. Twórcy Wooleta zbierali pieniądze na realizację projektu na Kickstarterze. Potrzebowali 15 tysięcy dolarów – i tyle zgromadzili już w dwa dni; w sumie uzbierali grubo ponad 300 tysięcy dolarów. W tym samym miejscu, w którym widziałem ten „inteligentny" (a do tego ładny, klasyczny i skórzany) portfel, czyli w wyglądającym wtedy prawie jak rudera starym biurowcu przy ulicy Przemysłowej, pokazano mi coś jeszcze: dostępną za grosze dla każdego wyjątkową przestrzeń coworkingową (czyli przestrzeń biurową do wspólnej pracy). Z inicjatywą wyszło kilka start-upów

naraz wszystkie, których jeszcze nie miałem. Pamiętam natomiast wspaniałą rozmowę z tamtym człowiekiem. Wtedy wydawał mi się stary, co oznacza, że prawdopodobnie miał koło czterdziestki, czyli tyle, ile ja teraz. Ale mieliśmy wspólny temat – powieści MacLeana. I rozmawiał ze mną jak z dorosłym, jak z równym sobie. Być może właśnie te poranne wycieczki na Grzegórzki stały się początkiem mojej miłości do placów targowych.

„Plac zbliżał ludzi. Sprawiał, że zwalniali tempo"[3] – napisał w *Mieście szczęśliwym* Charles Montgomery. Jeśli spojrzeć na archiwalne zdjęcia krakowskich placów, wszystkie łączy jedno – ludzie. Czy był tam targ koński, czy rybny, czy handlowano kwiatami, czy serami, czy nie sprzedawano niczego, a plac był tylko po prostu wolną przestrzenią – zawsze był pełen ludzi. Place targowe były miejscami, w których można było zrobić zakupy, ale też

i wspólnie zainwestowało w remont dużego biura, w którym nie tylko stanęły biurka, pojawiło się wi-fi i otwarta „kuchnia" z miejscem do odpoczynku, ale są też pomieszczenia dla artystów i rzemieślników-amatorów w postaci w pełni wyposażonych pracowni malarskiej i stolarskiej. Takich miejsc na Zabłociu jest zresztą więcej. Startupowcy od dawna zabiegają u władz miasta o stworzenie specjalnego centrum, w którym mogliby się spotykać, dyskutować, wymieniać doświadczeniami, gdzie byłaby spora przestrzeń coworkingowa i miejsce na spotkania z ciekawymi ludźmi z całego świata, przypominające te TEDx-owe (TEDx to słynna seria konferencji naukowych, których celem jest popularyzacja nowatorskich idei). Jeśli nie byłeś nigdy, Czytelniku, na Zabłociu – wybierz się tam koniecznie, najlepiej w ciepły dzień w porze lunchu. Wtedy tłumy wylegają z biur (choć trudno ich miejsca pracy nazwać klasycznymi biurami), dyskutują, wspólnie jedzą w knajpkach, do food trucków i budek z jedzeniem (znakomitym zresztą) ustawiają się długie kolejki. Trzeba przyznać, że swoją cegiełkę dołożyły tutaj także władze miasta. MOCAK i Fabryka Schindlera to świetne inicjatywy, dzięki którym Zabłocie stało się jeszcze większym kulturalno-intelektualnym tyglem. Ale wciąż wiele trzeba tam zrobić: stare poprzemysłowe budynki wymagają remontu, a zabudowa nadmiernie się zagęszcza, bo deweloperzy zwęszyli dobry interes.

niezobowiązująco spędzić czas z innymi ludźmi. Kilka takich miejsc jeszcze pozostało – na przykład Stary i Nowy Kleparz, plac Na Stawach czy właśnie Hala Targowa. Zakupy w żadnej z krakowskich galerii handlowych nie dorastają do pięt zakupom na placu, gdzie można poprzebierać, pogrymasić, ponegocjować; gdzie wszystko jest świeże i pachnące; gdzie warto się wyczekać (i pogadać) w kolejce, żeby dorwać rzeczy niedostępne gdzie indziej, jak choćby świeży bundz czy kiszony arbuz w węgierskim sklepiku. Takie miejsca trzeba szczególnie chronić. Ale można też – i trzeba – tworzyć nowe.

Powiesz teraz, Czytelniku, że w mieście tak zabudowanym jak Kraków właściwie niemożliwe jest wygospodarowanie wolnej przestrzeni. Tak, to trudne. Ale nie niemożliwe. Plac nie musi mieć powierzchni naszego Rynku Głównego. Nie musi nawet być dosłownie placem. To kawałek przestrzeni,

Zakupy na krakowskich placach targowych to po prostu przyjemność. Na zdjęciu ten najbardziej znany – Stary Kleparz.

zaułek, wyłączony z ruchu fragment ulicy, który zachęca do zwolnienia kroku, zatrzymania się na chwilę. W którym przechodzień ma ochotę przysiąść na ławce albo przy kawiarnianym stoliku. Takie małe placyki mogłyby powstawać choćby tam, gdzie dzisiaj wciskane są „plomby" – na wąskich kawałkach wolnej przestrzeni między budynkami. Wystarczy kilka ławek, parklet zajmujący powierzchnię jednego miejsca parkingowego, drzewo, które da trochę cienia w upalny dzień. Niech to będzie nawet brzoza w donicy, jeśli nie da się inaczej. I wierz mi lub nie, Czytelniku, to wystarczy, żeby takie miejsce ożyło. Jeśli pojawią się tam ludzie, żeby przysiąść albo tylko przystanąć, wkrótce pojawi się pierwszy kawiarniany czy restauracyjny ogródek.

KU RZECE

Wystarczyło kilka miesięcy od otwarcia kładki Ojca Bernatka, żeby Mostowa – ulica, w którą wchodzi się po zejściu z kładki na Kazimierz – zmieniła się nie do poznania. „Przy Mostowej odradza się miejskie życie. (…) A wszystko za sprawą kładki, która podziałała na to miejsce jak respirator" – pisał wtedy na łamach „Gazety Wyborczej" Dawid Hajok[4]. Ulica ożyła – pojawili się na niej przechodnie, dla których powstało mnóstwo knajpianych ogródków. Dzisiaj przyjemnością jest sam spacer po Mostowej, która przed otwarciem kładki była pustym, smutnym, jeśli nie niebezpiecznym miejscem. Naprawdę niepojęte jest, dlaczego przez tyle lat władze naszego miasta nie zrobiły nic – albo prawie nic, bo przecież jest kładka Bernatka wyglądająca na wypadek przy pracy – żeby wykorzystać nieprawdopodobne możliwości, jakie dają brzegi Wisły (więcej na ten temat tutaj: rozdział *Mapa terenów zielonych*, podrozdział *Przepraszam, czy płynie tu rzeka?* i kolejne).

20 MINUT OD STUDNI

Światowej sławy architekt Kent Larson opowiadał kiedyś na bostońskim TEDx-ie, jak dawniej powstawały i jak dziś powstają miasta[5]. Pierwsze osady budowano wokół studni – bo źródło wody było kluczowe dla przetrwania mieszkańców. Rozbudowywały się do pewnego momentu, a raczej miejsca – oddalonego od studni o 20 minut piechotą, bo tyle dało się iść z dzbankiem wody na głowie. W promieniu tej dwudziestominutowej trasy było wszystko, co jest potrzebne do życia, a co dzisiaj nazywamy mieszkaniem, sklepem, pracą, kościołem, szkołą, szpitalem. Późniejsze miasta, na przykład Paryż, też rozrastały się według tej zasady, tyle że „dwudziestominutowe" skupiska łączyły się ze sobą. Dopiero w połowie XX wieku miasta zaczęły powstawać inaczej – jako połączone autostradowymi ulicami jednofunkcyjne dzielnice: osobna do spania, osobna do pracy, jeszcze inna do robienia zakupów, kolejna do spędzania czasu wolnego. Łączące je wielopasmowe drogi z czasem coraz bardziej zapełniały się samochodami, żeby w końcu całkiem się zakorkować i zatonąć w chmurach spalin. Czytelniku, odpowiedz sobie na pytanie: jakie miasto wybrałbyś do życia? Takie, w którym w promieniu dwudziestominutowego spaceru masz wszystko, czego

potrzebujesz, czy takie, w którym, żeby zrobić zakupy albo dojechać do pracy, musisz stać w godzinnym korku? Dla mnie odpowiedź jest prosta: ja wolę mieszkać w promieniu 20 minut od „studni".

Oczywiście nie zbudujemy Krakowa od nowa. Ale możemy tę przestrzeń, która została, zagospodarować tak, żeby każdy z nas w promieniu dwudziestominutowego spaceru mógł znaleźć wszystko, czego potrzebuje: żeby mógł zaprowadzić dziecko do przedszkola czy żłobka, wypocząć w otoczeniu zieleni, zrobić zakupy w osiedlowym sklepie, zostawić buty u szewca, pograć w piłkę albo szachy na wolnym powietrzu. Wciąż można zmienić zasady inwestowania w naszym mieście. Zamiast wydawać setki milionów złotych na jeden wielki stadion, wydać je na dziesiątki mniejszych, ogólnodostępnych miejsc do uprawiania sportu i rekreacji. Zamiast godzić się na budowanie olbrzymich galerii handlowych, postawić na drobny handel i usługi. Planować tak, żeby przestrzeń była jak najbardziej różnorodna i miała jak najwięcej funkcji.

Rozwój miasta według zasady 20 minut od studni ma jeszcze jedną, ogromną zaletę. Jeśli wszędzie masz blisko, dużo chętniej wybierzesz się z domu na piechotę albo rowerem. Czyli zostawisz auto pod domem. Czyli zmniejszysz korki i ilość spalin w powietrzu. A jeśli zmienisz przyzwyczajenia, to przemieszczając się w mieście na dłuższych dystansach, chętniej też skorzystasz z transportu publicznego. Oczywiście pod warunkiem, że przystanek będzie blisko, a komunikacja miejska wygodna i szybka. Ale o tym w rozdziale o mapie drogowej (więcej na ten temat tutaj: rozdział *Mapa drogowa*, podrozdziały *Transport za ZERO złotych*, *Szybciej, łatwiej, wygodniej* i inne).

TROCHĘ... ŁADNIEJ

Jeśli zapytam, który z budynków w Krakowie jest najładniejszy – co odpowiesz? Prawdopodobieństwo, że wskażesz budowlę, która powstała w ciągu ostatnich 20 lat, jest niewielkie. Najpiękniejsze architektonicznie budynki w Krakowie to zabytki. Nie jest to przypadek – projektowali je artyści światowej klasy: Franciszek z Florencji, Bartłomiej Berecci, Giovanni Trevano. Niestety sporo nowych inwestycji, również tych budowanych za pieniądze z naszych podatków, straszy brzydotą. Dorobiliśmy się w Krakowie

„Archi-Szopy", czyli konkursu na największy architektoniczny potworek roku. Nawet to, co kiedyś było ładne – na przykład zabytkowe kamienice – bywa „ustrojone" w brzydkie szyldy czy reklamy albo pobazgrane przez pseudografficiarzy. Tak dzieje się wtedy, kiedy władze nie patrzą na miasto jako na całość, nie czują się odpowiedzialne za brzydotę, brud czy wulgarność, które pojawiają się w przestrzeni publicznej. Zdarza się, że do akcji wkraczają wtedy organizacje pozarządowe, takie jak Pogromcy Bazgrołów, którzy – jak sami o sobie piszą – „pokrywają »milczeniem farby« mowę nienawiści". Gromadzenie się ludzi wokół tak dobrej sprawy jak wspólna, niezakłócona wulgarnością przestrzeń jest czymś wspaniałym. Pamiętam, jak pomagałem Pogromcom zamalować pseudograffiti, którym ktoś zniszczył elewację kamienicy przy Alejach, naprzeciwko Radia Kraków. Podczas pracy zrobiliśmy sobie przerwę i na ustawionym tuż obok budynku grillu smażyliśmy kiełbaski (przy Alejach Trzech Wieszczów!). Atmosfera była świetna, tak jak poczucie, że coś razem „naprawiamy". Wolałbym jednak, żeby w Krakowie nie było potrzeby oddolnego organizowania tego rodzaju akcji. I żeby to władze miasta wzięły na siebie odpowiedzialność za pokryte bazgrołami i często niszczejące krakowskie mury.

Bo przecież nikogo nie trzeba przekonywać, że przebywanie w ładnym otoczeniu sprawia przyjemność, a w brzydkim – przygnębia. W badaniach CBOS-u 98 procent ankietowanych stwierdziło, że „ładna zabudowa i otoczenie sprawiają, że ludzie lepiej się czują", 94 procent zadeklarowało, że ważne jest, wśród jakich budynków i w jakim otoczeniu się mieszka. Dla 98 procent Polaków ważny jest też taki „drobiazg", jak czystość ulic i chodników[6].

Można zadbać o to, co już mamy. Zdobyć unijne środki na rewitalizację – bo są na wyciągnięcie ręki – i konsekwentnie odnawiać zaniedbaną przestrzeń miejską; nie tylko centrum miasta – ulice, którymi przejeżdżają zagraniczne delegacje – ale też zaniedbaną i zapomnianą Nową Hutę czy Stare Podgórze. A jak już zdobędziemy te pieniądze, to rewitalizować z głową. Bo nie chodzi tylko o odnowienie elewacji, zamalowanie wulgarnych napisów czy wymianę zniszczonych okien i dachów. Trzeba na każdym kroku pamiętać o tym, że ta odnowiona przestrzeń ma służyć ludziom – musi więc pełnić więcej funkcji niż tylko tę estetyczną. Musi zachęcać do wyjścia z domu i dawać radość bycia wśród ludzi.

Można też zadbać, żeby nowe budowle, które pojawiają się na mapie naszego miasta, były znów, jak kiedyś, dawno temu, architektonicznymi perełkami. Mogłoby temu posłużyć stworzenie czegoś, co z moimi współpracownikami nazwaliśmy *Krakowskim Forum Architektury*. Za jego pośrednictwem nie tylko specjaliści – architekci, ale też mieszkańcy Krakowa mieliby wpływ na to, jak będą wyglądać nowe budynki wznoszone za publiczne pieniądze. Ich projekty byłyby publicznie prezentowane i dyskutowane. Pomyśl, Czytelniku – gdyby Krakowianie mieli taką możliwość współdecydowania przed laty, to czy przy Błoniach stałby dziś ten architektoniczny koszmar, jakim jest stadion Wisły?

Można też zrobić to, co zrobiły władze opisywanej już Chattanoogi – oddać przestrzeń miejską w ręce artystów. W Krakowie pojawiło się już sporo świetnych murali. Mogłoby ich być znacznie więcej, a władze miasta powinny wyznaczać miejsca, w których powstaną, i ogłaszać międzynarodowe konkursy na ich wykonanie. Na ulicach i placach Chattanoogi uwagę przykuwają też piękne rzeźby i instalacje. Dlaczego by nie zrobić tego i u nas? Od niedawna krakowską namiastką takiej sztuki ulicznej są inspirowane stylem pisma Wyspiańskiego stojaki rowerowe – ustawione w dziewięciu miejscach, przed krakowskimi instytucjami kultury. To projekt zrealizowany w ramach Budżetu Obywatelskiego Województwa Małopolskiego, powstał dzięki mieszkańcom. Sam widziałem pierwszy taki stojak, będący napisem „Sztuka", który pojawił się przed Teatrem Słowackiego. I przyznaję – robi wrażenie. Aż trudno uwierzyć, że coś, do czego przypina się rower, może być jednocześnie małym dziełem sztuki. Chciałbym bardzo, żebyśmy znacznie częściej mieli okazję natykać się na takie piękne drobiazgi w przestrzeni Krakowa.

Tym, co potwornie szpeci ulice naszego miasta, są kiczowate szyldy, kolorowe neony czy zbyt duża liczba billboardów. Ten problem – przynajmniej w przypadku Starego Miasta – miało rozwiązać ustanowienie na tym terenie parku kulturowego, co pozwala na wprowadzenie szeregu obostrzeń dotyczących na przykład wyglądu witryn sklepowych czy szyldów. Ale problem nie został rozwiązany. Zasady, które stworzyły władze miasta, nie są wystarczająco rygorystyczne, a do tego często nie są przestrzegane. Kraków potrzebuje nowych, dobrych i precyzyjnych przepisów o parkach kulturowych – nie tylko dla Starego Miasta, ale też dla innych oszpeconych dzielnic.

Dziewczynka z konewką jest dla Białegostoku już czymś więcej, niż tylko pięknym muralem – awansowała do rangi jednego z symboli miasta.

EKSPERYMENT MONTGOMERY'EGO

Jak sądzisz, czy chętniej pomógłbyś zagubionej turystce w otoczeniu samochodów, szkła i betonu, czy na małej, swojsko wyglądającej uliczce ze sklepikami i knajpkami? Pewnie powiesz, że zaoferujesz pomoc niezależnie od otoczenia. Ale Charles Montgomery dowiódł, że jest inaczej. Podczas eksperymentu przeprowadzonego w Nowym Jorku ochotnicy spacerowali po wyznaczonych w mieście strefach[7]. Notowali swoje wrażenia i odczucia, na nadgarstkach mieli też opaski z czujnikami mierzącymi między innymi poziom stresu. Porównano dwa miejsca: „swojską" uliczkę i fragment innej ulicy – z długą, martwą, szklano-betonową fasadą i jezdnią zapełnioną samochodami. Okazało się, że w zimnym, jednostajnym otoczeniu stajemy się bardziej spięci i przygnębieni. Przyspieszamy kroku, jakbyśmy chcieli jak najszybciej uciec z nieprzyjaznej przestrzeni. Zupełnie inaczej jest w otoczeniu, które jest trochę nieuporządkowane – jak wspomniana uliczka. Tam, gdzie elewacje są zróżnicowane, drzwi i okna pootwierane, gdzie jest zieleń i kawiarniane ogródki – stajemy się bardziej zrelaksowani i radośniejsi. Różnicę odczuła też podstawiona przez zespół Montgomery'ego kobieta udająca zagubioną turystkę. W przyjaznej przestrzeni znalazło się więcej chętnych, żeby jej pomóc. Ciepłe, otwarte i przyjazne otoczenie sprawia, że i my zachowujemy się w bardziej ciepły, otwarty i przyjazny sposób. Wchodzimy w społeczne interakcje, które – czego dowodzi wiele badań – poprawiają nam samopoczucie. Wyzwalają radość.

Ale żeby się przekonać, w jakich miejscach ludzie czują się najlepiej i najchętniej spędzają czas, nie trzeba skomplikowanych eksperymentów. W Krakowie wystarczy pójść na ulicę Dolnych Młynów albo pod hotel Forum. W obu przypadkach dzięki oddolnym inicjatywom zdegradowana przestrzeń ożyła, zmieniła się w przyjazną, zróżnicowaną i piękną w specyficzny, bezpretensjonalny sposób. I przyciąga. O wiele bardziej wolę postać w wyjątkowo długiej kolejce po piwo (koniecznie pszeniczne) w „Weźże Krafta", niż czekać na kelnera w restauracyjnym czy kawiarnianym ogródku któregoś z nowych hoteli, gdzie wszystko jest odpicowane, dopięte na ostatni guzik, kelner ma uśmiech numer sześć, a siedzący przy sąsiednich stolikach udają, że pozostali klienci nie istnieją. W „Weźże Krafta" byłem świadkiem, jak na jednym ogródkowym siedzisku, a dokładniej na zaadaptowanej do

tego celu skrzynce siedziały plecami do siebie dwie osoby, każda zwrócona do innego stolika (też skrzynki). Wyobrażacie sobie takie „współdzielenie" jednego miejsca do siedzenia w eleganckiej, zimnej restauracji? Na długo przed powstaniem w Krakowie „Tytano", kiedy pomieszkiwałem w Warszawie (gdy byłem posłem, spędzałem tam mniej więcej połowę czasu), jednym z moich ulubionych miejsc było „Soho Factory" na Pradze. Wpadałem tam latem, żeby coś zjeść – zwykle w „Szklarni", a dokładniej w jej restauracyjnym ogródku – albo popracować. W Warszawie, gdzie życie pędzi znacznie szybciej i wszyscy spieszą się bardziej niż w Krakowie (u nas nawet taksówkarze jeżdżą znacznie wolniej niż warszawscy – zauważyliście?), „Soho" było jednym z niewielu miejsc, w których to tempo wyraźnie zwalniało. W pogodne dni ludzie odpoczywali albo pracowali z tabletami w rękach na rozstawionych gdzie bądź leżakach czy rozwieszonych hamakach. Spodobało mi się i to, że mój garnitur w tym miejscu ani nikogo nie dziwił, ani nie był czymś nadzwyczajnym. Bo ludzka różnorodność jest jedną z niesamowitych cech tego miejsca. Jest też cechą „Forum Przestrzenie" i „Tytano" przy ulicy Dolnych Młynów.

Ale wracając do Montgomery'ego – jego eksperyment idealnie „gra" z zasadą 20 minut od studni Larsona. Jeśli w promieniu 20 minut mamy znaleźć wszystko, czego potrzebujemy, przestrzeń musi być zróżnicowana. Montgomery dowodzi jeszcze jednego: zróżnicowanie ma dotyczyć nie tylko funkcji, ale też wyglądu przestrzeni. W Melbourne władze miasta pokusiły się o ciekawe obostrzenie: wprowadziły zakaz tworzenia jednolitych, martwych elewacji. Co najmniej 80 procent frontu budynku na poziomie ulicy muszą tam stanowić drzwi i okna wystawowe. Jan Gehl, duński urbanista, takie „żywe", pozbawione monotonii ulice nazywa ulicami z „miękką krawędzią". Ich przeciwieństwem jest „twarda krawędź", czyli pusta i martwa ulica z eksperymentu Montgomery'ego. W książce *Miasto dla ludzi* Gehl napisał: „Żaden inny temat nie ma większego wpływu na życie i atrakcyjność przestrzeni miejskiej niż aktywne, otwarte i pełne życia krawędzie. (…) Gdy krawędzie miasta działają, wzmacniają jego życie. Aktywności mogą wpływać wzajemnie na siebie, bogactwo doznań się zwiększa, chodzenie staje się bezpieczniejsze, odległości wydają się mniejsze"[8]. Różnorodność przestrzeni w oczywisty sposób sprzyja ludziom. W Krakowie trzeba ten fakt

uwzględniać na etapie tworzenia planów miejscowych – poprzez różnorodne funkcje, ale też przy uchwalaniu zasad dla parków kulturowych.

Wielofunkcyjność może też – i powinna – dotyczyć miejskich inwestycji. W rozmowie z Aleksandrem Gurgulem z krakowskiej „Gazety Wyborczej" Charles Montgomery jako przykład jednej z najgorzej urządzonych przestrzeni publicznych w naszym mieście podał Centrum Kongresowe ICE Kraków (o ironio, władze miasta są z niego niezwykle dumne). Dlaczego? Bo jest jak „pusty magazyn". „Popatrz na krawędzie tego budynku. One niczego nie wnoszą. Wzdłuż nich nic się nie dzieje. Są tylko ścianami budynku. A na parterze mogłyby funkcjonować bary, restauracje albo klub fitness. To ożywiłoby tę przestrzeń publiczną" – tłumaczył Montgomery[9]. Każdy tego rodzaju obiekt, budowany przecież za pieniądze z naszych podatków, powinien służyć maksymalnie dużej liczbie mieszkańców i żyć przez cały dzień, a nie tylko w wybrane wieczory w miesiącu. Podobnie jest z Tauron Areną. Przestrzeń wokół niej aż się prosi o atrakcyjne, służące mieszkańcom zagospodarowanie. Można by tam stworzyć na przykład tor dla rolkarzy, siłownię na wolnym powietrzu, wielofunkcyjne, dostępne dla wszystkich boiska. Niestety wokół hali już rosną bloki mieszkalne, wkrótce pojawią się kolejne. Jeśli szybko nie zmieni się sposób myślenia władz miasta, to Tauron Arena nie stanie się miejscem służącym wszystkim Krakowianom. Będzie, tak jak teraz, tylko dla tych, których stać na drogie bilety na wieczorny koncert czy mecz.

DZIELNICA FINANSOWA W KRAKOWIE?

Korniszon, czyli Gherkin, to popularna nazwa jednego z wieżowców w londyńskim City. Gherkin jest budynkiem ekologicznym. Jego stożkowaty (ogórkowaty) kształt sprawia, że wiatr „omija" budynek i nie napiera na niego. Pod Korniszonem nie ma też ulicznych przeciągów, które często pojawiają się przy wieżowcach. Elewacja z podwójnego szkła powoduje z kolei, że budynek mniej nagrzewa się latem i mniej schładza zimą – czyli zużywa mniej energii. A do tego jak on wygląda… Nie jest zresztą jedynym w Londynie przykładem drapacza chmur, który nie tylko nie oszpeca miasta, ale wręcz je upiększa. The Shard, najwyższy budynek w Londynie, cały ze szkła, też robi niesamowite wrażenie. Ale na mnie, kiedy byłem w stolicy Anglii,

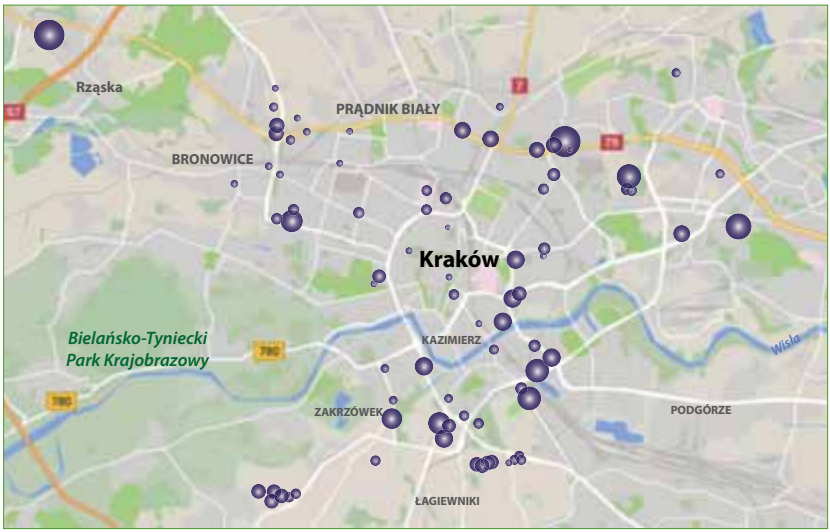
Canary Wharf jest wyjątkową dzielnicą biurowo-finansową, w której udało się zachować mnóstwo zieleni i pogodzić wiele funkcji.

wrażenie zrobiło co innego: stosunkowo nowa, rywalizująca z City dzielnica finansowo-biurowa – Canary Wharf. W przeciwieństwie do City, nieco bardziej oddalona od starego centrum miasta (spacer spod Korniszona do londyńskiej Tower czy Tower Bridge zajmie tylko 10–15 minut), powstała na terenie dawnych doków, w zakolu Tamizy nazywanym Psią Wyspą. Canary Wharf to nie tylko drapacze chmur. To też piękny park, kanały na każdym kroku i mnóstwo otwartej przestrzeni – placów i deptaków. To, co mnie najbardziej urzekło w tej nowej dzielnicy, to ludzie, którzy są tam wszędzie. W porze lunchu uliczki i place są pełne. Pracownicy biurowców (i turyści,

bo Canary Wharf to już obowiązkowy punkt podczas zwiedzania Londynu) spacerują, przystają, rozmawiają ze sobą. Jedzą w restauracyjnych ogródkach i stoją w kolejkach do food trucków. Nowa dzielnica finansowa Londynu została zaprojektowana tak, żeby nie być martwym, szklano-betonowym centrum finansów i usług, ale stać się żywym miejscem, w którym ludzie wymieniają się pomysłami i przebywają ze sobą. Wiem, że brzmi to dość nieprawdopodobnie, ale każdy, kto był na Psiej Wyspie, wie, że to prawda.

Canary Wharf powstało z tego samego powodu, z którego wcześniej w londyńskim City urosły (i dalej rosną) wieżowce aspirujące do bycia najwyższymi w Europie: z powodu braku miejsca na nową powierzchnię

Nawet stacja kolejki naziemnej Canary Wharf wygląda nieprawdopodobnie.



Biurowce w Krakowie powstają w całkowicie chaotyczny sposób. Na mapce zaznaczono pojedyncze budynki i ich niewielkie skupiska.

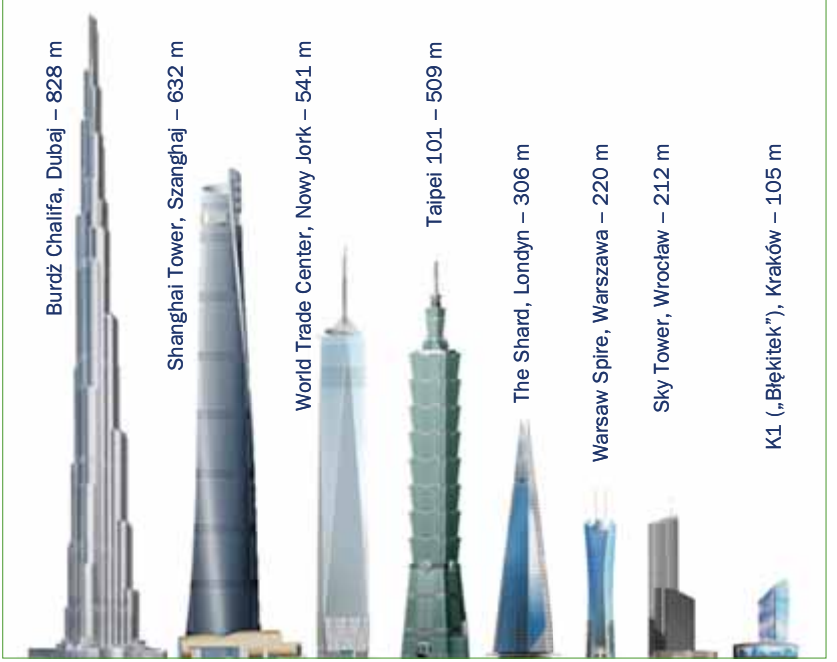
biurową. W Londynie ten rozwój przebiega w sposób harmonijny i zaplanowany. W Krakowie biurowce powstają tam, gdzie deweloperzy mają fantazję je postawić i gdzie urząd się na to godzi – najczęściej na działkach, dla których nie ma miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Rezultatem jest totalne rozproszenie. Ulice Opolska i Pawia, Bora-Komorowskiego, Armii Krajowej, Kapelanka i Zabłocie – jeśli pokusimy się o zaznaczenie na mapie Krakowa „centrów" biurowych, ukazuje się kompletny chaos. A przecież mogłoby być inaczej.

Podobnie jak w przypadku osiedli, również budynki oferujące nową powierzchnię biurową powinny powstawać w sposób harmonijny i zaplanowany. Co to oznacza? Przede wszystkim wyznaczenie na mapie miasta jednej czy dwóch lokalizacji, gdzie mogą „rosnąć" wieżowce: nie w pobliżu zabytkowego centrum, ale na obrzeżach. To może być z jednej strony Nowa Huta Przyszłości (pod warunkiem, że przestanie być tylko punktem na mapie i pomysłem na papierze), a z drugiej – na przykład – poprzemysłowe tereny Płaszowa i Rybitw czy południowa część Skotnik. Te obszary muszą

spełniać dwa warunki: być dobrze skomunikowane z pozostałymi częściami miasta dzięki położeniu w pobliżu węzłów komunikacji publicznej (na przykład przystanków kolei aglomeracyjnej) oraz nie kolidować wysoką zabudową z zabytkową sylwetą miasta i komfortem życia mieszkańców. Tylko wtedy będzie możliwe pojawienie się na mapie miasta drapaczy chmur z prawdziwego zdarzenia. Wiem, że skyline ma w Krakowie wielu przeciwników, ja jednak uważam, że miasto na miarę Krakowa powinno mieć drugą, obok zabytków, architektoniczną wizytówkę – piękne wieżowce.

Uważny Czytelnik powie teraz: „A co ze zróżnicowaniem funkcji, zróżnicowaniem przestrzeni, zasadą 20 minut od studni? Przecież dzielnica finansowa nie wpasowuje się w te zasady…" Odpowiedź jest prosta: Canary

„Błękitek" – najwyższy budynek w Krakowie – wypada blado nie tylko w porównaniu do światowych, ale i polskich drapaczy chmur



Rysunek 3

Wharf. Tę londyńską dzielnicę biurowo-finansową udało się zaprojektować i stworzyć tak, że spełnia większość warunków, o których pisałem wcześniej. Dlaczego nie miałoby to być możliwe również w Krakowie?

Czytelniku, kiedy następnym razem wyjdziesz z domu, popatrz na swoją okolicę trochę innym okiem. Pomyśl, jak dzięki opisanym tu rozwiązaniom mogłoby się zmienić Twoje prywatne 20 minut od studni.

Nowa mapa przestrzenna może sprawić, że prywatne mapy miejskie każdego z nas staną się w znacznie większym stopniu mapami radości. A właśnie na radości z życia w pięknym i wygodnym mieście powinno zależeć nam najbardziej. I realizacji tego celu władze Krakowa muszą poświęcić całą swoją energię, której dzisiaj tak bardzo brakuje.

MAPA DROGOWA

Rozdział 4

MAPA DROGOWA

weźmy na przykład…
Aleje Trzech Wieszczów: w miejscu czy w ruchu?

„RADOŚĆ" PODRÓŻOWANIA

Na co dzień nie zdajemy sobie z tego sprawy (bo o tym nie myślimy), ale doświadczamy miasta częściej, przemieszczając się między różnymi miejscami, niż w nich przebywając. To doświadczenie mogłoby być doświadczeniem radosnym. A nawet jeśli nie radosnym, to przynajmniej mało uciążliwym. Czy nim jest?

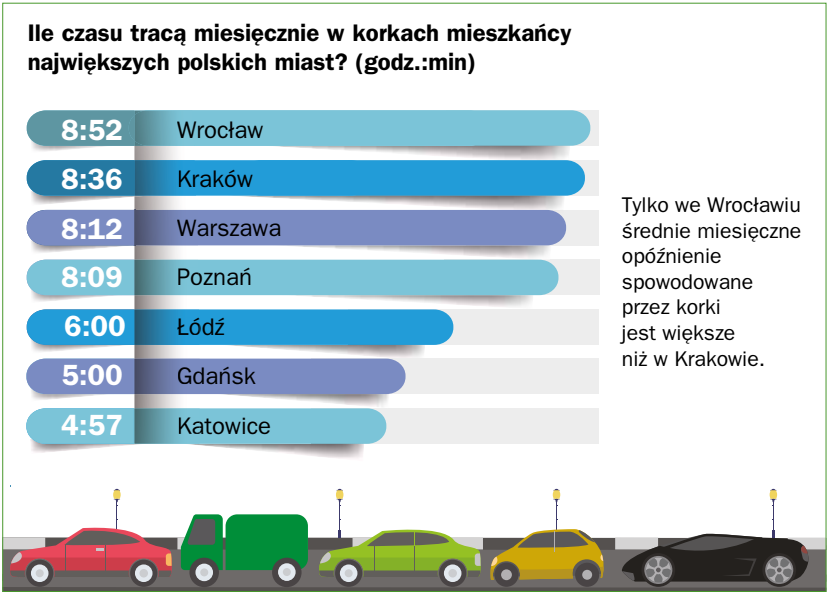
Sam poruszam się po Krakowie głównie własnym samochodem. Usprawiedliwia mnie fakt, że to auto elektryczne, więc przynajmniej nie zanieczyszcza powietrza i nie hałasuje. Argument za tym, żeby poruszać się samochodem, mam taki sam jak wszyscy: tak jest po prostu najwygodniej.

Ale przemieszczanie się po naszym mieście prywatnym autem nie jest ani łatwe, ani przyjemne. Moja znajoma, która mieszka w jednym z bloków na Ruczaju, opowiadała mi ostatnio, że sam wyjazd z osiedla zajmuje jej codziennie rano prawie 40 minut. Potem stoi w korku na ulicy Kobierzyńskiej, żeby w ślimaczym tempie dotrzeć do Kapelanki – na której też stoi w korku. Później utyka w sznurze samochodów na ulicy Monte Cassino, żeby skręcić na most Dębnicki (na którym stoi w korku) i postać jeszcze trochę w Alejach. Nie inaczej wyglądają trasy Krakowian dojeżdżających do pracy z innych części miasta: Bieżanowa, Huty, Bronowic. Mamy takie ulice, które są zakorkowane nawet w wakacje, nawet w weekendy. Nic dziwnego – w ciągu 10 lat, czyli w latach 2005–2015, liczba pojazdów przypadających na 1000 mieszkańców Krakowa zwiększyła się o (sic!) prawie 40 procent – z 505 do 708. W tym samym okresie łączna długość dróg w Krakowie (wszystkich – od krajowych po gminne) wzrosła o 5 procent, a długość linii tramwajowych – o 7 procent[1]. Metro – mimo

że mieszkańcy opowiedzieli się za nim w referendum – stoi pod znakiem zapytania.

Poruszanie się po mieście własnym autem jest wciąż, niestety, najbardziej komfortowe, bo władze Krakowa niewiele robią, żeby nas zachęcić do zostawienia go pod domem. Komunikacja publiczna nie jest tania, a do tego wciąż jest niewystarczająco sprawna i szybka. Nie wszędzie dociera. Autobusy, a często i tramwaje, stoją w tych samych korkach co samochody. Brakuje ścieżek rowerowych. Brakuje miejsc, gdzie ci, którzy przyjeżdżają do pracy spod miasta, mogliby zostawić własne auto i przesiąść się do transportu publicznego. A chętnie by to zrobili, czego dowodzą zastawione samochodami z „pozakrakowskimi" rejestracjami osiedlowe parkingi, jak choćby te na osiedlu Krowodrza Górka.

Mimo że Kraków regularnie jest w czołówce rankingów najbardziej zakorkowanych miast w Polsce, mimo że w lokalnych badaniach mieszkańcy uporczywie skarżą się na problemy z parkowaniem, mimo że mamy



Wykres 4

najgorsze ze wszystkich europejskich metropolii powietrze, do czego przyczyniają się również spaliny samochodowe – w kwestii transportu władzom naszego miasta brakuje pomysłu. W rezultacie nie ma planowania, więc nie ma też spójnej strategii. Włodarzom nie można nawet zarzucić braku konsekwencji – bo nie ma czego konsekwentnie realizować.

A przecież może być inaczej.

TRANSPORT ZA ZERO ZŁOTYCH

Kiedy w 2014 roku startowałem w wyborach na prezydenta Krakowa, bezpłatny transport publiczny był jedną z moich głównych propozycji. I w tej kwestii nic się nie zmieniło. Nadal uważam, że to świetny sposób na skłonienie mieszkańców do wymiany własnego auta na tramwaj czy autobus. I mówiąc „transport publiczny", mam na myśli nie tylko autobusy i tramwaje, ale też choćby rowery miejskie. Jednak wyjaśnijmy sobie jedno: darmowa komunikacja miejska w proponowanym przeze mnie wariancie nie byłaby wcale dla mieszkańców w 100 procentach darmowa. Bo do bezpłatnych przejazdów byliby uprawnieni nie wszyscy, ale tylko ci, którzy już składają się na transport publiczny: ci, którzy płacą w Krakowie podatki.

Podczas kampanii wyborczej mój postulat miał tylu entuzjastów co krytyków. Tych ostatnich nie przekonywały moje dokładne wyliczenia, w których dowodziłem, że wpływy z podatku PIT, pochodzące od osób, które – żeby skorzystać z możliwości jazdy bez biletu – zarejestrują się w jednym z krakowskich urzędów skarbowych, pokryją koszty funkcjonowania darmowego transportu. Niektórzy z tych krytyków przywoływali przykład Tallina, w którym wówczas od nieco ponad roku funkcjonowało takie właśnie rozwiązanie: bezpłatna komunikacja publiczna dla osób płacących tam podatki. Wtedy darmowy transport działał w stolicy Estonii na tyle krótko, że nie było jeszcze rzetelnych danych liczbowych. Teraz już są. Dzisiaj Tallin „zarabia" na darmowym transporcie około 20 milionów euro rocznie (co z nadwyżką pokrywa ubytek w miejskiej kasie, spowodowany znacznym zmniejszeniem przychodów z biletów) – o tyle wzrastają roczne wpływy z podatku dochodowego, zwiększa się bowiem liczba podatników. A w Tallinie sprawa jest trudniejsza niż w Krakowie. Żeby płacić tamtejszy „PIT",

trzeba się zameldować. U nas wystarczy proste zgłoszenie do urzędu skarbowego: jeden druk, którego wypełnienie zajmuje kilka minut. Ale wróćmy do stolicy Estonii. Po dwóch latach od wprowadzenia zmian, w porównaniu z ostatnim rokiem płatnej komunikacji miejskiej, korzystało z niej o 5 procent więcej osób. Po trzech latach było to już 8 procent, a o 5 procent zmalała liczba pojazdów w centrum miasta[2]. To rozwiązanie po prostu działa.

SZYBCIEJ, ŁATWIEJ, WYGODNIEJ

Oczywiście sama możliwość jazdy bez biletu nie wystarczy – i nie wystarczyłaby też w Tallinie. Jak wynika z *Kompleksowych Badań Ruchu*, przeprowadzonych w Krakowie na zlecenie urzędu miasta w 2013 roku, najczęściej wskazywanym powodem, dla którego Krakowianie wybierają komunikację miejską, jest… brak własnego samochodu. Tak deklaruje najwięcej, bo aż 40 procent ankietowanych[3]. Jeżdżą MPK nie dlatego, że tak jest szybciej albo wygodniej. Jeżdżą, bo nie mają alternatywy. W tych samych badaniach zapytano też mieszkańców, co skłoniłoby ich do rezygnacji z własnego auta na rzecz tramwaju albo autobusu. Niestety wśród wielu odpowiedzi do wyboru nie znalazły się bezpłatny transport publiczny ani nawet obniżka cen biletów – taka polityka „marchewki" jest obca władzom naszego miasta, więc nie było sensu o to pytać. Ale znalazły się inne opcje. Najczęściej wybieraną była „możliwość szybkiego dojazdu komunikacją miejską (bez korków)", którą wskazało prawie 40 procent ankietowanych. Dla nieco ponad 20 procent powodem do zostawienia auta w domu byłaby „poprawa komfortu podróżowania komunikacją miejską". Ale krakowskie badania nie są żadnym odkryciem.

W Tallinie wprowadzenie darmowego transportu było tylko jednym z kroków do osiągnięcia celu, jakim jest zwiększenie procentowego udziału podróży transportem publicznym. Drugim była poprawa jego jakości i szybkości. Wymieniono tabor. Powstał sprawny system informacji pasażerskiej działający w czasie rzeczywistym. Pojazdy komunikacji miejskiej dostały na ulicach priorytet – przede wszystkim dzięki osobnym pasom ruchu. To proste: co z tego, że pojadę za darmo, jeśli podróż zajmie mi dwa razy więcej czasu, niż gdybym pojechał własnym autem. Wprowadzenie bezpłatnego

transportu miejskiego ma sens tylko pod warunkiem, że będzie on sprawny na tyle, żeby być atrakcyjną alternatywą dla prywatnego samochodu.

I w tym miejscu trzeba po części oddać sprawiedliwość władzom Krakowa. Nawet ci, którzy nie korzystają z usług MPK, z pewnością zauważyli, że w naszym mieście tabor się zmienia. Niskopodłogowe tramwaje widujemy już znacznie częściej – to prawie połowa wagonów. Sporo zainwestowano też w wymianę autobusów. Ale w tej beczce miodu jest i łyżka dziegciu: na 92 nowe miejskie autobusy, które pojawiły się na krakowskich ulicach w 2016 roku, tylko 5 (!) to pojazdy elektryczne. To stanowczo za mało jak na miasto, które chce (bo chyba chce?) nadążać za światowymi trendami, a do tego nie może się uporać z problemem smogu. Wydaje się oczywiste, że w naszych specyficznych krakowskich warunkach postawienie na bezemisyjny transport publiczny powinno być priorytetem. Zamiast kupować autobusy spalinowe, za cel powinniśmy postawić sobie wymianę całego taboru na elektryczny. Rozumieją to już władze innych polskich miast. Na przykład w Jaworznie do końca 2017 roku co trzeci miejski autobus ma być na prąd. Władze Bielska-Białej stawiają dodatkowo na energię słoneczną – są już nią zasilane niektóre biletomaty.

KOLEJ NA KOLEJ

Kiedy byłem posłem, do Warszawy jeździłem głównie pociągiem. Do dzisiaj bardzo lubię ten sposób podróżowania – z tych samych powodów, co prawdopodobnie wielu czytających te słowa: w pociągu można poczytać, popracować, pogapić się przez okno, zapomnieć o korkach. Pociąg, podobnie zresztą jak tramwaj, to też dużo bardziej ekologiczny sposób przemieszczania się niż samochód.

Tymczasem gdybym miał wystawić władzom naszego miasta ocenę dotyczącą transportu szynowego, byłaby to trója na szynach. Nowe linie tramwajowe powstają stanowczo zbyt wolno. Metro pozostaje w mglistych planach. Ruszył tylko projekt Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, na czym Kraków skorzysta. Ale uruchomienie linii do Wieliczki, Miechowa i Tarnowa to zasługa samorządu wojewódzkiego, a nie władz Krakowa. Gdyby nie wyjątkowa opieszałość tych ostatnich, dzisiaj projekt byłby o wiele

bardziej zaawansowany. Metro to inwestycja trudna i kosztowna, wymagająca rządowego dofinansowania. Tym bardziej więc w pierwszej kolejności powinniśmy postawić na kolej. Kolej aglomeracyjna może powstać szybciej, łatwiej i taniej dzięki wykorzystaniu istniejących już torów, przede wszystkim obwodnic towarowych Krakowa. Dzięki nim można by na przykład łatwo skomunikować Bronowice z Nową Hutą i „obsłużyć" osiedla na Prądniku Czerwonym czy Górce Narodowej, których mieszkańcy od lat czekają na tramwaj. Rozwój transportu szynowego to jeden z najlepszych sposobów na ograniczenie liczby aut w mieście, czyli zmniejszenie korków i emisji spalin. Powinien być w Krakowie priorytetem.

DOBRZE POINFORMOWANI

Przemek, mój znajomy, który od kilku lat jest warszawskim „słoikiem", pokazał mi niedawno tamtejszą aplikację transportową na smartfony. Pod nazwą TramBus kryje się całkiem fajne rozwiązanie. Aplikacja wykorzystuje GPS-y w miejskich autobusach i tramwajach. Lokalizuje użytkownika i pokazuje mu najbliższe przystanki. Klikając w numer linii, otrzymujemy informację, o której na wybranym przez nas przystanku pojawi się pojazd wybranej linii. Uczciwie dodaję, że warszawski TramBus nie pokazuje jeszcze w czasie rzeczywistym lokalizacji wszystkich pojazdów – bo nie wszystkie mają już GPS-y (nie posiadają ich na przykład linie obsługiwane przez firmy zewnętrzne, ale te miejskie mają je w znakomitej większości). Ale nie ma mowy o pomyłce – dane w czasie rzeczywistym wyświetlają się na czerwono, a te rozkładowe – na szaro. Jak później przeczytałem, z podobnej aplikacji mogą też korzystać poznaniacy.

A w Krakowie? Tradycyjnie – nie da się. Chyba że urzędników wyręczą sami mieszkańcy. W kwietniu 2017 roku student AGH, Jacek Kowalski, usiadł do komputera i w trzy dni stworzył aktualizowaną na bieżąco w Internecie mapkę pokazującą w czasie rzeczywistym, gdzie znajdują się poruszające się po mieście tramwaje. Skorzystał z danych, które ZIKiT umieszczał w sieci w formie zupełnie nieprzydatnej dla pasażerów. Jego strona przeżywa oblężenie. To pokazuje, jak duże jest zapotrzebowanie na informacje ułatwiające poruszanie się po mieście komunikacją zbiorową.

Młody człowiek zawstydził setki urzędników. Wystarczy chcieć. I mieć trochę energii, żeby to „chcenie" przekształcić w konkret.

Takich narzędzi można by stworzyć mnóstwo. O ile przyjemniej byłoby, wiedząc – dzięki aplikacji we własnym telefonie – że tramwaj spóźni się 8 minut, poczekać na niego w księgarni, zamiast marznąć zimą na przystanku i wdychać trujący smog. W Krakowie taką aplikację moglibyśmy też wyposażyć w dane dotyczące lokalizacji miejskich wypożyczalni rowerów, a nawet w możliwość zarezerwowania sobie roweru. A w przyszłości i w inne funkcje obsługujące przyszłe rozwiązania transportowe, takie jak szybka kolej miejska czy samochody wypożyczane na minuty, o czym za chwilę.

ULICZNA (R)EWOLUCJA

W rozdziale o mapie przestrzennej sporo piszę o tym, że w Krakowie brakuje miejsca. Że są nam odbierane parki, skwery, place. Że wszechogarniająca ciasnota przygnębia i zniechęca do wychodzenia z domu.
Wyjrzyj proszę teraz, Czytelniku, przez swoje okno (albo, jeśli w tej chwili nie możesz, przypomnij sobie ten widok). Jeśli nie jesteś jednym z nielicznych w naszym mieście szczęściarzy, którzy z okna widzą zieleń, to pewnie zobaczysz beton i… samochody. Wyobraź sobie teraz, że z miejsc, które codziennie oglądasz, znikają wszystkie auta. Co do jednego. Odsłaniają się chodniki, place, ulice. Pojawia się wolna przestrzeń, którą można wykorzystać na dziesiątki sposobów (i nie mam tu na myśli jej zabudowywania). Ciekawy eksperyment, prawda?

Enrique Peñalosa, burmistrz Bogoty, przeprowadził taki eksperyment na żywym organizmie. Dwudziestego czwartego lutego 2000 roku, w trzecim roku swojej pierwszej kadencji, zamknął na jeden dzień całe miasto dla aut. Dodam, że był to czwartek, normalny dzień roboczy. Na ulice ponadsześciomilionowej wówczas metropolii nie wyjechał ani jeden z 800 tysięcy prywatnych samochodów. Niektórzy mieszkańcy zapewne nie byli specjalnie zadowoleni. Ale nie wydarzyła się też żadna katastrofa: wszyscy dotarli do pracy, frekwencja w szkołach nie spadła. Tysiące ludzi wybrały się do pracy pieszo, na rowerach i na rolkach. Miejskie autobusy były przepełnione. To był początek bogotańskiej „rewolucji miejskiej". Krótko po tym dniu bez

samochodu (z konieczności) mieszkańcy Bogoty w powszechnym głosowaniu zdecydowali, żeby takie wydarzenie organizować co roku. W badaniach opinii publicznej przyznali, że od lat nie byli tak optymistycznie, jak tego właśnie dnia, nastawieni do życia w mieście.

W tej chwili w Bogocie część ulic jest na stałe zamknięta dla ruchu, a większość – w tym te główne – jest wolna od aut w każdą niedzielę. Bo w tym dniu ludzie spacerują, uprawiają sport, dzieci się bawią. Organizowane są otwarte pikniki i grille, prowadzone zajęcia aerobiku i jogi na wolnym powietrzu. Kwitną uliczne kawiarnie i drobny handel. W każdym takim wydarzeniu bierze udział ponad milion ludzi. Taki dzień bez samochodu nazywa się już nie tylko w stolicy Kolumbii, ale na całym świecie Ciclovia. Dublin, Madryt, Paryż, Hamburg, Kopenhaga – to tylko kilka przykładów europejskich metropolii, które stopniowo ograniczają ruch samochodowy w centrum.

A w Krakowie po staremu. Pomysł na zamknięcie centrum dla samochodów też się pojawił, ale władze miasta w tej sprawie zachowały się – tradycyjnie – jak słoń w składzie porcelany. Na początku 2017 roku ZIKiT przedstawił projekt, który wzbudził przerażenie – mieszkańców i przedsiębiorców. Z mapką z pozamykanymi ulicami w centrum urzędnicy wyskoczyli bez uprzedzenia, bez wcześniejszego wytłumaczenia, po co i dlaczego, bez zapytania mieszkańców o zdanie. W mieście, po którym prawie połowa mieszkańców przemieszcza się prywatnymi autami, spowodowało to żywiołowe protesty. I nic dziwnego. Urzędnicy nie tylko zaskoczyli Krakowian. Potężnym błędem był też brak „marchewki" – proponując zamknięcie centrum, nie zaoferowano mieszkańcom niczego w zamian. Na przykład gwarancji wybudowania nowych ścieżek rowerowych, poprawy funkcjonowania transportu publicznego czy stworzenia parkingów Park&Ride.

Peñalosa w Bogocie zafundował mieszkańcom terapię szokową. Trudno inaczej nazwać zmuszenie ich do porzucenia swojego auta na jeden dzień. Jednak ten jeden dzień przekonał ich, że nie tylko można żyć bez samochodu, ale też, że bez samochodu może być po prostu fajnie. Absolutnie nie namawiam władz Krakowa do tego samego. Nasza komunikacja miejska by tego nie udźwignęła, zadaniu nie sprostałaby też wciąż jeszcze mizerna sieć ścieżek rowerowych. Ale takie eksperymenty, przeprowadzane punktowo

W Bogocie w każdą niedzielę zamyka się dla samochodów aż 120 kilometrów ulic.

– na ograniczonym obszarze, znacznie mniejszym od całej dzielnicy, początkowo tylko w sobotę czy niedzielę, do tego połączone z akcją informacyjną, to już zupełnie inna sprawa. Trzeba zacząć od pokazania, że diabeł nie jest taki straszny, jak go malują. Przedstawić przykłady innych miast. Pozwolić o nich opowiedzieć ludziom, którzy znają temat, bo sami wprowadzali takie rozwiązania u siebie. I tym, którzy na własnej skórze ich doświadczyli. Urzędnikowi trudno będzie przekonać właściciela małego sklepiku, że nie spadną mu obroty, jeśli na dojeździe do jego lokalu stanie zakaz wjazdu. Ale ten sam właściciel sklepiku może poprzeć zmiany, jeśli porozmawia ze swoim kolegą po fachu z innego miasta, w którym ograniczono ruch. Bo dowie się od niego, że dzięki przechodniom, którzy pojawili się na zamienionej w deptak ulicy, ma więcej klientów i – co oczywiste – zarabia więcej pieniędzy. Tak samo jak w Krakowie, również w Meksyku sklepikarze protestowali, bo bali się zamknięcia ulic. Dzisiaj zamknięcie dla ruchu części Mexico City określa się „największym w kraju komercyjnym sukcesem ulicy"[4]. Drobny handel i gastronomia zyskały na tym ogromnie.

Drugim krokiem powinny być konsultacje dotyczące konkretnych już, trwałych, systemowych rozwiązań: rozmowa z mieszkańcami z prawdziwego zdarzenia, a nie tylko zamieszczenie na poświęconej dialogowi społecznemu stronie internetowej, o istnieniu której większość Krakowian nie ma pojęcia, informacji o „wyłożeniu do publicznego wglądu projektu…". Dopiero krokiem trzecim – przygotowanie projektu zmian i pokazanie go światu na konferencji prasowej.

Zmiany powinny być stopniowe. Nie rewolucyjne, jak chciałby ZIKiT, ale ewolucyjne. Najpierw tymczasowe, weekendowe, a dopiero potem trwałe. Najpierw na małym obszarze, dopiero później, przy akceptacji mieszkańców, rozszerzanym o kolejne ulice. I każda zmiana powinna być przemyślana – jeśli nie pozwalamy gdzieś wjechać samochodem, upewnijmy się, że jest możliwość komfortowego dojechania w to samo miejsce komunikacją publiczną. Jeśli jej nie ma, trzeba ją stworzyć. Jeśli nie pozwalamy gdzieś zaparkować auta, zapewnijmy miejsca parkingowe na obrzeżach zamkniętej strefy. Jeśli się komuś coś zabiera, trzeba dać mu coś w zamian.

Żeby było jasne: nie jestem zwolennikiem wyrzucenia z miasta wszystkich aut i zamienienia wszystkich krakowskich ulic w deptaki. Jednak ruch

samochodowy w mieście trzeba ograniczyć: z powodu korków, smogu, braku miejsc parkingowych, zastawionych autami chodników i wszechobecnej ciasnoty. Ale droga do osiągnięcia tego celu powinna być zupełnie inna od tej, którą forsują władze miasta. Nie może to być nakaz urzędników. To musi być decyzja mieszkańców. Podobnie jak w przypadku rezygnowania z samochodu na rzecz roweru czy komunikacji miejskiej, rolą urzędników jest sprawić, żeby Krakowianie sami tego chcieli.

WSPÓŁDZIELĄCA BREMA

Brema ma ponad 1200-letnią historię i przepiękny ratusz. Trasa zwiedzania najważniejszych zabytków została wyznaczona nietypowo: dwoma tysiącami zrobionych z mosiądzu i stali szpilek. To z Bremy byli słynni muzykanci z baśni braci Grimm – mają tam zresztą swój pomnik. Jednak Brema znana jest z czegoś jeszcze: jest światowym liderem carsharingu, czyli współdzielenia samochodów.

W latach 90. Brema miała takie same problemy jak dzisiaj Kraków: korki, brak miejsc parkingowych, zastawione autami chodniki i ulice. Właśnie wtedy zaczął tam raczkować carsharing – wówczas jako coś w rodzaju małego, prywatnego klubu, w ramach którego można było wypożyczyć auto na godziny albo nawet minuty. Władze miasta na poważnie zajęły się tematem w 2009 roku: powstał pierwszy na świecie miejski plan carsharingowy. Współdzielenie samochodów miało też mocną i skuteczną kampanię promocyjną z takimi hasłami jak: „Czy kupujesz krowę, jeśli chcesz szklankę mleka?", i spotami jak ten, w którym James Bond w trakcie pościgu korzysta z carsharingowego auta.

Projekt wypalił. Carsharing jest dziś w Bremie jedną z opcji, z których można korzystać na podstawie biletu okresowego na transport zbiorowy. Trzeba tylko „załadować" kartę miejską kwotą niespełna 10 euro miesięcznie, a dodatkowe opłaty ponosi się w zależności od korzystania z wypożyczonych aut: są naliczane proporcjonalnie do czasu wypożyczenia i przejechanych kilometrów. Oczywiście można też wypożyczyć samochód bezpośrednio od jednego z prywatnych operatorów, z którymi współpracuje miasto. Ale jeśli korzysta się ze współdzielonych samochodów często,

W Berlinie na zasadach carsharingu można wypożyczyć niewielkie auta elektryczne.

to się zwyczajnie nie opłaca. Na terenie miasta działa około 70 samoobsługowych stacji carsharingowych rozmieszczonych w bardzo przemyślany sposób. Znajdują się głównie w pobliżu punktów przesiadkowych i stacji z rowerami do wypożyczenia. Ich liczba rośnie dzięki wprowadzonym przez władze miasta zachętom dla deweloperów – bardziej opłaca im się tworzyć miejsca parkingowe dla carsharingu zamiast tradycyjnych parkingów. Flota liczy ponad 200 aut. Samochody są zróżnicowane, żeby każdy mógł znaleźć to, czego akurat potrzebuje: idealne na zakupy małe miejskie auta, samochody rodzinne na weekendowe wyjazdy za miasto i takie z dodatkowym wyposażeniem, na przykład fotelikiem dla dziecka.

W 2014 roku carsharing w Bremie miał 10 tysięcy użytkowników. Z badań wynika, że około 40 procent z nich miało własne auto, zanim zaczęło korzystać z systemu, ale aż ⅔ osób z tej grupy zrezygnowało z posiadania

prywatnego samochodu[5]. Według nawet najbardziej ostrożnych statystyk każde współdzielone auto zastępuje cztery auta prywatne. Ci, którzy wypożyczają samochody na minuty, zwykle chętniej korzystają z transportu zbiorowego i częściej przesiadają się na rower. Jak się okazuje, współdzielenie samochodu jest rozwiązaniem na tyle korzystnym, że ludzie są gotowi zorganizować je na własną rękę, jeśli nie mają możliwości skorzystać z wypożyczalni. Tak właśnie zrobili znajomi znajomych mieszkający w Wenecji. Na terenie tego miasta auto jest mało przydatne. Jest za to od czasu do czasu potrzebne do wypadów poza miasto. Dlatego „na spółkę" w trzy rodziny kupili niewielki samochód. Korzystają z niego na zmianę, w miarę potrzeb, umawiając się za pomocą internetowego kalendarza.

Warto dodać, że carsharing w Krakowie nie jest pomysłem nowym. Władze miasta już na niego wpadły – i to w najlepszym możliwym wariancie, czyli aut elektrycznych. Ale koncepcja krakowskiego samorządu ma też minusy. To za mała flota (100 pojazdów to w Krakowie stanowczo za mało, szacuję, że minimalna liczba to 300, żeby miało to sens) i błędna koncepcja, zgodnie z którą niemal wszystkie stacje carsharingowe miałyby się znaleźć w obrębie drugiej obwodnicy (co z resztą miasta? I jak to się ma do pomysłu zamknięcia części centrum dla samochodów?).

Amerykański komik Louis C.K. rozbawił mnie kiedyś jednym ze swoich skeczy. Pozwólcie, że zacytuję jego fragment: „Kilka tygodni temu wypożyczyłem samochód na parę dni w Los Angeles. A potem, kiedy miałem go oddać… Wiecie, trzeba jechać do wypożyczalni, która nie jest na lotnisku, oddać samochód, dać im tę kartkę z liczbą przejechanych kilometrów, wsiąść do autobusu, żeby się dostać do swojego terminalu i iść do odprawy. A ja byłem spóźniony i bałem się, że nie zdążę na samolot. I nie miałem czasu na te wszystkie rzeczy. Więc zrobiłem coś, czego nigdy wcześniej nie robiłem: podjechałem samochodem pod swój terminal i po prostu go tam zostawiłem. Wsiadłem do samolotu, a kiedy już w nim byłem i miałem chwilę czasu, zadzwoniłem do Hertza i powiedziałem: »Proszę posłuchać, wasz samochód stoi przed czwartym terminalem, kluczyki są w środku. Tam go zostawiłem«. A facet na to: »Ale tak nie można! Trzeba go przywieźć do nas i…«. A ja mu mówię: »Ale ja tego nie zrobiłem. A teraz wylatuję z Kalifornii. Więc jeśli chcecie ten samochód, to musicie po niego pojechać«. Facet na to:

»Kurde, gościu! No dobra… Pojedziemy po samochód«. I to było wszystko! A ja zdałem sobie sprawę, że mogę tak robić za każdym razem!"[6].

Nie jestem pewien, jaką umowę podpisywał z Hertzem Louis C.K., ale wiem, że pomysł, żeby zostawiać samochód nie tam, gdzie jest wygodnie wypożyczalni, tylko tam, gdzie jest wygodnie temu, kto wypożycza, jest jak najbardziej sensowny. W kontekście Krakowa oznaczałoby to, że nie trzeba odstawiać samochodu na specjalną stację, ale można go zostawić (i też stamtąd zabrać) na jednym z wielu wyznaczonych miejsc parkingowych gęsto rozsianych po całym mieście. Tak jest po prostu wygodniej, a system musi być maksymalnie wygodny, żeby Krakowianie go „kupili". Ale w chwili, kiedy piszę te słowa, najpoważniejszym minusem pomysłu władz Krakowa na carsharing jest to, że wciąż jest jeszcze tylko pomysłem – mimo że już w 2016 roku miał zostać rozpisany przetarg na operatora systemu. Wyprzedził nas Wrocław, który w lutym 2017 roku podpisał z takim operatorem umowę. System zacznie tam działać w 2018 roku. Możliwe, że entuzjazm władz Krakowa osłabł po tym, jak w mieście pojawił się znienacka Traficar, oferując podobną usługę. Na marginesie, przetestowaliśmy z moimi współpracownikami tę krakowską opcję wypożyczania aut na minuty, działa fajnie, tak jak obiecuje operator. Szkoda tylko, że oferowane samochody nie są elektryczne.

28 RAZY WIĘCEJ MIEJSCA

Jest taki człowiek, amerykański architekt, który twierdzi, że wie, jak dwudziestoośmiokrotnie zmniejszyć przestrzeń, jaką w miastach zajmują zaparkowane samochody. Brzmi nierealnie, prawda? Ale mnie przekonał, a ja spróbuję przekonać Ciebie, Czytelniku. Nie będzie to łatwe, bo mam do dyspozycji tylko słowa. Kent Larson miał na bostońskim TEDx-ie duży ekran za plecami, na którym można było zobaczyć, o czym mówił (warto to obejrzeć, wystarczy wpisać w wyszukiwarkę Google „Kent Larson TEDx"[7] – gorąco namawiam). Rzecz pierwsza: współdzielenie. To jest ten prostszy element równania. Jeśli współdzieli się auta, czyli korzysta z carsharingu, jeden samochód wykorzystują cztery osoby w przeciwieństwie do jednej wykorzystującej swoje prywatne auto. Czyli na parkingu zamiast czterech pojazdów zostaje jeden.

CityCar jest samochodem „składanym”. Na zdjęciu prezentacja prototypu pojazdu w Berlinie. Miał trafić do seryjnej produkcji pod nazwą „Hiriko”.

Drugi element równania to CityCar – pojazd skonstruowany w Massachusetts Institute of Technology, najlepszej uczelni technicznej na świecie. CityCar został zaprojektowany jako dwuosobowy, mały miejski samochód inny niż wszystkie. Oczywiście jest w pełni elektryczny, ale nie to go wyróżnia. Konstruktorzy zrezygnowali ze wszystkich zbędnych elementów, a te niezbędne – czyli przede wszystkim układ napędowy, kierowniczy i hamulcowy – umieścili w… kołach. Dzięki temu, że podwozie nie jest niczym obciążone, auto jest składane. Po złożeniu zajmuje prawie o połowę mniej miejsca, niż kiedy jeździ (ale wciąż można do niego wsiąść). Ale to nie wszystko. CityCar potrafi sam, bez kierowcy, zaparkować. Powoduje to, że na parkingu auta mogą znajdować się tak blisko siebie, jak ogórki w słoiku. To akurat możliwe jest tylko pod warunkiem wykorzystywania pojazdu w systemie carsharingu: nie trzeba zostawiać przy parkowaniu miejsca do przejścia między autami czy na otwarcie drzwi. Osoba, która oddaje samochód, nie będzie potrzebowała już tego samego auta, a ktoś, kto będzie wypożyczał nowe, weźmie pierwsze z brzegu. Pojazd Larsona sam się też ładuje. Mały rozmiar, możliwość składania i autopilot – te trzy cechy sprawiają, że na parkingu CityCary zajmują siedem razy mniej miejsca, niż gdyby parkowały na nim w tej samej liczbie „normalne" samochody. I teraz wracamy do równania. Gdybyśmy postawili na carsharing, a do niego wykorzystali tylko auta Larsona, to w pierwszym kroku oszczędzamy przestrzeń cztery razy (bo jeden samochód zamiast czterech), a w drugim – siedem razy. Cztery razy siedem daje dwadzieścia osiem.

CityCar, mimo że był blisko produkcji seryjnej, niestety do niej nie trafił. Ale wciąż powstają nowe, podobne koncepcje. Sądzę, że to tylko kwestia czasu, kiedy takie małe, składane miejskie auto będzie powszechnie dostępne. W Krakowie przydałoby się nie tylko na potrzeby carsharingu. Tego rodzaju samochód znacznie łatwiej zaparkować. W mieście, w którym problem braku miejsc parkingowych jest potworny, byłoby to nie lada zaletą.

STREFA KRAKÓW

Dwa tysiące złotych – tyle kosztowała godzina parkowania w strefie na początku lat 90., w pierwszych latach jej funkcjonowania. Miałem 11 lat, kiedy Rada Narodowa Miasta Krakowa podjęła chyba pierwsze w mieście

działanie mające na celu „uspokojenie ruchu kołowego w śródmieściu Krakowa" – stworzyła w centrum strefę ograniczonego ruchu. Opłaty za parkowanie wprowadzono trzy lata później. Oprócz stawki godzinowej był jeszcze abonament miesięczny – 400 tysięcy złotych. Od tego czasu nastąpiła denominacja złotego, a i w funkcjonowaniu strefy zaszło wiele zmian. W tym jedna zasadnicza: zamiast chronić określone części miasta przed napływem samochodów, stała się kolejnym narzędziem do wyciągania pieniędzy z kieszeni Krakowian.

To był początek 2014 roku, kiedy strefa objęła Stare Podgórze, a granica została ustanowiona na Wiśle. Pracowałem wtedy sporo w biurze przy ulicy Halickiej. W kilka dni po wprowadzeniu płatnego parkowania mała i cicha uliczka Rollego, biegnąca tuż przy południowym brzegu Wisły, zmieniła się nie do poznania. Wypełniła się samochodami parkującymi dosłownie wszędzie: na ulicy, na chodniku, nawet na trawnikach. Nie dało się prawie tamtędy przejechać. Strefa płatnego parkowania rozrosła się w Krakowie nieprawdopodobnie. Nastąpił efekt domina. Każde kolejne jej powiększenie powodowało, że parkujące samochody przesuwały się na ulice zaraz za granicą strefy. Mieszkańcy tych ulic domagali się wprowadzenia strefy, bo sami nie mieli gdzie parkować, więc znów powiększano strefę, a wtedy… I tak dalej. W chwili, kiedy piszę te słowa, czekamy na kolejny magistracki projekt rozszerzenia strefy. Wszystko zmierza w jednym kierunku: granicami obszaru płatnego parkowania staną się wkrótce granice miasta. I teraz Cię, Czytelniku, zaskoczę: taka jest właśnie moja propozycja – strefa na terenie całego Krakowa. Ale na innych niż dotychczas zasadach.

Nikt już za bardzo nie pamięta, że celem wprowadzenia strefy było ograniczenie ruchu w śródmieściu. Jeśli miałaby spełnić swoje pierwotne zadanie, trzeba zróżnicować stawki w zależności od odległości do centrum. Władze miasta jak zwykle mówią: „Nie da się". Fakt, nie da się zwiększać stawki, im bliżej Rynku. Ale dałoby się ją zmniejszyć, im od niego dalej. Niby to samo, ale z punktu widzenia obecnych władz Krakowa – nie do końca. Rzecz w tym, że dziś ustalone przez magistrat opłaty za parkowanie w strefie sięgnęły już górnych, określonych ustawą, widełek. Zróżnicowanie opłat oznaczałoby więc ich obniżenie w części strefy, czyli zmniejszenie wpływów do budżetu. Przed tym broni się urząd miasta – ale to właśnie

trzeba zrobić. Należy podzielić obecny obszar strefy na cztery koncentryczne substrefy, których centrum byłby Rynek. Nieobjęte dzisiaj strefą pozostałe tereny w granicach miasta powinny się stać substrefą piątą. Opłata za parkowanie spadałaby o połowę w każdej kolejnej, licząc od centrum miasta, strefie. Czyli zakładając jako bazę obecną stawkę 3 złote za godzinę, obowiązywałaby ona tylko w substrefie pierwszej, najbliżej Rynku. W kolejnych, coraz bardziej od niego oddalonych, płaciłoby się odpowiednio 1,5 złotego, 75 groszy, 37 groszy i 18 groszy. I jeszcze jedno. Płacący podatki w Krakowie dokładają się do utrzymania całej infrastruktury w mieście. Dlatego uważam, że powinni płacić za parkowanie w strefie mniej – połowę stawki, a w najbardziej oddalonej od centrum strefie piątej powinni parkować za darmo. Wtedy kolejne, ostatnie rozszerzenie strefy byłoby dla mieszkańców całkowicie bezbolesne.

WIĘCEJ „ELEKTRYKÓW"

Zgodnie z danymi Instytutu Badań Rynku Samochodowego Samar, w 2016 roku Polacy zarejestrowali 164 elektryczne samochody osobowe. Dla porównania (dane francuskiego Krajowego Stowarzyszenia Na Rzecz Rozwoju Mobilności Elektrycznej) we Francji w tym samym czasie takich aut przybyło ponad 27 tysięcy, co sprawiło, że wyprzedziła ona dotychczasowego lidera, Norwegię. Po Oslo, stolicy Norwegii, w 2014 roku jeździło więcej „elektryków" niż po Los Angeles i San Francisco razem wziętych. Nic dziwnego. Zachęty wprowadzone przez norweski rząd sprawiły, że samochody elektryczne, zdecydowanie tańsze w eksploatacji od spalinowych, niemal zrównały się z nimi cenowo w zakupie. To jasne, że takich przywilejów, promujących zakup aut elektrycznych, nie mogą wprowadzić władze miasta, na to nas nie stać – ale coś zrobić w tej sprawie można. Zwłaszcza w Krakowie, w którym smog jest kolosalnym problemem, zachęty do korzystania z zupełnie bezemisyjnych samochodów na prąd powinny być jak największe. Powinniśmy otworzyć dla „elektryków" buspasy. Powinniśmy, wzorem europejskich, ale też wielu polskich miast, zwolnić je całkowicie z opłat za parkowanie w strefie. Zrobiły to już na przykład Katowice, Toruń, Kielce czy Bielsko-Biała, z kolei w Szczecinie opłata jest symboliczna – 10 złotych

rocznie. Powinno się też pojawić znacznie więcej stacji do darmowego ładowania takich aut. Dla mnie i innych posiadaczy samochodów elektrycznych naprawdę sporym ułatwieniem jest możliwość naładowania akumulatorów na parkingu Galerii Kazimierz. Tę możliwość zawdzięczamy między innymi władzom miasta, które jakiś czas temu zachęcały do instalowania takich stacji właścicieli krakowskich galerii handlowych. Jednak tego typu urządzeń wciąż jest stanowczo za mało.

Korzystanie z auta elektrycznego powinno się Krakowianom bardziej opłacać – bo wszyscy na tym skorzystamy. Nie tylko z powodu mniejszego zanieczyszczenia powietrza. Samochody na prąd mają też taką zaletę, że są niezwykle ciche. Zapytaj, Czytelniku, mieszkańców kamienic przy Alejach, czy chcieliby, żeby auta, które przez całą dobę jeżdżą pod ich oknami, przestały hałasować?

REMONTY „NA ZDROWY ROZUM"

Połowa marca, czwartek, godzina 11.00, prywatny parking na tyłach budynku biurowego w Krakowie. Pojawia się dwóch panów z miotłą i dmuchawą, żeby posprzątać zalegające od jesieni liście. Parking jest kompletnie zastawiony samochodami po obu stronach, więc do krawężników na jego obrzeżach, gdzie leży najwięcej liści, nie można się dostać. W dodatku wieje wiatr – i to w przeciwnym kierunku do tego, w którym jeden z mężczyzn dmuchawą „zagania" liście. Obserwowałem tę sytuację z okna przez kilka minut ze zdumieniem. Przecież nawet nie musieliby robić tego w weekend, wystarczyłoby przyjechać po 16.00, kiedy parking niemal całkiem pustoszeje. Mogliby „dmuchać" dmuchawą w tym samym kierunku, w którym wieje wiatr. Mogli wreszcie zrobić to wtedy, kiedy pojawił się problem, czyli kilka miesięcy wcześniej. Byłoby szybciej, łatwiej i logiczniej. Zaraz potem uświadomiłem sobie, że z dokładnie takimi samymi absurdami mamy do czynienia w przypadku remontów krakowskich ulic.

Budowa łącznicy kolejowej Zabłocie–Krzemionki spowodowała potworne korki na południu Krakowa w rejonie ulic Wielickiej i Powstańców Wielkopolskich oraz alei Powstańców Śląskich. Akurat na południu mamy autostradową obwodnicę, więc kierowcy mieli możliwość objechać totalnie

zakorkowaną część miasta. Ale z obwodnicy trzeba zjechać – jeśli nie na ulicę Wielicką, to na przykład na Zakopiankę. Tyle że w tym samym czasie ZIKiT postanowił przeprowadzić na niej remont nakładkowy, co oznaczało zwężenia do jednego pasa. Żeby tego było mało, równocześnie nakładkę robiono też na ulicy Brożka. Czyż nie „genialny" pomysł? Drugi przykład: żeby logicznie zaplanować objazdy dla nieprzejezdnej alei Focha (z powodu zamknięcia mostu na Rudawie), potrzebny był jeden rozsądnie myślący radny dzielnicowy i lokalne media, które nagłośniły jego pomysł – bo w ZIKiT-cie nikt nie wpadł na to, że na czas remontu można z równoległej do alei Focha alei 3 Maja zrobić ulicę dwukierunkową, dzięki czemu ten rejon nie utknie w korkach na dobre. I przykład trzeci: dopiero co w którejś z lokalnych gazet przeczytałem, że planowany jest remont nakładkowy Kapelanki. Dumny z siebie ZIKiT zapewnia, że prace zakończą się w ciągu dwóch miesięcy, czyli do czerwca. Normalnie można by pomyśleć, że im szybciej, tym lepiej – kłopot w tym, że Kapelanka i bez remontu się korkuje, więc na zdrowy rozum lepszym terminem na zamknięcie co najmniej jednego pasa ruchu na tej ulicy są wakacje.

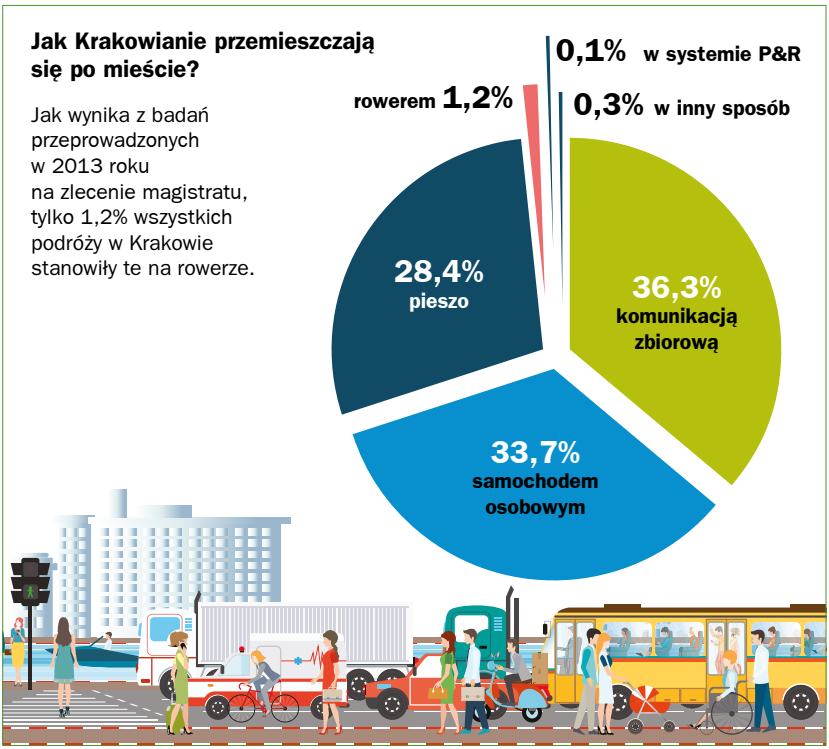
Zdrowy rozum – wygląda, że jest to deficytowy towar u krakowskich drogowców. I pewnie nie tylko krakowskich. W Gorzowie Wielkopolskim wybrany dwa lata temu prezydent miasta zauważył podobny brak rozsądku. Tamtejsi miejscy spece od dróg planowali zamknięcie na czas remontów jednego z kluczowych skrzyżowań, co spowodowałoby kompletny paraliż miasta. Na szczęście prezydent Gorzowa, Jacek Wójcicki, w porę ich powstrzymał. Powiedział: „Róbcie nocą". I tak właśnie się stanie – prace będą trwały nocami i w weekendy. Okazało się, że istnieje rozsądne rozwiązanie. Na nieszczęście Krakowianie swojego Wójcickiego nie mają. Mają za to prezydenta, który pytany o korki na południu Krakowa (wkrótce po tym, kiedy budowa łącznicy zaczęła je powodować), rozbrajająco powiedział: „Zawsze, jeśli jest tego typu sytuacja, to jest horror przez jeden – dwa dni, a potem kierowcy sobie znajdują objazdy i rozładowują to wszystko". Trudno znaleźć lepszy sposób na zdemotywowanie własnych urzędników. Skoro szef nie widzi problemu, to po co mają się zastanawiać, jak ułatwić życie mieszkańcom? A utrudniać potrafią doskonale. Dlaczego? Bo wygląda na to, że nie znają dwóch magicznych słów: planowanie i koordynacja.

Da się tak zaplanować, skoordynować i przyspieszyć remonty, żeby w jak najmniejszym stopniu utrudniały życie mieszkańcom. Da się wykonywać prace nocą i w weekendy – i najlepiej taki wymóg uwzględnić już przy ogłaszaniu przetargu.

Ale mam wrażenie, że taki sposób myślenia jest zupełnie obcy krakowskim drogowcom. I to nie tylko przy okazji remontów.

DROBIAZGI, KTÓRE ROBIĄ RÓŻNICĘ

Życzliwość, cierpliwość i wyrozumiałość – takimi zasadami staram się kierować w kontaktach z ludźmi. I generalnie udaje mi się przestrzegać wszystkich trzech – mimo że nie zawsze jest to łatwe. Do takich rzadkich chwil należą te, kiedy siedzę za kierownicą samochodu. Jeśli sam jesteś, Czytelniku, kierowcą, na pewno przytrafiają Ci się takie sytuacje, kiedy jesteś już spóźniony, ale wleczesz się w korku (w Krakowie – normalka) od świateł do świateł. Wtedy zdarza się, że stoisz jako drugie czy trzecie auto w kolejce do zielonego, jesteś gotów do startu, upragnione zielone zapala się i… nic. Stoisz dalej, bo ten pierwszy w kolejce potrzebuje kilku sekund, żeby się zorientować, że już może jechać, zwolnić ręczny i wrzucić „jedynkę". Na jednym ze skrzyżowań, które mam często na trasie – skrzyżowaniu ulic Armii Krajowej i Piastowskiej – sytuacja poprawiła się radykalnie po tym, jak zamontowano tam sekundniki, czyli urządzenia odliczające czas do zmiany światła. Niestety ich żywot na tym konkretnym skrzyżowaniu był bardzo krótki: jeśli dobrze pamiętam, potrwał kilka miesięcy, po tym czasie sekundniki zniknęły. Dlatego bardzo się ucieszyłem, kiedy w pierwszej edycji krakowskiego budżetu obywatelskiego wygrał między innymi „sekundnikowy" projekt; sam zresztą na niego głosowałem. Liczniki pojawiły się bardzo szybko, po zaledwie kilku miesiącach od głosowania, jeszcze w 2014 roku, na sześciu skrzyżowaniach. Niestety nie na wszystkich zostały do dzisiaj – część zdemontowano. Sekundniki są ogromnym ułatwieniem dla kierowców, więc w Krakowie powinno być ich jak najwięcej. Jednak ZIKiT nie tylko nie instaluje nowych, ale jeszcze marnuje we własnych magazynach te, które zostały kupione za nasze pieniądze i w wyniku naszej, Krakowian, decyzji. Niby drobiazg, ale robi różnicę.



Wykres 5

Trochę większą różnicę robi inny „drobiazg", czyli ustawienia świateł na przejściach dla pieszych. Na początku marca 2017 roku, zainspirowani skargami wielu mieszkańców, przeprowadziliśmy z moimi współpracownikami z Logicznej Alternatywy eksperyment, który nazwaliśmy *Szybka zebra*. Na dwóch skrzyżowaniach – na placu Inwalidów i rondzie Matecznego – sprawdzaliśmy, czy „zielone" pali się na tyle długo, żeby przejść całe pasy. Mierzyliśmy czasy przejścia dla różnych osób: seniora, sportowca, studenta, osób niedowidzących. Generalnie tam, gdzie do przejścia były najdłuższe odcinki, na przykład całe Aleje, ich pokonanie na jednym zielonym świetle było praktycznie niemożliwe dla wszystkich naszych „testerów". Na placu Inwalidów spontanicznie dołączył do nas mężczyzna

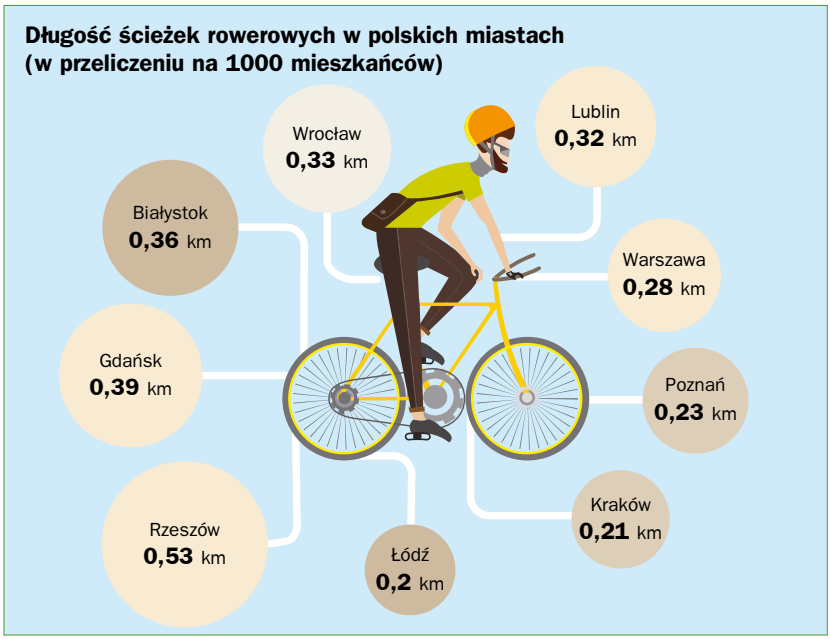
poruszający się na wózku inwalidzkim – więc na jego prośbę włączyliśmy stoper, żeby zmierzyć czas. Ale okazało się to niepotrzebne. Przeprawiał się przez Aleje od strony parku Krakowskiego, gdzie trzeba pokonać pierwszą zebrę, później chodnik na pasie zieleni i dopiero potem kolejne pasy na jezdni. W chwili, kiedy zielone zaczęło migać, człowiek ten był w połowie pierwszych pasów. Kiedy docierał na pas zieleni, światło było już czerwone. Oczywiście wyniki naszego eksperymentu razem z propozycjami zmian wysłaliśmy do ZIKiT-u. Jego pracownicy tłumaczyli się, mówiąc o uwarunkowaniach i przepustowości. Ale jak mogli w swoich założeniach pominąć osoby, które nie są w stanie poruszać się w tempie zdrowego, idącego na własnych nogach człowieka? Po prostu – ustawiając światła, w ogóle o tym nie pomyśleli.

Byłoby dobrze, gdyby krakowscy urzędnicy – również ci od „infrastruktury komunalnej i transportu" – częściej testowali na własnej skórze rozwiązania, które wymyślają, nie ruszając się zza własnych biurek. Żeby poczytali czy nawet, a niech tam, pojechali zobaczyć, jak to się robi w innych miastach, w których komunikacja i transport są wzorcowe – bo tam właśnie wszystko dopracowano w najmniejszych szczegółach. Żeby planując i podejmując decyzje, pamiętali o wszystkich „uczestnikach ruchu". Myślę, że wtedy uniknęlibyśmy mnóstwa drobnych absurdów i utrudnień, na które natykamy się, na różne sposoby przemierzając Kraków: pieszo, rowerem, samochodem czy komunikacją miejską. A jest ich wiele. To nie tylko za krótkie zielone dla pieszych czy usuwanie sekundników, o których zamontowaniu zdecydowali Krakowianie. Jestem pewny, że prawie każdy mieszkaniec naszego miasta mógłby coś dołożyć do tej listy.

SIŁĄ WŁASNYCH NÓG

Znam jednego człowieka, który w odróżnieniu od większości Krakowian twierdzi, że dla niego droga do pracy i powrót z niej są jednymi z najprzyjemniejszych części dnia. To człowiek, którego przed jazdą na rowerze nie powstrzymuje deszcz, śnieg czy mróz. Powstrzymuje go tylko smog, a i to wyłącznie przy wysokich przekroczeniach norm. Andrzej, mimo że nadkłada drogi, żeby ominąć ruchliwe ulice, dojeżdża do pracy w tym samym

Rowery w Amsterdamie, jednym z najbardziej „rowerowych” miast Europy.



Wykres 6

czasie, w jakim dojechałby komunikacją miejską albo autem, a czasem w krótszym, bo – jak mówi – korki go „nie dotyczą".

Ale jeśli nie przekonuje Cię, Czytelniku, deklarowana przez Andrzeja radość z dojeżdżania do pracy dzięki sile własnych nóg, mogę Ci zaserwować trochę wyników badań. Ludzie, którzy zażywają więcej ruchu, czują, że mają więcej energii i są bardziej radośni. Jeśli zdecydujesz się na dojeżdżanie do pracy rowerem, bardzo prawdopodobne, że w ciągu pierwszego roku stracisz 6 kilogramów na wadze – tyle chudnie przeciętny pracownik czy student, który się na to zdecyduje. Rowerzyści w Holandii (kraju wzorcowym, jeśli chodzi o infrastrukturę rowerową) deklarują, że czują więcej radości, a mniej strachu, złości i smutku, niż jeżdżący samochodem i transportem publicznym[8] (zastanów się, Czytelniku – czy i Tobie, jeśli jesteś kierowcą, nie zdarza się zirytować za kierownicą co najmniej raz podczas jednej trasy?). Te rowerowe dobrodziejstwa nie zmieniają jednak faktu, że takich

„Andrzejów" w naszym mieście jest bardzo mało. Jak wynika z przytaczanych już przeze mnie Kompleksowych Badań Ruchu w Krakowie, w 2013 roku tylko 1,2 procent wszystkich podróży stanowiły te na rowerze[9]. Szacunki na podstawie późniejszych badań (które miały nieco inny cel i metodologię) mówią, że odsetek ten wzrósł do niecałych 5 procent[10]. Dla porównania, w stawianej za wzór pod względem infrastruktury rowerowej Kopenhadze już więcej niż co drugi (56 procent) mieszkaniec miasta dojeżdża do szkoły lub pracy na rowerze[11].

W referendum ogłoszonym w związku z zimowymi igrzyskami olimpijskimi mieszkańcy zostali zapytani też o infrastrukturę rowerową. Ponad 85 procent z nich powiedziało wtedy „tak" budowie ścieżek rowerowych. Ze wszystkich pytań referendalnych (oprócz igrzysk i ścieżek rowerowych pytano także o budowę metra i stworzenie systemu monitoringu miejskiego) był to zdecydowanie najwyższy wynik. Rozwoju infrastruktury rowerowej chce miażdżąca większość Krakowian. Urzędnicy – już niekoniecznie. Rok 2016 miał być rekordowy pod względem nakładów na budowę ścieżek. Jednak zapowiadana z wiwatami kwota 27 milionów złotych w ciągu roku niespodziewanie skurczyła się do kilku milionów. Tadeusz Trzmiel, wiceprezydent od transportu, tak to skomentował w lipcu 2016 roku: „Rok 2016 rzeczywiście jest pewnym rokiem, w którym założenia nie pokryły się z rzeczywistością, a rzeczywistość z założeniami"[12]. Nic dodać, nic ująć. Może tylko tyle, że w Krakowie niestety nie jest to sytuacja nadzwyczajna.

Nie będę tutaj wyliczał, co trzeba zrobić w naszym mieście, by stało się miejscem bardziej przyjaznym dla rowerzystów. Po referendum powołano zespół, na czele którego stanął jeden z najlepszych (na skalę nie tylko krakowską) ekspertów w temacie rowerów, Marcin Hyła. I ten zespół stworzył bardzo dobry plan rozwoju infrastruktury rowerowej. Trzeba go tylko zrealizować. Po prostu.

KRAKOWSKA MANTRA: PARK&RIDE

Hasło Park&Ride powoli staje się w Krakowie mantrą powtarzaną przez wszystkich: od mieszkańców, przez dziennikarzy, po urzędników. Więc mimo że to oczywiste, nie mógłbym nie wspomnieć o parkingach

przesiadkowych w rozdziale poświęconym transportowi. Budowa parkingów P&R na obrzeżach miasta jest koniecznością – bo zachęci mieszkańców peryferii Krakowa i tych, którzy przyjeżdżają spoza miasta, do zostawiania na nich swoich aut i przesiadania się do komunikacji zbiorowej albo na rower. W 2014 roku władze miasta powołały specjalną spółkę pod szumną nazwą Miejska Infrastruktura, której zadaniem miała być budowa parkingów P&R. Tu mała dygresja: znajomą z innego miasta niezwykle rozbawił znak informacyjny, postawiony przy Alejach na wysokości Muzeum Narodowego – biała tablica-strzałka z niebieską ramką i napisem Miejska Infrastruktura. Stwierdziła, że w jej mieście miejska infrastruktura jest wszędzie, ale w Stołecznym Królewskim Mieście Krakowie najwyraźniej jest skupiona w jednym miejscu. Jeszcze bardziej rozbawiło ją to, że tym miejscem jest antyprzykład dobrej infrastruktury, czyli stadion Wisły, bo tam właśnie ma siedzibę ta miejska spółka. Miejska Infrastruktura, jak już wcześniej wspomniano, kosztuje nas 6,5 miliona złotych rocznie i do dzisiaj nie wybudowała żadnego parkingu. Absurdalność tej sytuacji jest tym większa, że zgodnie z planem MI przejęła od ZIKiT-u zarząd nad strefą płatnego parkowania i za przychody ze strefy miała budować parkingi. A te przychody to blisko 50 milionów złotych rocznie, co pozwoliłoby wybudować w trzy lata 5 tysięcy miejsc parkingowych, czyli 20–30 parkingów (w zależności od ich wielkości). Niestety powołując spółkę, ani prezydent, ani radni, ani urzędnicy nie sprawdzili, czy pieniądze ze strefy mogą trafiać na konto miejskiej spółki – a okazało się, że jest to niezgodne z prawem (nie będę się tu już rozpisywał o gospodarności i planowaniu, są od tego inne rozdziały). Ale wracając do kosztów funkcjonowania MI – przez trzy lata to prawie 20 milionów złotych. Przeliczając z kolei te pieniądze na koszt budowy miejsc parkingowych, wychodzi ich prawie 700, czyli trzy całkiem spore Park&Ride-y (po jednym na rok działania spółki). Albo 4–5 mniejszych, takich jak większość planowanych przez władze miasta. Czemu ich jeszcze nie ma? Sam sobie, Czytelniku, odpowiedz na to pytanie.

Park&Ride to inwestycja duża, ale do udźwignięcia przez miejski budżet, zwłaszcza jeśli przeznaczyć na ten cel dochody ze strefy płatnego parkowania. Ale są i takie, na które Krakowianie czekają od lat, a miejskiej kasy nie będzie na nie nigdy stać. Najbardziej sztandarowym przykładem jest

północna obwodnica, innym – metro. Tych projektów nie da się zrealizować bez dofinansowana z budżetu państwa. Część z Was pamięta pewnie historię zabiegania o pieniądze na wschodnią obwodnicę Krakowa, czyli odcinek od węzła Rybitwy do węzła Igołomska, którego budowa dzisiaj jest już na finiszu. Rządowych pieniędzy na tę inwestycję by nie było, gdyby nie współpraca lokalnych polityków (kiedy byłem posłem, pod apelem do premiera w tej sprawie udało mi się zgromadzić podpisy parlamentarzystów i samorządowców niemal wszystkich partii) i obywatelskiej inicjatywy „S7 w Krakowie". Dzięki tym wspólnym działaniom w 2013 roku wschodnia obwodnica miasta wróciła do rządowych planów, a w efekcie w lipcu 2017 roku pojadą nią krakowscy kierowcy. Takie „pospolite ruszenie" nie byłoby jednak potrzebne, gdyby władze Krakowa skuteczniej zabie gały o pieniądze na tę inwestycję. Intensywnych starań z ich strony brakuje także dzisiaj – w przypadku metra, północnej obwodnicy, ale też innych ważnych dla Krakowian projektów, na przykład Beskidzkiej Drogi Integracyjnej (czyli drogi przyspieszonej, łączącej Kraków z Bielskiem-Białą).

DLA POMYSŁOWYCH DOBROMIRÓW

Świat jest pełen geeków. Każdy z nich ma jakąś pasję, temat, dla którego ochoczo zarywa noce albo poświęca urlop. Dla niektórych z nich tą pasją jest transport. A gdyby dać im świetne narzędzie do pracy? Tak zrobiły władze Londynu.

Pięć lat temu Transport for London, samorządowa jednostka odpowiedzialna za transport w stolicy Wielkiej Brytanii, udostępnił na swoich stronach internetowych wszystkie transportowe dane. Wystarczy się zarejestrować, żeby uzyskać dostęp do 62 różnych baz danych – od informacji o korkach i lokalizacji pojazdów komunikacji miejskiej w czasie rzeczywistym po wynagrodzenia dyrektorów. Efekty otwarcia danych są powalające. W styczniu 2016 roku w Internecie były dostępne 362 aplikacje na smartfony, które powstały na bazie danych TfL. Firma Deloitte dokonała analizy tematu i oszacowała, że gdyby TfL chciał je stworzyć samodzielnie, kosztowałoby to miasto 43 miliony funtów (czyli około 215 milionów złotych). Tylko w 2012 roku aplikacje te były ściągane cztery miliony razy. I tylko

w jednym roku dzięki nim ich użytkownicy zaoszczędzili czas, którego wartość Deloitte oszacował na 15–58 milionów funtów[13]. Imponujące, prawda?

Ale z londyńskich otwartych danych transportowych korzystają nie tylko programiści. Służą one też naukowcom zajmującym się transportem czy firmom decydującym o lokalizacji nowego sklepu czy biura. Są błyskawicznie wykorzystywane. Vernon Everitt z TfL, jeden z pomysłodawców otwarcia baz danych, opowiadał, że kiedy udostępniono w sieci informacje dotyczące wypożyczalni rowerów, w ciągu 48 godzin w App Store pojawiły się dwie nowe, oparte na tych danych aplikacje. Tego, że udostępnianie danych przynosi tylko korzyści, dowodzi też przytaczany przeze mnie wcześniej krakowski przykład – studenta AGH, który stworzył „żywą" mapę tramwajów. Pomyślcie, ile podobnych, przydatnych narzędzi mogłoby powstać, gdyby ZIKiT upublicznił w Internecie wszystkie informacje transportowe?

Od dawna jestem zwolennikiem otwierania danych publicznych i to nie tylko transportowych. Samorządowcy nigdy nie będą w stanie wymyślić wszystkich rozwiązań i sposobów wykorzystania posiadanych informacji. Przykład Londynu pokazuje, że warto je udostępniać. I pamiętajmy, że efektem nie są tylko aplikacje. Efektem są też innowacyjne pomysły na rozwiązania problemów, których urzędnicy nie zdążyli jeszcze nawet zauważyć. To większa przejrzystość działań samorządu. To wreszcie uruchomienie energii mieszkańców i ich bezpośrednie zaangażowanie w życie miasta.

Gdyby wprowadzić w naszym mieście chociaż część rozwiązań, o których pisałem w tym rozdziale, krakowska mapa drogowa bardzo by się zmieniła na lepsze. A razem z nią – komfort przemieszczania się po naszym mieście. Podróże po Krakowie mogą się stać przyjemnością.

MAPA CZYSTEJ ENERGII

Rozdział 5

MAPA CZYSTEJ ENERGII

weźmy na przykład…
Rondo Grunwaldzkie: ogromny dach czy pole solarne?

NIE UCIEKAĆ, TYLKO GONIĆ

W tym rozdziale słowo „energia" potraktuję nieco inaczej – tak jak definiuje je fizyka.

Czy wiesz, Czytelniku, że nie tylko polskie miasta, ale również Amsterdam ma od niedawna program wymiany pieców? Tyle że, podczas gdy w naszym mieście kotły węglowe najczęściej zastępuje się piecami gazowymi, władze stolicy Holandii postanowiły pozbyć się właśnie tych ostatnich. Bo, po pierwsze, gaz jest nieekologiczny, a po drugie, po co być zależnym od rosyjskich dostaw? Władze Amsterdamu zakładają, że w 2017 roku piece i kuchenki na gaz znikną z 10 tysięcy domów. Wszystkich chcą się pozbyć do 2050 roku. Już teraz nie wolno ich montować w nowych budynkach.

To, co obecnie dzieje się na świecie w temacie energetyki, nie jest już tylko modą na czystą energię. To nie są tylko, uznawane przez niektórych za szalone, wizje futurologów. To się dzieje. A skoro jest już za późno na to, żeby być pionierem, to takie miasto jak Kraków powinno przynajmniej gonić światowe trendy. We własnym interesie.

Tymczasem jedynym działaniem władz naszego miasta, promującym całkowicie czystą energię, o którym zresztą niewielu Krakowian w ogóle ma pojęcie, jest możliwość skorzystania z dofinansowania na pompy ciepła i kolektory słoneczne w ramach Programu Ograniczania Niskiej Emisji. Możliwość, nawiasem mówiąc, bardzo ograniczona.

W roku 2016 miasto wypłaciło dotacje na ten cel na kwotę niespełna 1,9 miliona złotych. Dla porównania: wartość dotacji na wymianę pieca węglowego na inny, bardziej ekologiczny, wyniosła w tym samym roku ponad 63 miliony złotych. Czyli na OZE (odnawialne źródła energii) wydaliśmy

mniej niż 3 procent całej kwoty, która poszła na dopłaty. Teraz, Czytelniku, możesz pomyśleć: ale pewnie taka była proporcja wniosków, tych o dofinansowanie do pompy ciepła czy energii słonecznej było zapewne niewiele. I tu Cię zaskoczę: stanowiły one prawie 18 procent wszystkich wniosków. Dysproporcja jest spora, prawda?

Władze Krakowa nie wspierają tych, którzy chcą przejść na czystą energię i nie przekonują tych, którzy tego jeszcze nie chcą. W dodatku same nie dają dobrego przykładu, bo nie wykorzystują ekologicznych rozwiązań w miejskich budynkach. Zachowują się tak, jakby uciekały przed światowymi trendami, zamiast za nimi podążać. A przecież statystyki dotyczące wniosków o dopłaty do wymiany pieców jasno pokazują, że wśród Krakowian jest potencjał, skoro prawie ⅕ osób starających się o dofinansowanie chciała skorzystać z OZE – i to bez żadnej kampanii informacyjnej i promocyjnej.

TYLE SŁOŃCA W CAŁYM MIEŚCIE

Mam takie wspomnienie z dziecięcych wakacji u babci w Jaśle: idziemy z moim kuzynem Konradem nad rzekę. Zasypiam na słońcu nad tą rzeką i budzę się cały czerwony i kompletnie „spieczony". Potem przez dwie noce nie mogę spać. Wtedy pierwszy raz dotarło do mnie, jaką wielką siłę ma słońce, ale nie zastanawiałem się jeszcze, w jaki sposób można tę energię wykorzystać – z pożytkiem, a nie ze szkodą dla człowieka.

To wspomnienie wróciło do mnie latem ubiegłego roku, kiedy w wyjątkowo upalne popołudnie siedzieliśmy z grupą przyjaciół w ogródku „Weże Krafta" przy ulicy Dolnych Młynów. Chociaż jestem osobą ciepłolubną, nawet dla mnie słońce grzało wtedy zbyt mocno. Kiedy przenieśliśmy się do środka, zaczęliśmy się zastanawiać, czy gdyby umiejętnie wykorzystać energię słoneczną, to wystarczyłoby jej dla całej ziemi. Od razu odpaliłem Google'a i znalazłem odpowiedź twierdzącą: na ziemię dociera w ciągu roku ilość energii słonecznej, która 8 tysięcy razy przekracza nasze obecne zapotrzebowanie.

Temat mnie wciągnął i zacząłem dalej przeszukiwać Internet. Znalazłem przy okazji sporo ciekawostek związanych nie tylko ze słońcem.

Szukając informacji o zasobach energii słonecznej, trafiłem na ciekawe wyliczenia Kamila Różyckiego z portalu energiaimy.pl[1]. Wynika z nich, że do produkcji energii wystarczającej na rok dla całej Polski potrzebne byłyby panele fotowoltaiczne o łącznej powierzchni 5 km^2 – czyli kwadrat o boku około 2200 metrów. To 500 hektarów – mniej więcej powierzchnia krakowskiej dzielnicy Stare Miasto.

Różycki wyliczył też powierzchnię potrzebną do zasilenia całego świata – jego zdaniem to 40 tysięcy km^2, czyli niewiele więcej, niż powierzchnia województwa mazowieckiego.

Gdybyś usłyszał, Czytelniku, że w latach 30. naszego wieku możliwe będzie reinkarnowanie nieżyjących osób pod postacią niezwykle do nich fizycznie podobnych awatarów, którym zostaną wszczepione nawyki i wspomnienia zmarłych ludzi, co byś sobie pomyślał? Mnie ta wizja trochę przeraziła (stała się też pewnego wieczoru tematem burzliwej dyskusji z przyjaciółmi przy winie). Jej autorem jest Ray Kurzweil, amerykański futurolog, wynalazca i biznesmen, który dzisiaj pracuje dla Google'a; zatrudnił go osobiście Larry Page, jeden z dwóch twórców najpopularniejszej na świecie wyszukiwarki.

Na wykraczające daleko w przyszłość prognozy Kurzweila można patrzeć z pobłażaniem. Mija ono jednak po sprawdzeniu, co Amerykanin przepowiadał przed laty. Byłem na studiach, kiedy telefony komórkowe zaczęły wchodzić do powszechnego użytku. Pamiętam, jak moi znajomi skwapliwie wykorzystywali wtedy genialne rozwiązanie: darmowe pierwsze 5 sekund rozmowy. Byli mistrzowie, którzy potrafili omówić całkiem skomplikowany temat podczas kilkunastu kilkusekundowych połączeń (sam pierwszą komórkę kupiłem znacznie później, dopiero w 2004 roku, a wtedy już nie było tej możliwości). To było w 1999 roku. Piszę o tym, Czytelniku, żeby łatwiej Ci było wyobrazić sobie albo przypomnieć tamte czasy. Komórki były wtedy duże, ciężkie i miały klawiatury, nie było Facebooka i Google'a, dopiero zakładaliśmy pierwsze skrzynki mailowe, a media uznawały Internet za rozwiązanie zbyt drogie i nieprofesjonalne. Właśnie wtedy Kurzweil wydał w Stanach

La Seine Musicale, Francja. Budynki użyteczności publicznej z panelami solarnymi na dachu to coraz częstszy widok w nowoczesnych miastach. Ale ten jest wyjątkowy. To niedawno otwarte centrum muzyczno-kulturalne na Île Seguin, wyspie na Sekwanie. Solarny „żagiel" jest ruchomy – dzięki temu ustawia się do słońca.

książkę *The Age of Spiritual Machines*, w której zawarł swoją wizję przyszłości. Przewidział między innymi smartfony (a dokładniej przenośne komputery z wyświetlaczem wielkości karty kredytowej), tablety (to samo, tylko z monitorem rozmiaru książki), zniknięcie płyt DVD i CD oraz bezprzewodowy dostęp do Internetu. Wieszczył też, że wszystkie komputery będą wyposażone w małe kamerki, dzięki którym będą rozpoznawać uprawnionego użytkownika na podstawie twarzy (rozwiązanie dzisiaj już powszechne, chociaż

w Polsce może mniej). Czy teraz na pomysł reinkarnacji nie patrzysz, Czytelniku, trochę inaczej?

Ale wróćmy do energii. Nie bez powodu rozpisałem się o Kurzweilu, bo jego prognozy dotyczą i tego tematu. Jego zdaniem przyszłością jest właśnie energetyka słoneczna. Przewiduje, że całkowita moc urządzeń wytwarzających energię ze słońca będzie się podwajała co dwa lata, żeby wreszcie około 2030 roku zaspokajać 100 procent dzisiejszego zapotrzebowania na energię, a kilka lat później – także przyszłego[2]. Stanie się tak przede wszystkim dlatego, że energia ze słońca będzie tanieć i stanie się ekonomicznie najbardziej opłacalną opcją dla każdego.

Prognozy Kurzweila już dziś potwierdzają twarde dane. Od 1976 roku ceny paneli fotowoltaicznych spadły o 99 procent, a tylko w ostatnich 7 latach – o 85 procent. Naukowcy z prestiżowego niemieckiego Instytutu Fraunhofera szacują, że w 2025 roku fotowoltaika będzie najbardziej opłacalna – tańsza od wszystkich innych źródeł energii. Eksperci prognozują, że udział energii solarnej w skali światowej do 2025 roku wzrośnie sześciokrotnie[3]. Jeśli dodać do tego, że energia ze słońca jest bezemisyjna i praktycznie nigdy się nie wyczerpie, trudno nie nabrać przekonania, że proroctwo Kurzweila się spełni. Ja w to głęboko wierzę.

Gdyby Krakowem zarządzali ludzie, którzy chcą, żeby miasto było wygodne, przyjazne dla mieszkańców, czyste i innowacyjne, a do tego mieliby wizję, jak do tego doprowadzić, na pewno nie pominęliby możliwości, jakie daje wykorzystanie energii słonecznej. Promowaliby ją przez kampanie społeczne i system dopłat, ale też inspirowali mieszkańców własnymi inwestycjami. Wyobraź sobie na przykład, Czytelniku, że ogromna powierzchnia dachu centrum kongresowego przy rondzie Grunwaldzkim jest wielkim polem solarnym, dzięki któremu budynek ICE Kraków sam zaopatruje się w energię… Ale, jeśli już jesteśmy przy budynkach, możliwości jest znacznie więcej.

DOM, OSIEDLE, MIASTO

To, że Norwegia stawia na czystą energię, nie jest niczym nowym – w rozdziale *Mapa drogowa* piszę o tym, że dzięki polityce tamtejszego rządu jest chyba jedynym krajem na świecie, gdzie auto elektryczne można kupić

w podobnej cenie jak spalinowe (więcej na ten temat tutaj: rozdział *Mapa drogowa*, podrozdział: *Więcej „elektryków"*). Ale tego rodzaju przykładów z kraju Wikingów jest znacznie więcej. Jednym z nich są prace nad budynkiem zeroemisyjnym. Zajmują się tym naukowcy z Norweskiego Uniwersytetu Nauki i Technologii. Ich zadaniem jest stworzenie domu idealnego: energooszczędnego i samowystarczalnego energetycznie, przyjaznego dla ludzi i środowiska. Podchodzą do zagadnienia niezwykle kompleksowo – projektują nie tylko konstrukcję, izolację czy system pozyskiwania energii, ale też „inteligentne" AGD (żeby zużycie prądu było jak najmniejsze). W projekt zaangażowano nawet socjologa, który dba o to, żeby w takim domu przyszłości po prostu dobrze się mieszkało[4]. Norweskie prace dają już efekty – nie w postaci projektów czy prototypowych budynków, ale takich, które są normalnie użytkowane.

Jedną z takich realizacji jest Powerhouse Kjørbo[5]. Stanowi on dowód na to, że zeroemisyjnego budynku nie trzeba budować od zera, można też „z głową" wyremontować coś, co już istnieje. To dwa prawie trzydziestoletnie biurowce, które po remoncie stały się małą elektrownią słoneczną produkującą więcej energii, niż same potrzebują. A potrzebują mniej niż przed remontem, bo dzięki zastosowanym rozwiązaniom zapotrzebowanie energetyczne biurowców spadło o ponad 80 procent. Jeśli jesteś, Czytelniku, jednym z tych sceptyków, którzy twierdzą, że w naszym polskim klimacie wykorzystanie energii ze słońca się nie sprawdzi, zapamiętaj ten przykład: to, po pierwsze, nie mały, jednorodzinny budynek, tylko dwa biurowce, a po drugie – stoją one w kraju, w którym słońca jest jeszcze mniej niż u nas. Norwescy naukowcy projektują również całe miasteczka – bo właśnie tym jest planowane zeroemisyjne osiedle z pełną infrastrukturą w Bergen. Jego mieszkańcy będą tam mogli mieszkać, pracować, zaprowadzić dziecko do szkoły czy przedszkola i zrobić zakupy[6]. Przy takich kompleksowych projektach uwzględnia się niemal wszystko – nawet odległości między budynkami maksymalizujące nasłonecznienie.

Podobny projekt jest realizowany w Australii. Przyświeca mu ta sama idea co w norweskim Bergen – energetyczna samowystarczalność. Osiedle ma się nazywać YarraBend, ale częściej mówi się o nim Tesla Town (mimo że to nie słynna firma Tesla Inc. zajmuje się jego stawianiem). Każdy

z budynków będzie zasilany energią ze słońca, a jej nadwyżka posłuży do ładowania samochodów elektrycznych, bo innych tam nie będzie. Ciekawym rozwiązaniem planowanym w Tesla Town jest specjalna aplikacja dla mieszkańców. Dzięki niej będzie można załatwić mnóstwo spraw bez wychodzenia z domu: zamówić jedzenie, hydraulika czy auto z lokalnego carsharingu. Aplikacja poinformuje także, co się dzieje w miasteczku – mieszkańcy dowiedzą się z niej na przykład o lokalnych imprezach[7].

Masdar – co oznacza po arabsku źródło – to już nie nazwa projektu. To nazwa istniejącego „miasta idealnego" w Zjednoczonych Emiratach Arabskich.

Projekt parasoli – kwiatów na centralnym placu Masdaru. W ciągu dnia otwarte dają cień i jednocześnie pobierają energię cieplną, która nocą, kiedy się zamykają, służy do ogrzewania budynków.

Wyrosło na pustyni, więc energia pozyskiwana jest przede wszystkim ze słońca. Masdar zaprojektowali architekci i urbaniści z brytyjskiej pracowni Foster and Partners, a koncepcję pozyskiwania energii opracowali naukowcy z Massachusetts Institute of Technology. Centrum miasta, zaplanowanego dla 50 tysięcy mieszkańców i kolejnych 40 tysięcy ludzi, którzy będą tu dojeżdżać do pracy, widziane z lotu ptaka wygląda jak gigantyczne lustro – bo wszystkie dachy pokryte są instalacjami solarnymi. To głównie dzięki nim miasto jest energetycznie samowystarczalne. Nie ma w nim – i nie będzie – samochodów. Jest miejska wypożyczalnia rowerów, ale główny środek transportu to elektryczne pojazdy kursujące między dwiema, jak dotąd, stacjami. Wkrótce pojawi się jeszcze jedna, całkowicie innowacyjna opcja – elektryczne taksówki bez kierowcy, które same zawiozą pasażera pod podany przez niego adres[8]. Całość wygląda jak z filmu science fiction. Ale istnieje naprawdę. Kosztowała prawie 20 miliardów dolarów. Cóż, Emiraty nie są krajem ubogim.

TRZECIA REWOLUCJA PRZEMYSŁOWA

Jeśli należysz, Czytelniku, do pokolenia milenialsów (czy też pokolenia Y), ten wstęp nie będzie pewnie dla Ciebie odkrywczy. Ja sam do milenialsów się nie zaliczam, więc takim jak ja należy się małe wprowadzenie.

Świat dla milenialsów – głównie dzięki Internetowi – jest znacznie mniejszy niż dla starszych pokoleń. Pamiętam, że kiedy jako młody chłopak jechałem do Stanów, było to dla mnie nie lada wydarzenie. Dzisiaj młodzi ludzie, także Polacy, przemieszczają się po całym świecie bez żadnych problemów i bez żadnych kompleksów. W ogóle wydają się bardziej pewni siebie. Od rzeczy materialnych (chociaż oczywiście bywają gadżeciarzami) ważniejsza jest dla nich jakość życia i nowe doświadczenia – czyli po prostu radość. Mówiąc w skrócie: wolą być, niż mieć. To dzięki nim i dla nich powstał carpooling i rozwija się carsharing. Jeżdżą wypożyczonymi rowerami, dzielą się muzyką, filmami, książkami czy informacjami za pomocą Wikipedii, YouTube'a i Chomika. Są i tacy, którzy dzielą się własnym domem – zostawiają klucze do swojego mieszkania ludziom poznanym przez Internet, żeby spędzić wakacje w ich domu, zwykle w innym kraju, a nieraz i na innym

kontynencie. Tacy, którzy dzielą się jedzeniem – dzięki jadłodzielniom, ogólnodostępnym lodówkom, do których wkłada się to, co niepotrzebne, i można zabrać to, co zostawił ktoś inny. Pojęcie „własności prywatnej" ma dla milenialsów znacznie mniejsze znaczenie niż dla ich rodziców – bo mogą i wolą „współdzielić". „Bycie właścicielem jest nudne, za to współdzielenie to niezła zabawa" – powiedział w wywiadzie dla Cafébabel (to europejski magazyn internetowy, powstający dzięki wolontariackiej pracy dziennikarzy z całej Europy) Jeremy Rifkin, amerykański ekonomista, doradca wielu rządów, między innymi hiszpańskiego, francuskiego i niemieckiego[9]. Właśnie na zmianach w mentalności, które przyniosło pokolenie Y, Rifkin częściowo oparł swoją teorię dotyczącą – oczywiście – energii.

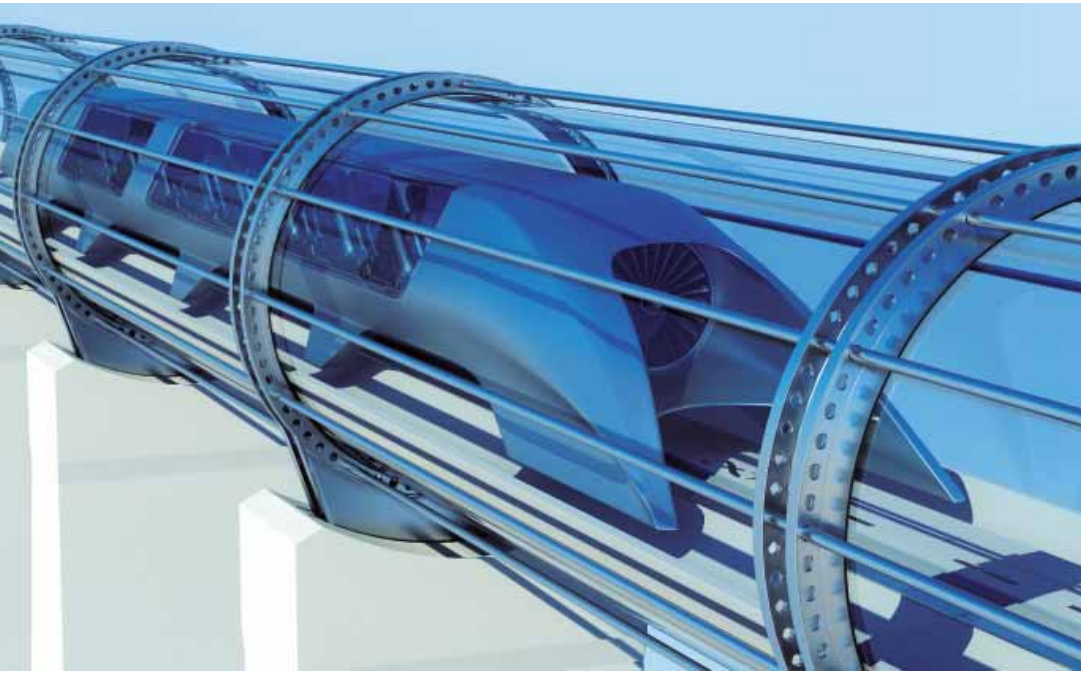
Rifkin uważa, że zaczyna się właśnie trzecia rewolucja przemysłowa, u której podstaw leży rozwój technologii związanych z Internetem oraz odnawialnymi źródłami energii. Już zapewne wiesz, Czytelniku, do czego zmierzam: energia będzie współdzielona tak, jak w tej chwili coraz częściej są współdzielone samochody, rowery czy domy. Zdaniem Rifkina każdy z nas stanie się w przyszłości producentem energii (co jest możliwe dzięki OZE) na własne potrzeby, a jej nadwyżki będzie oddawać innym dzięki ogólnodostępnej – jak Internet – sieci, którą będą ograniczać tylko granice kontynentów. Aby teoria Amerykanina stała się rzeczywistością, konieczne jest oczywiście spełnienie kilku warunków. Po pierwsze, musimy się stać prosumentami (wyjątkowo brzydka kalka z angielskiego *prosumer = producer + consumer*) – czyli każdy dom musi mieć własną instalację do pozyskiwania energii odnawialnej, ale też urządzenie pozwalające na jej magazynowanie. Po drugie, każdy budynek musi być podłączony do *smart grid*, czyli inteligentnej sieci energetycznej. Tego pojęcia nie wymyślił Rifkin, takie sieci już powstają. Tyle że na razie nie są otwarte, nie umożliwiają swobodnego przepływu, czyli na przykład korzystania w Krakowie z nadwyżek prądu domu stojącego gdzieś na Węgrzech. Po trzecie wreszcie, wszystkie pojazdy powinny być napędzane prądem, który można kupować ze *smart grid*. Wiem, brzmi to nieprawdopodobnie. Prawda jest jednak taka, że w zasadzie te trzy warunki da się spełnić już dziś. W opisywanym przeze mnie Tesla Town każdy dom ma być wyposażony w Tesla Powerwall (to wkład firmy Tesla Inc. w budowę miasteczka), czyli urządzenie magazynujące prąd

wyprodukowany dzięki energii słonecznej, a przewidywana produkcja energii ma zapewnić mieszkańcom ładowanie aut za darmo prądem oddanym do sieci – bo jego nadwyżki w zupełności do tego wystarczą.

Z KRAKOWA DO WARSZAWY W 15 MINUT?

Jeśli słyszałeś kiedyś, Czytelniku, nazwisko Musk, to kojarzy Ci się ono pewnie z Teslą, marką aut elektrycznych. Ale Elon Musk to znacznie więcej niż Tesla. To on stworzył PayPal, z którego być może korzystałeś nieraz, jeśli kupujesz przez Internet. Jego firmą jest też SpaceX, wynajmowane przez rząd USA do transportowania zaopatrzenia na Międzynarodową Stację Kosmiczną (SpaceX jest pierwszą w historii prywatną firmą, która tego dokonała, a jej statek kosmiczny Dragon to obecnie jedyny na świecie, który może dostarczyć pokaźny ładunek z Ziemi na orbitę i z powrotem). Musk stworzył SpaceX, by spełnić swoje marzenie, swój cel: umożliwić ludziom masowy transport na Marsa i w przyszłości skolonizować tę planetę. Musk jest też wielkim zwolennikiem czystej, przede wszystkim słonecznej, energii. I to głównie na niej oparł swój inny, wizjonerski pomysł: superszybki Hyperloop – pociąg osiągający prędkość zbliżoną do prędkości dźwięku. Ale Hyperloop właściwie nie jest pociągiem, tylko czymś, co mogłoby zastąpić kolej. Osobowe i towarowe kapsuły mają się przemieszczać na poduszkach magnetycznych w tunelach z obniżonym ciśnieniem, rozstawionych na słupach. Taki prototypowy tunel już istnieje – powstał na pustyni w Nevadzie, gdzie prowadzone są testy. Całość zasila oczywiście energia słoneczna dzięki ogniwom fotowoltaicznym umieszczonym na trasie Hyperloopa. Mają one produkować więcej energii, niż będzie potrzebować kolej przyszłości, więc nadwyżki mogłyby być oddawane do sieci[10]. Ciekawostką jest, że Musk nie planuje patentowania swoich rozwiązań, a projekt jest otwarty na udoskonalenia i zmiany. Ale najważniejsza jest prędkość, z jaką mają się poruszać kapsuły: około 1200 km/h. Gdyby Hyperloop trafił kiedyś do Polski, podróż z Krakowa do Warszawy trwałaby nie dłużej niż 15 minut, a do Gdańska – około pół godziny.

Musk jest wielkim fanem odnawialnych źródeł energii. Uważa też, że transport elektryczny stanie się dominujący, a samochody elektryczne



Projekt superszybkiego Hyperloopa – „pociągu" osiągającego prędkość zbliżoną do prędkości dźwięku.

wkrótce całkowicie wyprą te spalinowe. Liczę, że ma rację, chociaż podejrzewam, że droga do tego jeszcze daleka. Pamiętam, że kiedy latem 2016 roku odbierałem w Holandii swój elektryczny samochód, czułem pewien niepokój – trudno było mi uwierzyć, że wrócę do Polski pojazdem, do którego nie nalałem wcześniej paliwa. Uwierzyłem w to dopiero gdzieś w Niemczech. Tymczasem Musk twierdzi nie tylko, że „elektryków" będzie niedługo więcej niż samochodów spalinowych, ale także, że do ich ładowania będzie wykorzystywana czysta energia, dzięki czemu staną się w 100 procentach bezemisyjne. Podobnie jak Kurzweil, również Musk uważa, że stanie się tak z powodów ekonomicznych, a nie ekologicznych: z czasem wykorzystywanie OZE będzie coraz bardziej opłacalne, aż wreszcie stanie się tańsze od konwencjonalnych źródeł energii, czyli od węgla i ropy.

„Postawiłem współpracownikom ważny cel: stworzenia ludziom takich warunków do życia, żeby nie musieli w mieście egzystować, ale cieszyć się i czuć dumę, że stąd pochodzą" – powiedział Paweł Silbert w wywiadzie dla „Gazety Wyborczej" 17 marca 2017 roku[11].

Prezydent ośmiokrotnie mniejszego od Krakowa Jaworzna chce, żeby to jego miasto rozpoczęło cykl zmian miejskiej mobilności w Polsce. Ma na myśli właśnie elektryczną rewolucję. „Miasto powinno liderować stawce" – mówi. Jak chce to osiągnąć? Przez wymianę taboru autobusowego na elektryczny (co już się dzieje – w 2016 roku Jaworzno zamówiło ponad 20 takich pojazdów, do końca 2017 roku co trzeci autobus na ulicach miasta ma być „na prąd"), dzięki wypożyczalniom rowerów, skuterów i samochodów elektrycznych, ale też poprzez wdrażanie innowacyjnych, podpatrzonych w Europie i na świecie rozwiązań. To ostatnie także już się w Jaworznie dzieje. W marcu 2017 roku władze miasta zostały wyróżnione w prestiżowym konkursie Smart City – właśnie za rozwiązania transportowe. Jaworzno już dzisiaj jest miastem bez korków.

Silbert, który sam często przywołuje nazwisko Elona Muska, chce też, żeby Jaworzno zostało pierwszym miastem w Polsce, które będzie eksperymentowało z elektrycznym pojazdem autonomicznym – czyli bez kierowcy. To się nazywa wizja! Nie pozostaje nic, tylko trzymać kciuki.

A W KRAKOWIE?

Pod Wawelem mamy swoją małą energetyczną rewolucję – walczymy z piecami węglowymi. Co prawda dotyczy ona energii cieplnej, a nie prądu, ale i tak moglibyśmy ją wykorzystać do tego, żeby w mieście było więcej czystej energii. Można by głośno mówić mieszkańcom miasta, że mają możliwość wymiany pieca węglowego na solary albo pompę ciepła – i też dostaną na to dopłatę, bo dzisiaj Krakowianie w większości po prostu o tym nie wiedzą. Można zmienić proporcje podziału środków na dopłaty w taki sposób, by uzyskanie dotacji na instalację OZE było bardziej realne. Obecnie trzeba na nią czekać nawet kilka lat, co świetnie obrazuje priorytety władz miasta. Konieczne jest też dofinansowywanie instalacji paneli fotowoltaicznych –

bo dają większe możliwości niż kolektory słoneczne (dzięki tym ostatnim uzyskuje się tylko ciepłą wodę, a panele pozwalają na wyprodukowanie energii, którą można wykorzystać na różne sposoby). Można – trzeba! – tłumaczyć i wyjaśniać, że (i dlaczego) OZE są lepsze. Władze miasta powinny też same dawać dobry przykład i pokazywać, że korzystanie z czystej energii jest łatwiejsze, niż się wydaje, i opłacalne, na przykład instalując urządzenia czerpiące energię ze słońca w nowych i remontowanych budynkach gminnych. Mogłyby wykorzystywać przy tej okazji sprawdzone rozwiązania pozwalające na ograniczenie zapotrzebowania na energię. Władze Krakowa powinny wreszcie postawić na elektryczny transport: zachęcać mieszkańców do przesiadania się do aut na prąd i wymienić cały tabor autobusowy na elektryczny. W całej tej „energetycznej" działce jest potężne pole do popisu dla urzędników piszących wnioski o fundusze unijne. Dają one bowiem ogromne możliwości, jeśli chodzi o czystą energię; trzeba tylko po nie sięgnąć i umiejętnie je wykorzystać.

Żeby gonić światowe trendy, nie musimy wprowadzać futurystycznych rozwiązań z wykorzystaniem kosmicznych technologii, ale jest mnóstwo działań, które można podjąć od ręki, od jutra. Żeby pojutrze nie obudzić się w ogonie Europy. I żeby Kraków stawał się coraz bardziej innowacyjnym i czystym miastem.

MAPA WYDATKÓW

Rozdział 6

MAPA WYDATKÓW

weźmy na przykład…

Ulica Reymonta 20: stadion czy 1000 siłowni?

SŁOWO KLUCZ: GOSPODARNOŚĆ

Kiedy w 2004 roku urządzałem swoją kuchnię, poszedłem do sklepu ze sprzętem AGD i godzinę później wyszedłem z niego z paroma rzeczami, które były mi naprawdę potrzebne oraz... podgrzewaczem do talerzy, który kosztował przeszło 1000 złotych. Do dzisiaj nie mogę zrozumieć, jak to możliwe, że sprzedawczyni (niewątpliwie świetna w swoim fachu) przekonała mnie, że ten podgrzewacz do talerzy, o którego istnieniu chwilę wcześniej w ogóle nie wiedziałem, jest w mojej kuchni wręcz niezbędny. Pocieszam się myślą, że pewnie każdy wydał kiedyś pieniądze na zupełnie niepotrzebną rzecz czy usługę. Oczywiście są tacy, którym zdarza się to rzadziej, i tacy, którzy notorycznie marnotrawią pieniądze.

Gdybym miał ocenić sposób wydawania naszych, podatników, pieniędzy przez Urząd Miasta Krakowa i podległe mu jednostki, na pewno nie przyszłoby mi do głowy słowo „gospodarność". Przywykliśmy narzekać na polityków i uznawać ich za złodziei. Bardzo często też, niejako z rozpędu, przyjmujemy, że mają do dyspozycji nieograniczone środki. Niezależnie jednak od tego, jak wielu spośród polityków zasłużyło na krytykę, faktem pozostaje, że kiedy przychodzi do zarządzania pieniędzmi podatnika, mają oni do dyspozycji ograniczony budżet o określonej kwocie. I ani złotówki więcej. Dlatego, podobnie jak w gospodarstwie domowym, kluczowa jest jakość decyzji finansowych.

W tym rozdziale napiszę o podstawowych błędach popełnianych w Krakowie przy podejmowaniu tych decyzji, i o tym, co można by zrobić lepiej. Zacznę od podstaw, a właściwie – od postaw.

WYDATKI PO MONARSZEMU

W rozdziale *Nowa legenda*, odwołując się do teorii Geerta Hofstedego, piszę o tym, że można zarządzać miastem po monarszemu – czyli z pozycji tak zwanego dużego dystansu władzy – albo, jeśli się zarządza z pozycji małego dystansu władzy, rozumieć zarządzanie jako służbę mieszkańcom (więcej na ten temat tutaj: rozdział *Nowa legenda*, podrozdział *Od monarchiczności do wspólnotowości*). To, który z tych modeli wybierzemy, będzie bardzo mocno wpływać na sposób wydatkowania pieniędzy podatników.

Pieniądze Krakowian co najmniej od kilkunastu lat wydawane są z pozycji dużego dystansu władzy, czyli z pozycji monarszej. Ma to trzy konsekwencje.

Po pierwsze, monarcha wierzy, że rozmiar ma znaczenie. Zależy mu, żeby przejawy jego potęgi były dobrze widoczne. Na mapie Krakowa będzie więc umieszczał wielkie obiekty, a potem obwieszał ich zdjęciami gabloty urzędu i drukował je na ulotkach wyborczych (ponieważ, ups, po drodze pojawiła się demokracja i trzeba jednak wygrać w wyborach). Monarcha woli stadiony, areny, centra konferencyjne niż jakieś mniej spektakularne i bardziej rozproszone obiekty, które służyłyby innym celom niż demonstrowanie jego sukcesów: skwery, huśtawki, stojaki na rowery, osiedlowe boiska, latarnie oświetlające małe uliczki na obrzeżach miasta, na które monarcha nigdy się nie zapuszcza.

Po drugie, hierarchiczny – czyli monarchiczny – sposób sprawowania władzy oznacza, że nie ma powodu, żeby pytać o zdanie swoich podwładnych, ups, wyborców. Skoro jest hierarchicznie, to ci, którzy są „na górze", posiedli całą wiedzę, a ci, którzy są „na dole", jej nie posiedli, więc nie ma sensu brać pod uwagę ich opinii.

Po trzecie, hierarchiczność oznacza nie tylko przewagę „władcy" nad „poddanymi", ale też podpowiada, żeby patrzeć na świat w kategoriach gorszy – lepszy, ważniejszy – mniej ważny. Okolice Rynku Głównego są ważniejsze niż Kurdwanów. Urzędnicy są ważniejsi niż petenci. Radni miejscy, parkujący za darmo pod magistratem, są ważniejsi niż mieszkańcy płacący 3 złote za godzinę postoju w strefie, jeśli w ogóle mieli szczęście znaleźć wolne miejsce parkingowe.

Jakie byłoby alternatywne, służebne wobec mieszkańców, podejście do krakowskiego budżetu? W jaki sposób to podejście mogłoby się przełożyć

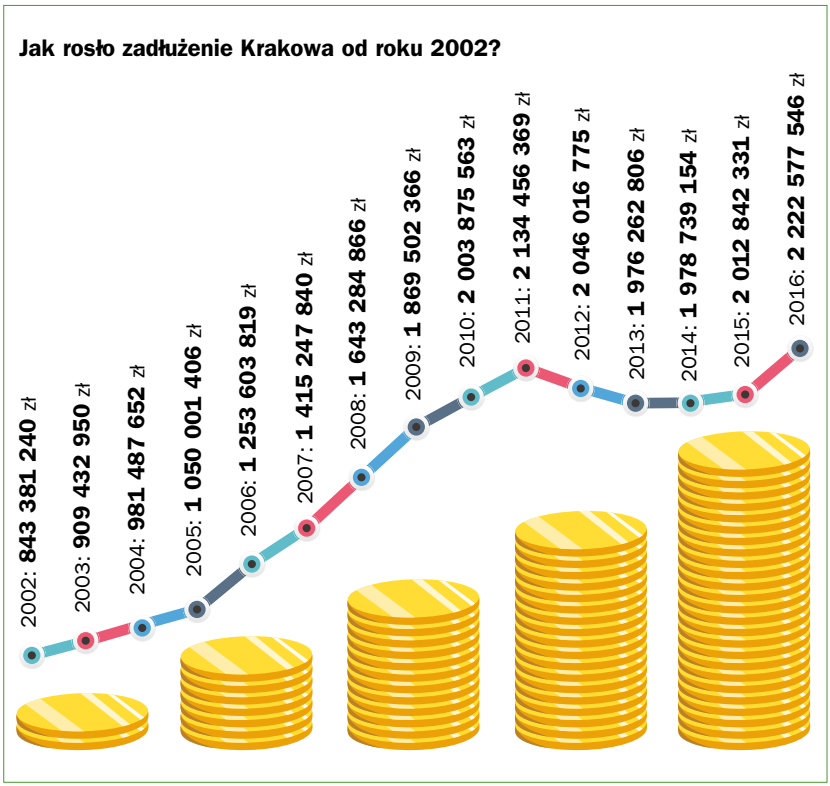
na to, o co w ostatecznym rozrachunku chodzi – czyli na doświadczenie radosnego życia w Krakowie? Pozwólcie, że spróbuję odpowiedzieć na te pytania.

DŁUGI POD WAWELEM

Mam znajomą, która ekscytuje się reality shows i co pewien czas opowiada mi o którymś z nich. Ostatnio zafascynował ją program, którego uczestnikami są osoby znajdujące się w bardzo trudnej sytuacji finansowej. Bohaterowie programu wpadli w tarapaty zwykle na skutek własnych błędów, zaniedbań, złych nawyków czy nawet nałogów. Prowadząca ma za zadanie uratować ich przed kompletną ruiną. Moja znajoma, która nie jest osobą majętną, ale też nie ma takich kłopotów finansowych jak uczestnicy programu, opowiadała mi, że prowadząca zawsze zaczyna od zmuszenia uczestnika do sporządzenia bardzo szczegółowej listy wydatków. Za każdym razem ten, który ją sporządza, jest potem niezwykle zaskoczony tym, w jak nieracjonalny sposób wydaje pieniądze. Swoje pieniądze.

A miasto wydaje cudze, czyli nasze. Swoich, parafrazując Margaret Thatcher, nie ma.

Gdyby Kraków był człowiekiem, jego sytuacja finansowa nie byłaby najlepsza: władze miasta zamknęły rok 2016 z długiem w wysokości 2,22 miliarda złotych. W momencie, kiedy to czytacie, jest już pewnie wyższy. Kiedy Jacek Majchrowski obejmował urząd, dług wynosił 843 miliony – czyli władze miasta pożyczały przez 14 lat średnio około 270 tysięcy złotych dziennie. I pożyczają nadal. Jeśli przyjąć, że na same odsetki od długu wydajemy rocznie tyle, ile przeznaczono na ten cel w budżecie miasta na 2017 rok, to tylko z tych odsetek, które Kraków będzie musiał zapłacić w ciągu czterech lat, można by wybudować 3843 miejsca parkingowe w systemie Park&Ride, dwie nowe linie tramwajowe, 112 kilometrów ścieżek rowerowych i stworzyć 7 nowych, pięciohektarowych parków. I – żeby była jasność – nie chodzi o każdą z tych rzeczy z osobna, ale o wszystkie naraz. Dodatkowo, poza oficjalnym długiem miasta, jest też ogromny dług ukryty. Chodzi o kredyty zaciągane przez miejskie spółki (często powoływane wyłącznie po to, żeby stworzyć możliwość zaciągnięcia kolejnego kredytu, ponieważ długi spółek



Wykres 7

nie są formalnie wliczane do zobowiązań miasta i można je zaciągać poza obowiązującym władze miasta ustawowym limitem). Na samo wybudowanie Tauron Areny Agencja Rozwoju Miasta zaciągnęła kredyt w wysokości 335 milionów złotych.

Nie zrozumcie mnie źle: zadłużanie się miasta nie jest czymś nagannym. Wszystkie miasta zaciągają kredyty pod inwestycje, podobnie jak ludzie zaciągają kredyt, żeby kupić mieszkanie czy samochód. Nie oznacza to jednak, że długi miasta muszą nieustannie rosnąć i to w tak zatrważającym tempie jak w Krakowie – na przykład w Słupsku Robert Biedroń w ciągu dwóch lat swojej prezydentury zmniejszył dług miasta z 279 do 246 milionów złotych.

W URZĘDZIE NA BOGATO

Niestety, kiedy patrzymy na to, jak władze Krakowa wydają nasze pieniądze, trudno się oprzeć wrażeniu, że robią to w sposób niegospodarny. Z pełną odpowiedzialnością można nawet mówić o rozrzutności, i to w iście monarszym stylu. Tylko w 2016 roku urząd miasta wydał 1,5 miliona złotych na usługi cateringowe i restauracyjne. A także, żeby nie poprzestawać na kwotach „drobnych" – 18 milionów złotych w samym roku 2015 na nagrody dla urzędników – najwięcej ze wszystkich 66 miast analizowanych pod tym kątem przez organizację Watchdog Polska. Nagrody dostali prawie wszyscy urzędnicy – 2557 z 2655 zatrudnionych w urzędzie, chociaż formalnie samorząd może przyznawać je tylko za „szczególne osiągnięcia w pracy zawodowej". Średnia nagroda wyniosła ponad 6 tysięcy złotych, bijąc na głowę wysokość nagród w innych analizowanych przez Watchdog miastach Polski[1]. Organizacja nie doczekała się jednak ani listy nazwisk nagrodzonych, ani wysokości poszczególnych nagród, ani uzasadnienia ich przyznania – mimo że poprosiła magistrat o te informacje.

WYCISNĄĆ OSTATNI GROSZ

W kontekście tych bulwersujących wydatków tym bardziej uderza, w jaki sposób ustalane są te opłaty lokalne i podatki, których wysokość zależy od władz naszego miasta. Płacimy je wszyscy – albo znakomita większość z nas. To podatek od nieruchomości, opłaty za śmieci, wodę, kanalizację i parkowanie w strefie, czynsze komunalne. Władze starają się tutaj wycisnąć z mieszkańców, ile się tylko da. Widać to najlepiej na przykładzie opłaty za parkowanie i podatku od nieruchomości. Wystarczy spojrzeć na tabelkę na s. 134.

Pomyśl teraz, Czytelniku, o krakowskiej emerytce z przeciętną (czyli niewysoką) emeryturą. Z jednej strony dowiaduje się ona z mediów o tym, że Jacek Majchrowski zaraz po wygranych wyborach kupił sobie nową służbową limuzynę – ekskluzywnego lexusa[2] (tak jakby w naszym mieście nie było pilniejszych wydatków). Z drugiej – musi płacić podatek od nieruchomości ze świadomością, że jego stawki są najwyższe w Polsce po to, żeby sfinansować takie wydatki jak ów lexus. Warto zadać sobie pytanie: czy to rzeczywiście jest konieczne, żeby te wszystkie podatki i opłaty były aż tak wysokie?

Stawki podatku od nieruchomości i opłat za parkowanie w Krakowie

PODATEK OD NIERUCHOMOŚCI		
rodzaj opłaty	**co mówi ustawa**	**stawka w Krakowie w roku 2017**
Podatek od gruntów związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej	minimalnie: 0,01 zł/m^2 maksymalnie: 0,89 zł/m^2	0,89 zł/m^2
Podatek od gruntów „pozostałych”	minimalnie: 0,01 zł/m^2 maksymalnie: 0,47 zł/m^2	0,47 zł/m^2
Podatek od budynków mieszkalnych lub ich części	minimalnie: 0,01 zł/m^2 maksymalnie: 0,75 zł/m^2	0,75 zł/m^2
Podatek od budynków zajętych na prowadzenie działalności gospodarczej	minimalnie: 0,01 zł/m^2 maksymalnie: 22,66 zł/m^2	22,66 zł/m^2

OPŁATY ZA PARKOWANIE W STREFIE		
rodzaj opłaty	**co mówi ustawa**	**stawka w Krakowie w roku 2017**
Pierwsza godzina	maksymalnie 3,00 zł	3,00 zł
Druga godzina	maksymalnie 3,60 zł	3,50 zł
Trzecia godzina	maksymalnie 4,32 zł	4,10 zł
Czwarta godzina i kolejne	maksymalnie 3,00 zł	3,00 zł

Tabela 1

PRZEDOSTATNI W KOLEJCE DO UNIJNEJ KASY

Odkąd Polska jest członkiem Unii Europejskiej, zyskaliśmy fantastyczną alternatywę dla ciągłego zadłużania miasta: pozyskiwanie środków unijnych. Korzystamy z tego także jako mieszkańcy Krakowa: kiedy idziemy kładką Ojca Bernatka, kiedy zwiedzamy podziemia Rynku, kiedy kupujemy bilet autobusowy czy tramwajowy w automacie, a potem wchodzimy do niskopodłogowego tramwaju albo autobusu. Wszystko to zawdzięczamy

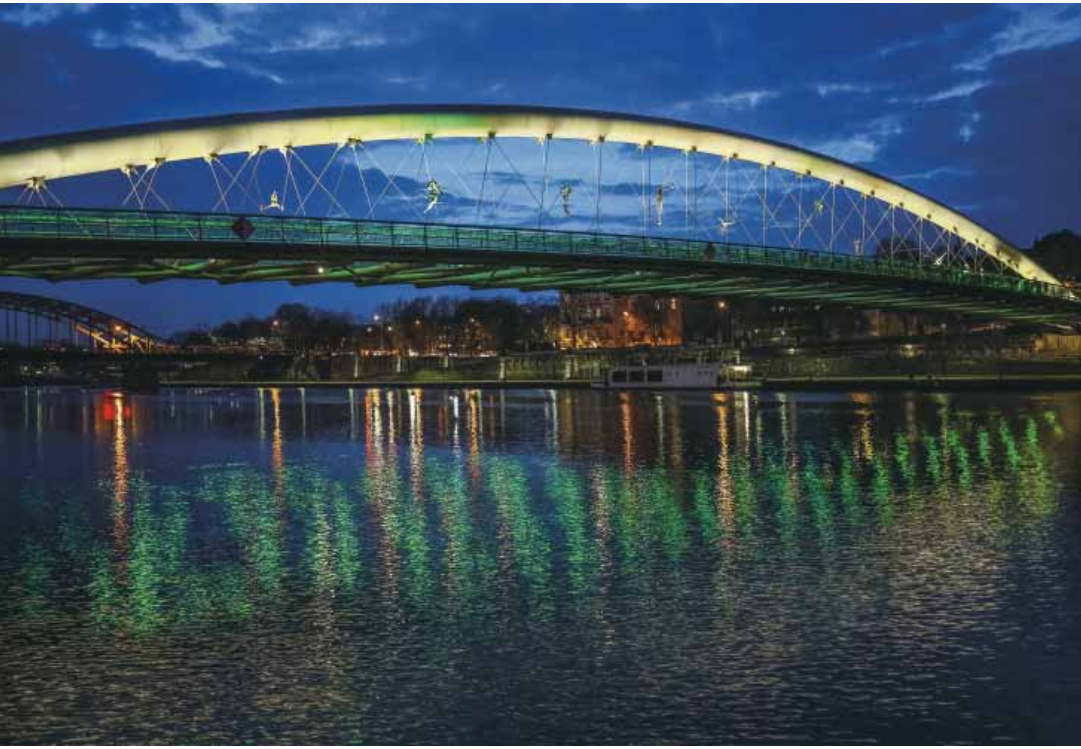
pieniądzom z Unii. Każde miasto w Polsce ma możliwość pozyskania tą drogą ogromnych funduszy.

Nasze miasto jednak w małym stopniu wykorzystuje tę szansę. Kraków zajmuje przedostatnie miejsce w rankingu, który pokazuje, ile pieniędzy w przeliczeniu na mieszkańca udało się pozyskać największym polskim miastom[3]. Do końca 2015 roku w ramach unijnego budżetu na lata 2007–2013 pozyskaliśmy *per capita* prawie dwukrotnie mniej niż, na przykład, Gdańsk, i niemal trzy razy mniej niż Sopot.

Na początku rozdziału pisałem o tym, jak istotna dla Krakowa jest jakość decyzji finansowych podejmowanych przez Jacka Majchrowskiego i jego urzędników. Tymczasem krakowska mapa wydatków nie przedstawia się

Środki unijne pozyskane przez największe polskie miasta w ramach budżetu UE na lata 2007–2013 (w przeliczeniu na mieszkańca)

Wykres 8



Kładka Bernatka powstała dzięki 15 milionom złotych z funduszy europejskich.

dobrze: widzimy miasto o ogromnym i wciąż rosnącym długu, słabo wykorzystujące unijne euro i szastające na prawo i lewo złotówkami z naszych, maksymalnie wyśrubowanych, podatków.

Co można zrobić, żeby to ponaprawiać?

URZĄD NA NOWO

Pierwszą rzeczą powinien być porządny audyt wydatków. Podobnie jak uczestnicy ulubionego reality show mojej znajomej, krakowski magistrat musi przyjrzeć się temu, w jaki sposób wydaje swoje – nasze – pieniądze. Nie chodzi o to, żeby udowodnić, że jest fatalnie, albo żeby udowodnić,

że jest świetnie. Chodzi o obiektywny, neutralny, opierający się wyłącznie na faktach szczegółowy audyt, który pozwoliłby ocenić, które wydatki są uzasadnione, a które są stratą naszych pieniędzy; których długów można by nie zaciągać, gdyby gospodarniej zarządzać miejskim budżetem. Teraz tego nie wiemy. Nie wiemy, na przykład, ile urząd wydaje rocznie na połączenia telefoniczne (chociaż szacunki mówią o mniej więcej milionie złotych). Tymczasem ten koszt może być zredukowany prawie do zera, jeśli – tak jak to zrobiono w kilku szkołach na Prądniku Czerwonym – wprowadzi się darmową w eksploatacji telefonię internetową VoIP. Zaoszczędzone w ten sposób pieniądze mogą pozwolić, na przykład, na budowę jednego porządnego boiska rocznie. A telefony to przecież tylko jeden z niezliczonych wydatków magistratu, z których dużą część można z pewnością zredukować.

Warto też zmienić zasady wynagradzania urzędników. Tak jak piszę w rozdziale poświęconym mapie stanu powietrza, urzędnik, który potrafi doprowadzić do wymiany 15 pieców węglowych miesięcznie, powinien zarobić więcej niż ten, który doprowadza do wymiany 5 (więcej na ten temat: rozdział *Mapa stanu powietrza*, podrozdział *Nie pal!*). Urzędniczka, która dzięki systemowi oceny, polegającemu na naciśnięciu przez petenta, który odszedł od okienka, smutnej, uśmiechniętej albo neutralnej buźki, ma w danym miesiącu najlepsze oceny, zasługuje na premię. Ale jej koleżanka ze stanowiska obok, której ocena jest najgorsza – już nie. W magistracie na średnich i niższych stanowiskach pracuje wielu zdolnych, ambitnych i oddanych pracy urzędników. Jeżeli da się im możliwość rozwoju i uwolni ich energię, mogą przynieść wiele pożytku Krakowowi. A dobra praca powinna być nagradzana. Polityka płacowa „czy się stoi, czy się leży" nie jest dobra ani dla tych, którzy pracują słabo, ani dla tych, którzy pracują świetnie. Dla tych drugich jest wręcz krzywdząca.

MIESZKAŃCY NA PIERWSZYM MIEJSCU

Co jeszcze, poza starannym audytem wydatków i zmianą polityki płacowej, powinno się wydarzyć, żeby lepiej wydawać pieniądze krakowskich podatników? Na pewno potrzebujemy urzędu zarządzanego z perspektywy małego dystansu władzy, czyli urzędników traktujących swoją pracę jako służbę.

Taka zmiana podejścia przełożyłaby się na wiele konkretnych, znaczących dla mieszkańców decyzji. Na przykład oznaczałoby to, że więcej urzędników kierowanych jest do bezpośredniej obsługi petentów, a mniej siedzi zamkniętych w swoich pokojach. Nigdy nie byłoby więc tak, że na 12 okienek panie pracują tylko w trzech. Trzeba też sprawdzić, czy struktura urzędu miasta jest optymalna. No bo ilu wydziałów potrzebuje urząd? Kiedy Jacek Majchrowski obejmował stanowisko prezydenta, było ich 9. Dzisiaj są 24. Potrzebujemy aż tylu? Wątpię.

Kolejną rzeczą, którą należy zmienić, są godziny pracy magistratu, ustalone dla urzędników, a nie dla mieszkańców. Dzisiaj często trzeba brać jednodniowy urlop, żeby dojechać do urzędu, odstać swoje w kolejce i zdążyć coś załatwić przed zamknięciem „okienka". Kiedy startowałem w wyborach na prezydenta Krakowa, postulowałem, żeby urząd był czynny codziennie do godziny 18.00, a w jeden z dni roboczych – do godziny 22.00. Podtrzymuję to. Urząd, który zwraca się w stronę ludzi, musi się też „ustawiać na trasie" mieszkańca, a nie tracić jego czas. Dlatego w Krakowie powinny powstać „kioski urzędowe" we wszystkich galeriach handlowych, a nie tylko – chwalebne wyjątki – w Galerii Bronowice i Bonarce, jak jest dzisiaj.

WŁASNYMI ŚCIEŻKAMI

Na poznańskim osiedlu Piątkowo trawniki były poprzecinane ścieżkami wydeptanymi przez mieszkańców: wybierali oczywiście takie „trasy", którymi można było najszybciej i najwygodniej dojść do celu. Szli często zupełnie inną drogą niż ta wyznaczana przez chodniki. Osiedlowi radni potraktowali ten fakt jako ważną podpowiedź i postanowili zbudować chodniki tam, gdzie mieszkańcy wydeptali ścieżki. Za pieniądze rady osiedla, spółdzielni mieszkaniowej i urzędu miasta na Piątkowie powstały chodniki – dokładnie tam, gdzie potrzebowali tego mieszkańcy.

Jeszcze dalej poszli gdańscy urzędnicy, planując rewitalizację parku Świętopełka. Zanim do niej przystąpiono, poproszono mieszkańców, żeby chodzili po parku takimi ścieżkami, jakimi jest im wygodnie, i w ten sposób wydeptywali przyszłe alejki. „Mieszkańcy będą mogli deptać trawniki wedle uznania. To piesi mają wyznaczać kierunki, a nie ktoś zza biurka" – mówił

zastępca prezydenta Gdańska, Piotr Grzelak[4]. W tym zdaniu zawiera się filozofia małego dystansu władzy – wątek, który, jak widzicie, jest jednym z moich ulubionych. Nie sztuka podczas kampanii wyborczej powtarzać slogany o służeniu mieszkańcom. Ważne jest, żeby to po prostu robić.

Zupełnie inaczej niestety wygląda to w Krakowie – nawet w kontekście parków właśnie. Zarząd Zieleni Miejskiej zafundował nam nowe ławki w parku Krakowskim (za skądinąd dość porażającą sumę – około 2,5 tysiąca złotych za sztukę), ale kiedy tylko stanęły w parkowych alejkach, zaczęliśmy dostawać sygnały, zwłaszcza od starszych mieszkańców, że są zdecydowanie za niskie. Trudno na nich usiąść, a jeszcze trudniej – zwłaszcza jeśli jest się seniorem – wstać. Poszliśmy razem z moimi współpracownikami przetestować nowe, kosztowne ławki – rzeczywiście okazały się bardzo niewygodne i niższe o około 10 centymetrów, czyli o 25 procent, niż poprzednie. Gdyby urzędnicy, którzy zdecydowali się w ten akurat sposób wydać nasze pieniądze, zadali sobie trud poproszenia choć jednej starszej osoby, żeby siadła na takiej ławce, z pewnością oszczędziliby nam tak bezsensownego wydatku.

KASA W RĘKACH MIESZKAŃCÓW

Jednym ze sposobów na uniknięcie podobnych błędów jest budżet obywatelski.

Jeśli przyjmiemy „monarszy" styl sprawowania władzy, nie ma sensu oddawać decyzji bezpośrednio w ręce „poddanych". Ja jednak patrzę na to zupełnie inaczej. Idea budżetu obywatelskiego jest kluczowa dla partnerskiego zarządzania miastem – to mieszkańcy powinni w jak największym stopniu decydować o tym, czego najbardziej potrzebują.

Odtworzenie miejsca rekreacji wokół stawów w parku Dworskim na Dębnikach. Rewitalizacja Plant Dietlowskich. Siłownia na wolnym powietrzu w Podgórzu Duchackim. Darmowy miejski Internet w Bieńczycach. Te wszystkie dobre i fajne rzeczy już się wydarzyły albo wkrótce się wydarzą w Krakowie dzięki budżetowi obywatelskiemu.

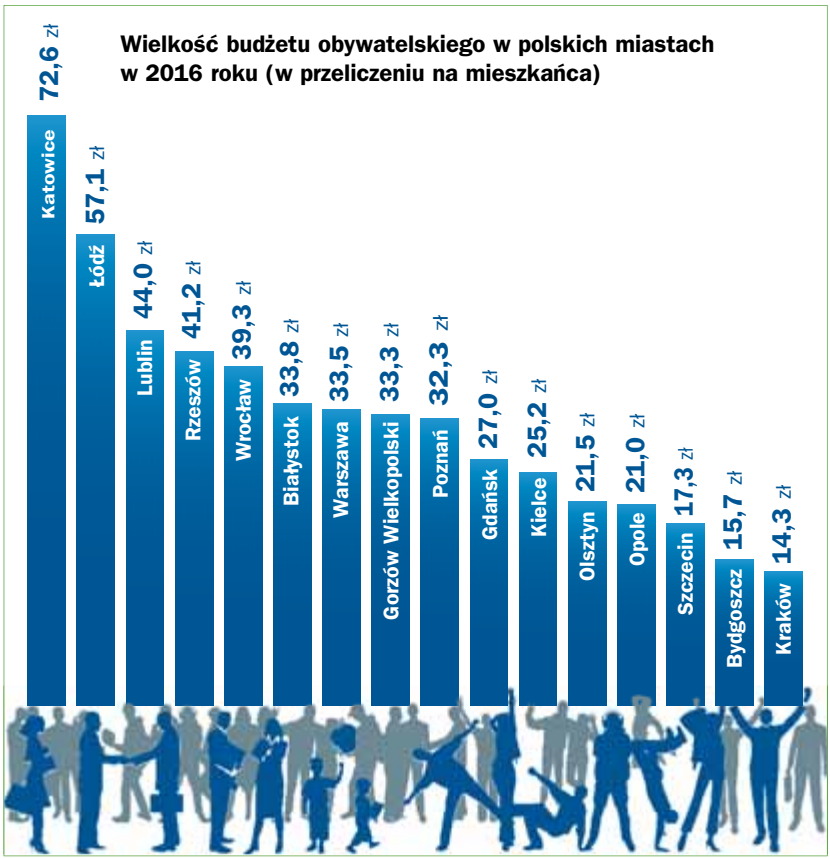
Jest też niestety druga lista: zasadzenie wzdłuż Alei Trzech Wieszczów roślin, które najlepiej pochłaniają smog (tak zwana fitoremediacja), powiększenie parku Lotników Polskich w Czyżynach (na niezagospodarowanych

działkach gminnych planowano stworzenie kwietnych łąk i posadzenie nowych drzew), stworzenie mikroparków na Kazimierzu. Te rzeczy się nie wydarzą, bo znalazły się „pod kreską". Zabrakło na nie pieniędzy. Krakowski budżet obywatelski wynosi dzisiaj około 10 milionów złotych. Warto oddać sprawiedliwość władzom miasta – to więcej, niż jeszcze parę lat temu, kiedy wynosił 4,5 miliona złotych. A jednak to wciąż dużo mniej niż w innych miastach. W 2016 roku mieszkańcy Łodzi dysponowali 40 milionami złotych na budżet obywatelski. Mieszkańcy Wrocławia – 25 milionami, mieszkańcy Katowic – 20 milionami. Ile powinno być u nas? W moim przekonaniu Kraków powinien mieć co najmniej 20 milionów złotych budżetu obywatelskiego, z którego przynajmniej połowa byłaby przeznaczana na budżety dzielnicowe. Tak, żeby w każdej dzielnicy Krakowa ludzie mogli realnie współdecydować o tym, gdzie postawić ławkę, gdzie załatać chodnik, gdzie zrobić skwerek.

Ale nie chodzi tylko o to, jakiej wielkości będzie budżet obywatelski. Rzecz też (a nawet przede wszystkim) w tym, jak bardzo będzie on obywatelski. Jeśli czytasz te słowa, najprawdopodobniej sprawy Krakowa leżą Ci na sercu. Ale czy głosowałeś na jakiś projekt zgłoszony w ramach budżetu obywatelskiego? Statystycznie rzecz biorąc, szansa na odpowiedź pozytywną jest mała – w ostatniej edycji brało udział tylko 7 procent Krakowian. Dlaczego?

Jednym z powodów jest to, że – jak wiele innych przedsięwzięć wymagających zaangażowania krakowskich urzędników – realizacja projektów, które zdobyły finansowanie w ramach budżetu obywatelskiego, przeciąga się w nieskończoność. Przykładem może być tablica z informacją o poziomie zanieczyszczenia powietrza, która miała zawisnąć przy kinie Kijów. Rozumiem, że władze Krakowa nie są skore do tego, żeby obwieszczać, jak fatalnym powietrzem oddychamy przez połowę roku, ale ten obywatelski projekt wygrał w głosowaniu w roku... 2014! A tablicy jak nie było, tak nie ma (a piszę to w kwietniu 2017 roku). Ludzie muszą szybko widzieć efekty swojego zaangażowania, nawet tak skromnego, jak zagłosowanie na wybrany przez siebie projekt. Jeśli zauważą, że zwycięskie projekty nie są realizowane, to kolejny raz na pewno nie zagłosują.

Bywa też tak, że urzędnicy już po ogłoszeniu wyników zmieniają zdanie. Taki los spotkał projekt *Skrzydła Krakowa*. Najpierw ogłoszono, że projekt



Wykres 9

wygrał, potem zmniejszono mu kwotę dofinansowania, następnie oznajmiono, że w ogóle nie będzie realizowany, a na koniec okazało się, że jednak będzie. Byłoby to śmieszne, gdyby nie było straszne. W taki sposób niszczy się zaangażowanie mieszkańców w sprawy miasta. Trudno mieć zaufanie do instytucji budżetu obywatelskiego, jeśli pracownikom magistratu brakuje fundamentalnej konsekwencji i jeśli tak naprawdę ostateczny głos w kwestii tego, które projekty będą realizowane, należy nie do mieszkańców, a do władz miasta.

BUDŻETOBUS I INNE SPOSOBY

Dlaczego jeszcze Krakowianie nie biorą udziału w budżecie obywatelskim? Bardzo często po prostu nie wiedzą, że głosowanie się odbywa. Budżet obywatelski nie należy do ulubionych projektów władz Krakowa – jest on bowiem ze swojej natury niehierarchiczny, bo opiera się na idei, że ludzie sami wiedzą, czego najbardziej potrzebują. A skoro nie jest to ważne dla władz, nie przywiązują też wagi do propagowania samej idei. W Szczecinie władze miasta uruchomiły „budżetobus". To mobilny punkt do głosowania – autobus, który jeździ po mieście i zatrzymuje się w ruchliwych miejscach, żeby ułatwić ludziom wzięcie udziału w budżecie obywatelskim. Może i Krakowowi przydałby się budżetobus? Może warto też pomyśleć o jakichś sposobach „honorowania" Krakowian – pomysłodawców zwycięskich projektów? O tabliczkach, które – jak w przypadku projektów unijnych – wskazywałyby, że skwerek, plac zabaw czy świetlica powstały dzięki budżetowi obywatelskiemu? Wywiadach na stronach internetowych urzędu miasta i w lokalnej prasie z ludźmi, którzy zadali sobie trud, żeby stworzyć coś, co ma wnieść radość do życia mieszkańców? Może warto by wprowadzić lokalne „progi frekwencyjne", dzięki którym w dzielnicach, w których więcej ludzi pójdzie głosować, zostanie sfinansowanych więcej projektów? Jest wiele sposobów na to, żeby przekonać mieszkańców, że powinni podejmować decyzje we własnych sprawach. Tylko najpierw władze miasta musiałyby same w to uwierzyć.

Wyobraźmy sobie zatem Kraków, który mądrzej wydaje swoje pieniądze i skuteczniej pozyskuje środki unijne; Kraków, którego urzędnicy bardziej niż dzisiaj skupieni są na celu i efektywności swoich działań; urząd miasta, który działa sprawniej. Wyobraźmy sobie, że mieszkańcy, dzięki budżetowi obywatelskiemu, mogą w dużo większym stopniu niż obecnie bezpośrednio decydować o tym, na co idą ich pieniądze, i dużo częściej niż dzisiaj decydują się głosować na swoje ulubione projekty. Suma tych zmian na pewno poprawiłaby jakość naszego życia. Jak jeszcze warto zmienić krakowską mapę wydatków?

Na koniec zostawiłem mój ulubiony wątek.

MAŁO DUŻEGO CZY DUŻO MAŁEGO?

Na początku tego rozdziału pisałem o tym, że monarchiczny sposób zarządzania miastem sprawił, że nasze pieniądze są wydawane przede wszystkim na wielkie obiekty. Budżet miasta, tak jak budżet domowy każdego z nas, jest określoną, skończoną kwotą, więc każda decyzja o wydaniu pieniędzy na daną rzecz oznacza niewydanie pieniędzy na coś innego. Stając na takich rozdrożach, Jacek Majchrowski od lat podejmował decyzje, które służyły niewielkim grupom. Znów posłużę się przykładem przebudowy stadionu Wisły (wiem, że często do niego wracam, ale sposób, w jaki podejmowano decyzję o modernizacji, a później ją realizowano, woła o pomstę do nieba; takie rzeczy nie powinny się dziać w cywilizowanym świecie). Kosztowała 600 milionów złotych. To oznacza, że każdy mieszkaniec Krakowa – starsza pani z Kurdwanowa, fryzjer z Dębnik, nauczycielka jogi, a nawet jej trzymiesięczne dziecko – „wydał" na remont stadionu Wisły prawie 800 złotych. Wyobraźmy to sobie. Wyobraźmy sobie, że do naszych drzwi pewnego dnia puka przemiły pan z urzędu i mówi: „Dzień dobry. Zbieram pieniądze na remont stadionu Wisły. Poproszę uprzejmie 800 złotych". Sięgamy po portfel? Jasne, że nie. Nie sięgnęliby po niego nawet kibice Wisły (no, może kilkudziesięciu najbogatszych). Wyobraźmy sobie, że ten sam urzędnik puka do drzwi mieszkania czteroosobowej rodziny, żądając ponad 3 tysięcy złotych. A właśnie dokładnie coś takiego się wydarzyło – tyle że inną drogą.

Jak inaczej można było wydać te pieniądze? Wyliczyliśmy, że 600 milionów złotych to równowartość 15 krytych pływalni, 15 boisk wielofunkcyjnych, 450 kilometrów ścieżek rowerowych, 60 siłowni na wolnym powietrzu i 6 lat dodatkowych zajęć sportowych dla dzieci w szkołach, po 4 godziny tygodniowo. Te wszystkie rzeczy (wszystkie razem, a nie każdą z osobna) można by zrealizować, gdyby nie jedna decyzja radnych i prezydenta.

Gdyby ktoś spytał mieszkańców Krakowa: „Co wolicie, przebudowę stadionu Wisły, czy baseny, boiska i ścieżki rowerowe?", założę się, że mało kto wybrałby remont.

Dziesięć milionów złotych – tyle z kolei kosztowało przygotowanie zimowych igrzysk olimpijskich planowanych na 2022 rok w Krakowie, wielkiej imprezy, która nigdy się nie odbędzie. Władze miasta najpierw wydały pieniądze, a dopiero potem zapytały mieszkańców o zdanie. Olimpiada, której

Dzięki budżetowi obywatelskiemu w Podgórzu Duchackim powstanie podobna siłownia na wolnym powietrzu.

nie będzie, kosztowała nas 4 przedszkola – bo tyle można by ich wybudować za te pieniądze.

Czy wydawać pieniądze na nieliczne, wielkie obiekty i imprezy, które służą niewielu, czy na wiele małych obiektów, z których skorzysta znacznie więcej osób? Jacek Majchrowski i jego urzędnicy od lat decydują się na to pierwsze.

Pamiętam, że pod koniec podstawówki – było to w czasach, kiedy rodzice pozwalali dzieciom łazić po okolicy, a osiedla nie miały metalowych

ogrodzeń, budek strażniczych i kodów do klatki schodowej – wałęsaliśmy się z kolegami po podwórkach, pustostanach czy wzdłuż torów kolejowych. Jednak naszą największą pasją była koszykówka. Problem polegał na tym, że szkolna sala gimnastyczna (jedyne miejsce, gdzie wtedy można było zagrać w kosza) po południu była zamknięta na cztery spusty. W pewnym momencie postanowiliśmy jednak zaryzykować i znaleźliśmy sposób, żeby, wbrew zakazowi, wejść do środka. Było to wysokie, otwierane na zewnątrz okno, które zostawiano uchylone po zamknięciu sali. Przedsięwzięcie za każdym razem wymagało pracy zespołowej: dwóch chłopaków podsadzało trzeciego, najmniejszego, który przeciskał się przez okno i otwierał salę od wewnątrz. Zapewniam Was, ta nie całkiem legalna gra w kosza była lepszą formą spędzania czasu niż realizowanie wszystkich durnych pomysłów, jakie przychodzą do głowy chłopcom w tym wieku, kiedy snują się, szukając jakiegoś zajęcia. Nasze tajne rozgrywki zakończyły się gwałtownie, kiedy pewnego popołudnia złapał nas stróż i wybuchła wielka afera. Taka z dywanikiem u dyrektora i wzywaniem do szkoły rodziców. I tak wróciliśmy do włóczenia się po okolicy. Dopiero pod koniec podstawówki na naszym osiedlu powstały dwa otwarte boiska do koszykówki i centrum wydarzeń z powrotem przeniosło się pod kosz.

Szkolne sale gimnastyczne, hale sportowe, sale koncertowe, stadiony – to wszystko budowane jest dla ludzi, prawda? Dlaczego więc przez tyle czasu te duże obiekty stoją puste?

Cieszę się, że są w naszym mieście miejsca takie jak Tauron Arena, dzięki którym możemy gościć w Krakowie zespoły muzyczne światowej klasy oraz być gospodarzem poważnych imprez sportowych. Sam miałem przyjemność oglądać tam mecz siatkówki i słuchać koncertu podczas Festiwalu Muzyki Filmowej. Pozostaje jednak faktem, że można je było zbudować dużo bardziej gospodarnie, a teraz, kiedy już powstały, warto zapobiec sytuacji, w której na co dzień świecą pustkami, podobnie jak kiedyś sala gimnastyczna w mojej podstawówce. Powinny służyć jak największej grupie ludzi. W hali Tauron Areny, która często stoi niewykorzystana, opłacani przez miasto trenerzy mogliby prowadzić darmowe zajęcia dla mieszkańców, którzy sami decydowaliby, w jakich treningach chcą uczestniczyć. Z kolei wokół hali mógłby powstać na przykład tor dla rolkarzy. Do bezpłatnych zajęć sportowych

Remont stadionu Wisły kosztował każdego z nas 800 złotych.

można by też wykorzystywać stadion Wisły. Dziś jest on obiektem miejskim tylko z nazwy. Służy tylko kibicom. Krakowianie, którzy nie interesują się piłką nożną, nie mają tam czego szukać (mogą co najwyżej zapłacić karną opłatę za parkowanie w strefie). Inne areny – na przykład w Gdańsku, Poznaniu i Wrocławiu – funkcjonują zupełnie inaczej. Są w nich restauracje i sklepy. Odbywają się koncerty i inne, niezwiązane ze sportem wydarzenia. Aż 40 tysięcy najmłodszych wrocławian wzięło udział w Dniu Przedszkolaka – właśnie na stadionie. Dzień Dziecka na stadionie Energa Gdańsk (wówczas jeszcze PGE Arena) zgromadził 65 tysięcy uczestników. W Poznaniu na stadionie działa dostępna dla mieszkańców strefa sportu z boiskami do piłki nożnej, siatkówki plażowej, koszykówki ulicznej i z lodowiskiem[5]. Otwarto tam także salę koncertową mieszczącą 1,4 tysiąca osób. Da się? Da się. Tymczasem w Krakowie wielkie obiekty służą dzisiaj nielicznym.

NOWE SPOJRZENIE

Kraków może być miejscem bardziej samo-rządnym. Takim, w którym ludzie w większym niż dzisiaj stopniu współdecydują o tym, na co wydawane są ich pieniądze. Miastem, którego dług nie rośnie w zastraszającym tempie. Miastem, w którym środki z miejskiej kasy wydaje się z tą samą starannością, z jaką dbamy o własne domowe budżety. Miastem, w którym więcej niż 7 procent mieszkańców bierze udział w głosowaniu nad budżetem obywatelskim. I przede wszystkim miastem, które rozsądnie rozdziela powierzone mu przez podatników pieniądze, skupiając się na małych, fajnych rzeczach służących na co dzień wielu ludziom, a nie na wielkich, reprezentacyjnych obiektach, które służą nielicznym.

Żeby tak się stało, potrzebne jest, jak we wszystkich innych sprawach, nowe, niemonarsze spojrzenie na mapę wydatków.

NOWA LEGENDA

Rozdział 7

NOWA LEGENDA

Legenda mapy
– objaśniający tekst dołączony do mapy, zawierający informacje o wykonaniu mapy oraz opis występujących na niej symboli, niezbędny do jej prawidłowego odczytania.

(Na podstawie Wikipedii)

Każda mapa ma swoją legendę. Każde miasto też. Kraków potrzebuje nowych map. Potrzebuje też nowej legendy – w obu znaczeniach tego słowa. Potrzebuje więc nowego podejścia do zarządzania miastem, czyli nowego sposobu decydowania o tym, co znajdzie się na mapie, ale też nowej historii, legendy właśnie. Historia Krakowa, która pisze się dzisiaj, to historia o smogu, korkach i aferach. Nie chcę zanudzać Was politycznymi sloganami o tym, że nasze miasto zasługuje na więcej. Zbyt wiele razy te słowa, wpisywane do ulotek wyborczych, wypełniały kosze na śmieci na krakowskich przystankach tramwajowych. Ale wszyscy wiemy, że tak właśnie jest – Kraków naprawdę zasługuje na dużo więcej.

Co to praktycznie znaczy? Dla mnie tyle, że nasze miasto zasługuje na decydentów, którzy przenikliwie, uważnie i – tak, to nie pomyłka – z miłością popatrzą na miasto jako całość, jak na żywy, złożony organizm, i będą gotowi służyć ludziom, którzy postanowili tu właśnie spędzać swoje życie; że dostrzegą w tych ludziach wspólnotę o określonych potrzebach i partnera do rozmów o wszystkim, co dotyczy Krakowa; że to, jak wyglądają ulice, place, parki, osiedla czy szkoły, nie będzie sumą przypadkowych i fragmentarycznych decyzji urzędników, ale wynikiem wizji, czyli długofalowego pomysłu na to, czym ma się stać nasze miasto. Do tego potrzebne są nowe reguły sporządzania mapy, nowe podejście. W tym rozdziale postaram się przekonać Was, jakie spojrzenie na Kraków najbardziej by mu posłużyło.

OD MONARCHICZNOŚCI DO WSPÓLNOTOWOŚCI

„Podwładny powinien przed obliczem przełożonego mieć wygląd lichy i durnowaty, tak by swoim pojmowaniem sprawy nie peszyć przełożonego" – tak brzmiał ukaz Piotra I, cara Rosji, który rządził na przełomie XVII i XVIII wieku. Do dzisiaj cytat ten robi furorę w niektórych firmach. Zwłaszcza tych, w których szefowie siedzą przy biurku, jakby siedzieli na tronie.

Prawie 300 lat po śmierci Piotra I badaniem kultur narodowych i organizacyjnych zajął się duński socjolog, Geert Hofstede. Szukał on sposobu, żeby opisać różnice w mentalności pomiędzy narodami. Jeden z najważniejszych wymiarów różnicujących kultury narodowe nazwał „dystansem władzy". Dla Hofstedego „dystans władzy" to wskaźnik, który pokazuje, w jakim stopniu członkowie społeczeństwa oczekują i zgadzają się na nierówny rozkład władzy. Chodzi o to, na ile naturalne wydaje się nam, że jedni będą mieli więcej, a inni mniej wpływu, że jedni będą ważni, a inni nieważni, że jedni będą na górze, a inni na dole.

O świecie widzianym „z dołu" pisał jeden z moich ulubionych poetów, Zbigniew Herbert, w wierszu *Ze szczytu schodów*:

Oczywiście
ci którzy stoją na szczycie schodów
oni wiedzą
oni wiedzą wszystko

co innego my
sprzątacze placów
zakładnicy lepszej przyszłości
którym ci ze szczytu schodów
ukazują się rzadko
zawsze z palcem na ustach (...)

Hofstede twierdzi, że dystans władzy definiowany jest przez tych „z dołu", a nie tych „z góry". „Zawsze znajdzie się ktoś, kto będzie gotów znaleźć się »na górze«, jeśli zgodzą się na to ludzie z »dołu«" – mówi duński socjolog. Są społeczeństwa, w których podział na tych, którzy mogą więcej,

„Podwładny powinien przed obliczem przełożonego mieć wygląd lichy i durnowaty" – napisał w swoim ukazie car Piotr I. Niektórzy do dzisiaj podzielają jego pogląd. Na zdjęciu: pomnik Piotra I w Petrozawodsku.

i tych, którzy mogą mniej, traktowany jest jako zupełnie naturalny i nikt nie próbuje go podważyć: jeśli ktoś jest szefem, policjantem, posłem, prezydentem – jest jakby lepszym gatunkiem człowieka. Ten efekt opisywany był też w eksperymentach psychologów społecznych. Pamiętam jeden z nich: przypadkowych przechodniów proszono o dość dziwne rzeczy, na przykład o podniesienie z ziemi papierowej torby albo oddalenie się od przystanku autobusowego. Jak się okazało, uczestnicy eksperymentu, nieświadomi, że biorą w nim udział, znacznie częściej spełniali te prośby, jeśli usłyszeli je od mężczyzny w mundurze, niż kiedy formułowała je osoba ubrana zwyczajnie[1]. To przykład bezrefleksyjnego podporządkowywania się komuś, kto wydaje się „władzą". Kiedy ta bezrefleksyjność dotyczy tego, czy zrobić kilka kroków albo podnieść papierową torbę, niczego nie ryzykujemy. Ale jeśli tę samą bezrefleksyjność przełożyć na skalę makro, będzie to oznaczać ślepe podążanie za decyzjami – naszych radnych, burmistrzów, prezydentów i posłów – w sprawach dotyczących wszystkich sfer naszego życia.

W krajach, gdzie dystans władzy jest mały, oczekuje się, że każdy będzie miał mniej więcej równy wpływ na rzeczywistość. Jeśli na przykład osoba, która w strukturze firmy pełni wyższe stanowisko, popełni błąd, w kulturze o małym dystansie władzy osoby będące „niżej" zwrócą jej uwagę. Jeśli ktoś, kto zajmuje wysokie stanowisko, na przykład jest prezydentem miasta, weźmie łapówkę, będzie to dla niego dyskwalifikujące w kolejnych wyborach. Natomiast w kulturze o dużym dystansie władzy, jak mówi Hofstede, „władza jest na pierwszym miejscu, a dobro i zło jest na drugim; najpierw patrzysz na to, kto ma władzę, a dopiero potem decydujesz, co jest dobre, a co złe"[2]. Oczywiście tym „na szczycie schodów" wolno więcej niż „sprzątaczom placów". Natomiast w kulturach „małego dystansu" wszystkich obowiązują takie same zasady. W kulturach o dużym dystansie władzy dzieci uczy się posłuszeństwa. W tych o małym – niezależności. To oznacza, że kilkanaście lat później te dorosłe już dzieci z kultur o małym dystansie władzy będą z dużo większą swobodą kwestionować decyzje rządzących niż ich rówieśnicy z kultur o dużym dystansie władzy. Duży dystans władzy oznacza też zamiłowanie do centralizacji – władza w rękach bardzo nielicznej grupy osób jest społecznie akceptowana. Hofstede udowodnił, że społeczeństwa „dużego dystansu" są biedniejsze, mają mniej liczną klasę średnią, są mniej innowacyjne (żeby innowacja została wprowadzona w życie, musi zostać zauważona i zaaprobowana przez „grupę trzymającą władzę", a grupa ta, ze swej natury, zajęta jest właśnie trzymaniem władzy, a nie innowacjami). Rządzący – zarówno w firmach, jak i zasiadający we władzach państwowych oraz samorządowych – są starsi niż ich odpowiednicy w kulturach o małym dystansie władzy.

Dlaczego o tym wszystkim piszę? Bo głęboko wierzę w wartość małego dystansu władzy. Jestem gorącym zwolennikiem takiego sposobu rządzenia czy raczej służenia ludziom, który jest właśnie mało-dystansowy.

Pamiętam, jak w lutym 2013 roku, będąc posłem, jechałem samochodem do Białegostoku na spotkanie z lokalnymi przedsiębiorcami, żeby przekonywać ich do moich projektów ustaw gospodarczych. Spieszyłem się, dodałem gazu i chwilę potem zobaczyłem wymierzoną we mnie „suszarkę" i trzymającego ją policjanta. Kiedy się zatrzymałem, przedstawił się i ponurym, surowym głosem poprosił mnie o prawo jazdy i dokumenty samochodu. Kiedy mu je podałem, podniósł na mnie wzrok i zobaczyłem, że coś się zmieniło.

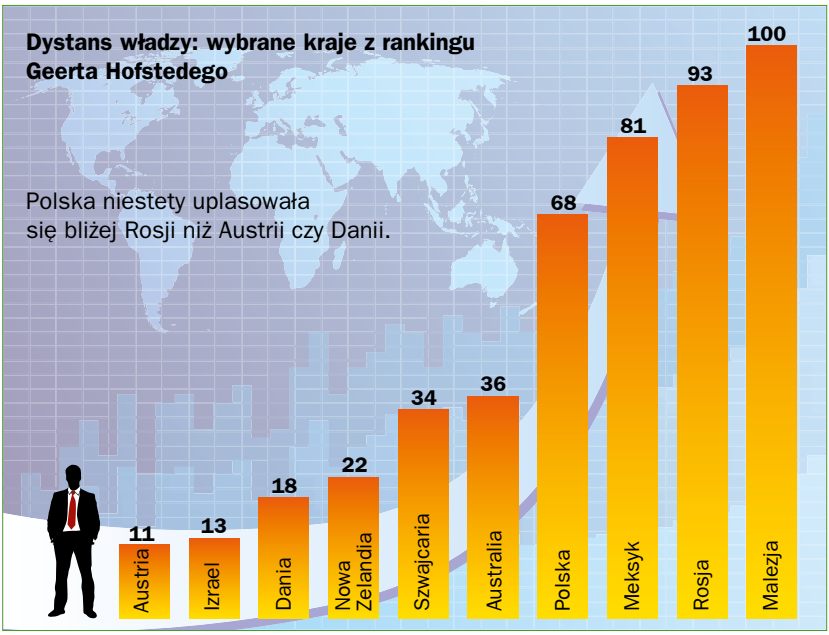
Rozpoznał mnie, wiedział, że jestem posłem. „Wszystko w porządku, proszę jechać" – powiedział dużo łagodniejszym tonem. „Ale przecież przekroczyłem prędkość, prawda?" – spytałem, wbrew swojemu finansowemu interesowi.

W ten sposób zostałem jednym z – pewnie nielicznych w Polsce – kierowców domagających się mandatu. Rozmowa zakończyła się „sukcesem" – zostałem ukarany. Dlaczego koniecznie chciałem zbiednieć o te 100 złotych? Bo nic mnie tak nie denerwuje, jak przekonanie, że politycy należą do jakiejś lepszej „kasty" i należą im się specjalne prawa; zwłaszcza gdy to przekonanie wyraża przedstawiciel państwa polskiego w osobie policjanta. Nie, panowie posłowie, panie posłanki, panowie burmistrzowie, panie radne – nie jesteśmy lepsi niż „zwykli" ludzie. Pamiętałem o tym, nie tylko płacąc mandaty, ale też nie korzystając z żadnych „należnych mi" (a niby czemu?) poselskich przywilejów: nigdy nie brałem „kilometrówki", rachunki telefoniczne płaciłem z prywatnych pieniędzy, nie jeździłem na zagraniczne delegacje.

W Internecie na stronie Geerta Hofstedego[3] można znaleźć charakterystyki większości krajów świata. W wymiarze dystansu władzy najwyższy wskaźnik w stustopniowej skali osiąga Malezja – 100. Wysoko jest też Rosja – 93. Najniżej są Austria – tylko 11, Izrael – 13 i Dania – 18. Zgadnijcie, gdzie na tej skali uplasowała się Polska? Bliżej Rosji niż Danii – wynik naszego kraju to 68.

Nie wiem, jak ten wskaźnik wyglądałby w Krakowie, ale chciałbym wierzyć, że byłby niższy niż średnia dla Polski. Chciałbym Krakowa, w którym mieszkańcy czują, że współdecydują o mieście, mają prawo oczekiwać od prezydenta i urzędników wysokiej jakości zarządzania i żądać zmiany, jeśli tak się nie dzieje. Chciałbym, żeby moim miastem zarządzano w służbie mieszkańcom, a nie rządzono z pozycji monarszej. Chciałbym, żebyśmy nie uznawali za oczywiste, że na placu Wszystkich Świętych, pod magistratem, zamiast skweru dla Krakowian jest bezpłatny parking dla urzędników, a prezydent ogląda miasto tylko zza przyciemnionych szyb swojej limuzyny.

Niestety dzisiaj Kraków rządzony jest właśnie z pozycji monarszej, a więc w przekonaniu, że rządzącym wolno więcej, żeby nie powiedzieć – wolno wszystko. Dla mnie najbardziej rażącym tego przykładem jest sprawa nominowanej przez Jacka Majchrowskiego wiceprezydent Katarzyny Król. Pani Król przyznała w prokuraturze, że wcześniejszą pracę w urzędzie dostała za łapówkę. Kiedy przywołałem to w wywiadzie dla „Dziennika Polskiego",



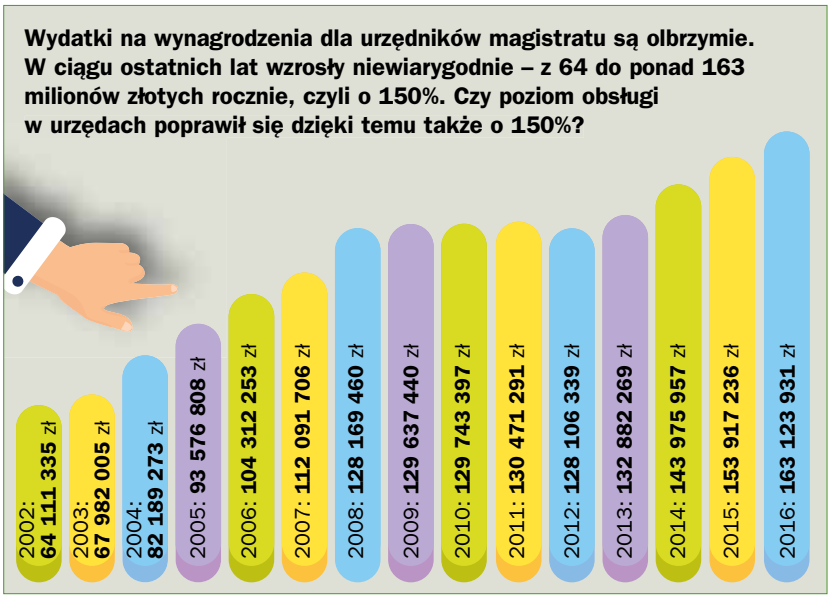
Wykres 10

wiceprezydent pozwała mnie, uzasadniając swój akt oskarżenia tym, że moje słowa mogły „narazić ją na utratę zaufania potrzebnego dla zajmowanego przez nią stanowiska". Ponieważ byłem stroną w tym procesie, uzyskałem bezpośredni dostęp do zeznań Król, które złożyła w 2008 roku. Potwierdziła w nich, że jakiś czas po rezygnacji z pracy w urzędzie postanowiła odzyskać posadę. Swoje starania rozpoczęła od tego, że wspólnie z ojcem wybrała dla swojego byłego – i przyszłego – szefa zegarek za prawie 2 tysiące złotych. Po wspólnym zakupie ojciec udał się do dyrektora Zarządu Dróg i Komunikacji (tak wtedy nazywał się obecny Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu), słynnego Jana Tajstera, wręczył mu „prezent" i poprosił o przyjęcie córki do pracy. Tajster uprzedził go, że córka będzie musiała trochę poczekać na zatrudnienie. Król do pracy w ZDiK-u wróciła jednak bardzo szybko, choć nie od razu na etat. Ale i na niego długo nie czekała. Pewnego dnia została poproszona o wypełnienie testu kwalifikacyjnego, który sama w dużej

mierze układała w trakcie poprzedniej pracy dla ZDiK-u (sic!). Zeznała, że nikt nie przeprowadził z nią żadnej rozmowy kwalifikacyjnej. Ubiegając się o posadę rzeczniczki prasowej ZDiK-u, nie miała żadnych konkurentów. Trudno więc się dziwić, że – dzięki zegarkowi marki Armani – okazała się bezkonkurencyjna i podpisała umowę o pracę.

Król oczywiście przegrała sprawę przeciwko mnie – nie mogło zresztą być inaczej. Cała ta historia wyglądała na próbę manipulacji opinią publiczną – głośno krytykowałem kolesiostwo w krakowskich urzędach, a wytoczenie mi procesu mogło przecież (przynajmniej na jakiś czas) podważyć moją wiarygodność. Sąd orzekł, że moja wypowiedź „służyć miała obronie społecznie uzasadnionego interesu" i że kierowałem się „wolą uświadomienia mieszkańców, iż ważne stanowiska publiczne w Krakowie często zajmowane są przez osoby, które nie mają odpowiednich kompetencji lub cech albo wręcz ciążą na nich poważne zarzuty prokuratorskie lub też istnieją fakty w ich życiorysie, które dyskwalifikują je z powodów etycznych". Jako obywatel pozwany przez arogancką i nieuczciwą urzędniczkę – wygrałem, ale jako mieszkaniec Krakowa nadal nie mogę pogodzić się z tym, że urzędująca wiceprezydent ma na swoim koncie taką historię. Ale jeszcze bardziej bulwersuje mnie to, że w naszym mieście nad sprawami takimi, jak ta łapówka, tak gładko przechodzi się do porządku dziennego. W Europie to nie do pomyślenia. Pamiętam, jak wicepremier Szwecji straciła stanowisko natychmiast po tym, jak media z oburzeniem doniosły, że służbową kartą kredytową zapłaciła za czekoladę, papierosy i pampersy. Kompletnie zdyskredytowało ją coś, co u nas zostałoby uznane za drobiazg. A w Krakowie sprawa łapówki Król przeszła praktycznie bez echa. Pani wiceprezydent wciąż, jako odpowiedzialna między innymi za edukację, wygłasza w imieniu władz miasta przemówienia do dzieci i młodzieży. Pewnie przekonuje młodych ludzi, że kluczem do zawodowego sukcesu jest nauka i ciężka praca.

Przypadek Katarzyny Król nie jest jedyną gorszącą sprawą za rządów Jacka Majchrowskiego. Żyjemy bowiem w mieście, którego prezydent powołał na szefa Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu Jana Tajstera, mimo że w 14 toczących się przeciwko niemu sprawach sądowych postawiono mu zarzuty o korupcję, niegospodarność, przekraczanie uprawnień, mobbing, znęcanie się nad pracownikami i molestowanie pracownic. Pytany

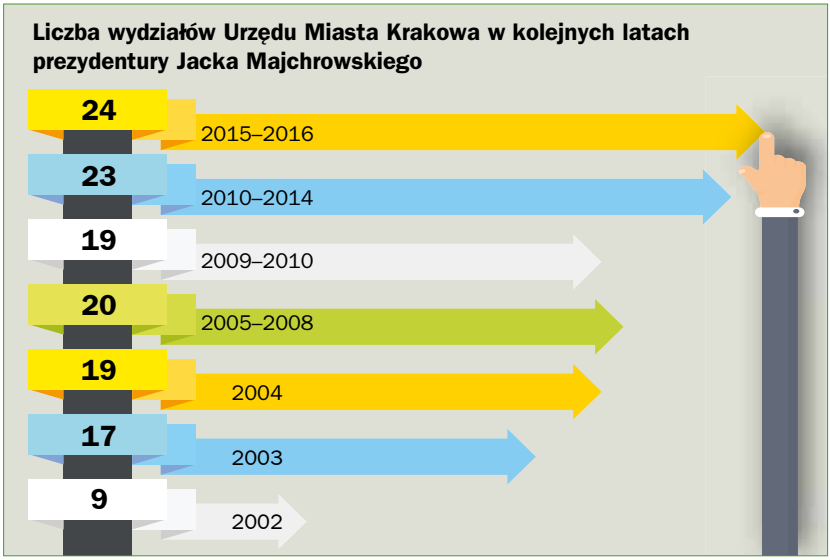


Wykres 11

o to Majchrowski miał do powiedzenia tylko tyle: „Zawsze wybieramy z pewnego grona osób. (...) Uważałem zawsze pana dyrektora Tajstera za bardzo dobrego, rzetelnego, wymagającego dyrektora. Fakt, że jest wymagający, nie wszystkim się podoba”[4]. Żyjemy w mieście, w którym prezesem Agencji Rozwoju Miasta zostaje Zbigniew Rapciak – człowiek, który w obliczu problemów zgłaszanych przez straż pożarną przy odbiorze Kraków Areny znajduje proste rozwiązanie: „Po prostu może weźmiemy i sypniemy komendantowi biletami i będzie spokój. Ja najchętniej zapłaciłbym te 27 tysięcy, tak jak ostatnio, i niech się pie...”[5]. Żyjemy w mieście, w którym dziesiątki milionów złotych wydaje się z naruszeniem prawa – bez przetargów (na przykład przy budowie tej samej Kraków Areny – 23 miliony złotych, co w swoim raporcie wykazała Najwyższa Izba Kontroli). Kraków jest dzisiaj zarządzany nie tylko nieuczciwie, ale też bardzo nieudolnie. Jaskrawym tego przykładem jest utrata należącego do miasta – czyli do nas – fragmentu parku Młynówka Królewska. Przed laty prywatny inwestor ogrodził nielegalnie gminną działkę na tym

terenie, przy ulicy Bytomskiej. A później uznał, że należy mu się ona „przez zasiedzenie". Sąd przyznał mu rację – i prawo własności[6]. W ten sposób władze miasta oddały całkowicie za darmo kawałek parku w prywatne ręce. Jak to możliwe? Czy nikt w magistracie nie kontroluje, co dzieje się z miejskimi działkami? Z naszą wspólną własnością? Najwyraźniej nie.

Żyjemy w mieście, w którym w ciągu ostatnich 15 lat (czyli odkąd Jacek Majchrowski został po raz pierwszy wybrany na prezydenta miasta) wydatki na wynagrodzenia dla pracowników magistratu wzrosły z 64 do ponad 163 milionów złotych rocznie, czyli aż o 150 procent (chociaż trudno uznać, żeby poziom obsługi poprawił się o 150 procent); liczba wydziałów w urzędzie wzrosła z 9 do 24. Żyjemy w mieście, którego władze wydają nasze pieniądze szerokim gestem – na przykład za makijaż dla prezenterki miejskiej telewizji internetowej płacą 30 tysięcy złotych rocznie, a za catering i usługi restauracyjne – 1,5 miliona złotych rocznie. W mieście, w którym – jak doniosła jedna z gazet – remont stumetrowej uliczki prowadzącej do posiadłości prezydenta kosztował podatników 300 tysięcy złotych.



Wykres 12

Kiedy myślę o tym wszystkim, zadaję sobie pytanie: czyj jest dzisiaj Kraków? W czyich jest rękach? Kim jesteśmy dla władz miasta my, którzy chodzimy jego ulicami? Kim są dla nich dziewczynki ze swoją mamą, opisane w pierwszych zdaniach tej książki, które idą przez szare ulice w maskach antysmogowych ze wzrokiem wlepionym w chodnik? Jak tworzona jest dzisiaj mapa naszego miasta? W jaki sposób, za pomocą jakich kryteriów, podejmowane są decyzje dotyczące wydawania prawie 5 miliardów złotych rocznie, którymi dysponują władze Krakowa?

„Prezydent powinien być takim jakby sąsiadem dla każdego mieszkańca, a nie jakimś wodzem" – powiedział kiedyś Szymek, trzynastoletni syn znajomych. Myślę podobnie.

Jak wyglądają miasta zarządzane w oparciu o filozofię małego dystansu władzy? W moim przekonaniu składają się na to trzy elementy. Pierwszym z nich jest przejrzystość.

POWIEDZ MI, CO ROBISZ Z MOIMI PIENIĘDZMI, CZYLI PRZEJRZYSTOŚĆ

Komentarze pod artykułami opisującymi działania polityków na ogół nie nadają się do cytowania. Zdarzają się jednak wyjątki. Jednym z nich jest Robert Biedroń, prezydent Słupska. Pod tekstami, które opisują jego przedsięwzięcia i decyzje, mnożą się wyrazy uznania i prośby o to, żeby Biedroń kandydował w następnych wyborach w mieście, z którego pochodzi komentujący.

To, że Słupsk uchodzi teraz za jedno z lepiej zarządzanych miast w Polsce, opiera się na solidnym fundamencie – spojrzeniu na rządzenie jako na służbę ludziom, tak jak widzą to osoby wierzące w mały dystans władzy. Dla Biedronia to nie slogan, który wpisuje się do ulotki raz na 4 lata, ale konkretne decyzje, które pokazują taki właśnie sposób zarządzania miastem. Jakie decyzje? Co konkretnie zrobił Biedroń? Ograniczył liczbę członków rad nadzorczych miejskich spółek, zmniejszył pensje i premie im oraz członkom zarządów (tylko w słupskich Wodociągach zablokował wypłatę premii na łączną kwotę pół miliona złotych). Zmniejszył liczbę pełnomocników prezydenta i strażników miejskich. I, co nie mniej ważne – upublicznił te decyzje oraz ich uzasadnienie. Biedroń codziennie publikuje w Internecie swój kalendarz

po to, żeby każdy z mieszkańców mógł w każdej chwili sprawdzić, z kim spotyka się jego prezydent i w jaki sposób zarabia na swoją pensję. Na stronach www i w przygotowanych przez urząd broszurach można też znaleźć bardzo czytelnie przedstawiony budżet miasta – dzięki temu każdy jest w stanie sprawdzić, ile pieniędzy i na co idzie z miejskiej kasy. Dokładnie, co do grosza. Wiadomo, ile złotych pochłaniają szkoły, drogi, parki, komunikacja. Ile miasto zapłaciło na przykład za posadzenie drzewa czy remont chodnika.

„Niesamowite" – skomentował to ostatnie posunięcie jeden z internautów. A ja pomyślałem sobie: to nie jest niesamowite, to jest normalne. Niesamowite jest to, że tak rzadko się to zdarza. I przypomniały mi się słowa Margaret Thatcher, która powiedziała kiedyś: „Nie ma czegoś takiego jak publiczne pieniądze. Jeśli rząd mówi, że komuś coś da, to znaczy, że zabierze tobie, bo rząd nie ma żadnych własnych pieniędzy"[7]. To samo dotyczy pieniędzy samorządowych. Zanim skończysz czytać ten rozdział, Kraków wyda około 70 tysięcy złotych (bo mniej więcej tyle wydaje w ciągu siedmiu minut). 100 procent tej sumy pochodzi z pieniędzy podatników, czyli Twoich i moich. Dlaczego jesteśmy zdumieni, kiedy władze zaczynają mówić, ile i na co wydają? Czy kupilibyśmy coś w sklepie, w którym produkty nie mają cen? Czy kiedy remontujemy mieszkanie, nie uzgadniamy z fachowcem, ile będzie kosztować jego praca? Tymczasem ekipa Majchrowskiego i większość władz innych polskich miast nauczyły nas, że mamy płacić podatki i nie zadawać pytań. A co, jeśli jednak chcemy zadać pytanie? Można spróbować. Po wpisaniu w wyszukiwarkę Google hasła „budżet miasta Krakowa" czeka nas mozolne klikanie w poszukiwaniu odpowiedniego dokumentu. Wreszcie jest! Lekturę rozpoczynamy od prostego i zachęcającego do czytania akapitu:

> „Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 4 i 9 lit. d) i i) ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2016 r. poz. 446, 1579 i 1948), art. 12 pkt 5 i 8 lit. d, w związku z art. 91 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 814, 1579 i 1948), art. 211, art. 212, art. 239 i art. 264 ust. 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1870, 1948 i 1984) uchwala się, co następuje (…)".

Następnie, jeśli ten początek jeszcze nie pozbawił nas złudzeń, czeka nas lektura 415 stron, głównie tabelek, które składają się z takich pozycji, jak na

przykład „wpływy z różnych opłat" czy „dotacje celowe otrzymane z budżetu państwa na zadania bieżące realizowane przez gminę na podstawie porozumień z organami administracji rządowej". Innymi słowy, nie ma takiej siły, która pozwoliłaby Ci, Czytelniku, nawet gdybyś był najbardziej cierpliwym i pozbawionym innych zajęć człowiekiem świata, zrozumieć w pełni budżet Krakowa. Wątpię, czy rozumieją go ci, którzy go tworzyli.

To jasne, że musi istnieć coś takiego, jak język urzędniczy, i że z powodów prawnych potrzebne jest wymienianie numerów dzienników ustaw i innych kompletnie pozbawionych znaczenia z punktu widzenia mieszkańców elementów. Nie rozumiem natomiast, dlaczego nikomu nie przyjdzie do głowy, żeby stworzyć krótszą niż 415 stron i bardziej przystępną niż powyższy fragment wersję budżetu. Po to, żebyśmy mieli odpowiedź na jedno proste pytanie: Na co wydajecie nasze pieniądze?

Chcę, żeby Kraków poszedł w tym zakresie tropem Słupska. Oczekuję od urzędników, że będą przedstawiać budżet w sposób, który będzie zrozumiały nie tylko dla nich. Że będę wiedział, jak wygląda grafik prezydenta. Że, jako podatnik, będę miał dostęp do informacji, którymi operują urzędnicy, na przykład do wszystkich faktur, jakie w naszym imieniu płacą urząd miasta i miejskie spółki. Że ci, którzy wydają moje pieniądze, wezmą na siebie obowiązek wyjaśnienia mi, co ile kosztuje, i jakimi posłużyli się kryteriami, podejmując takie a nie inne decyzje finansowe. Tymczasem często jest inaczej – na przykład dowiedzieliśmy się, że Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Cieplnej (MPEC) kupiło dla zarządu trzy nowe limuzyny i że obowiązujący regulamin przewiduje możliwość używania ich także do celów prywatnych[8]. Dlaczego mam płacić za to, że członek zarządu miejskiej spółki jedzie komfortowym samochodem do galerii handlowej czy na mecz? Razem z moimi współpracownikami z Logicznej Alternatywy wystąpiliśmy do MPEC-u o ujawnienie treści tego regulaminu. Dostaliśmy arogancką odmowę, łamiącą do tego prawo (bo niezgodną z ustawą o dostępie do informacji publicznej). Od wielu miesięcy próbujemy się również dowiedzieć, ilu właściwie urzędników zatrudniają miejskie jednostki – i tutaj także nie dostaliśmy do dzisiaj pełnej informacji. Mają tam aż taki bałagan, że nie wiedzą, ile osób u nich pracuje? Czy też raczej są na tyle aroganccy, że uważają, że mogą ukrywać to przed nami, wydając jednocześnie nasze pieniądze?

Przejrzystość to też przeprowadzanie rzetelnych konkursów na stanowiska w urzędach i instytucjach miejskich. Nie wymyślono lepszego sposobu wyboru ludzi, którym jako podatnicy będziemy co miesiąc wypłacać pensję. To metoda najbardziej sprawiedliwa, dająca wszystkim równe szanse. Przede wszystkim jednak gwarantująca, że urzędnikami zostają najlepsi – ci, którzy w optymalny sposób będą zarządzać miastem. Jest tylko jeden warunek: konkursy muszą być prawdziwe, a nie fikcyjne. Takie, w których znaczenie mają wyłącznie kompetencje. Takie, które są w 100 procentach przejrzyste i uczciwe. W Krakowie niestety mamy w tej kwestii złe doświadczenia, o czym pisałem kilka stron wcześniej. To na przykład wspomniany „ustawiony" konkurs, w wyniku którego obecna wiceprezydent Krakowa została dzięki łapówce rzeczniczką ZDiK-u. To także konkurs na dyrektora Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu, który zakończył się zdumiewającym wynikiem: wybrano Jana Tajstera, człowieka, na którym ciążyło 14 poważnych zarzutów prokuratorskich, w tym za korupcję i niegospodarność w czasach, kiedy był szefem ZDiK-u, poprzednika ZIKiT-u. A przecież ustawa regulująca konkursy na stanowiska urzędnicze w jasny sposób wymaga, by kandydaci mieli „nieposzlakowaną opinię". Takie pseudokonkursy niczym się nie różnią od arbitralnego nominowania „swoich" ludzi na opłacane z pieniędzy podatnika stanowiska. Ludzi bez wystarczających kompetencji i doświadczenia, ale za to z odpowiednimi znajomościami.

NIE JESTEŚMY STARSZYM PANEM, CZYLI RÓŻNORODNOŚĆ

Jeśli Kraków ma się stać miastem zarządzanym z perspektywy służby mieszkańcom, a nie z perspektywy monarszej, poza przejrzystością potrzebuje też dostrzeżenia i wzmacniania różnorodności. Co to oznacza? Między innymi to, że miastem powinni zarządzać nie tylko starsi panowie.

Kiedy przejdziemy się dowolną krakowską ulicą, przysiądziemy na chwilę na ławce przy Błoniach, wsiądziemy do trzynastki czy trójki i przejedziemy parę przystanków, zobaczymy różnych ludzi: ojca z małym dzieckiem, bizneswoman w szpilkach, studentkę informatyki, starszego pana zaczytanego w książce pożyczonej z biblioteki, hipstera z długą brodą, joggerkę, która nawet na przejściu dla pieszych nie zwalnia biegu, takiego jak ja lekko

sztywnego faceta w garniturze – my wszyscy składamy się na obraz tego miasta. To miasto jest nasze i to my tworzymy jego mozaikę. A jednak, kiedy przekroczymy szacowne progi urzędu miasta przy placu Wszystkich Świętych, a zwłaszcza jeśli wejdziemy na zebranie najwyższych rangą urzędników, krajobraz zmienia się na dużo bardziej jednorodny. Zobaczymy tam przede wszystkim starszych panów w ciemnych garniturach. Kiedy popatrzymy na skład zarządu miasta, szefów spółek miejskich i miejskich jednostek organizacyjnych, 70 procent z nich to mężczyźni, w zdecydowanej większości niemłodzi. Ludzie, którzy są do siebie podobni i oczekują, że inni też się wpiszą w ciasne schematy, będą również myśleć schematycznie – w konsekwencji nasza rzeczywistość staje się dużo bardziej odtwórcza, szara, smutna i pozbawiona życia.

Problem polega na tym, że jeśli jednorodna grupa decyduje o tym, jak będzie wyglądać miasto, w którym mieszkają bardzo różni ludzie, nawet bez złej woli będzie umniejszać lub pomijać potrzeby inne niż własne. Panowie rządzący miastem nie rozumieją, że chodzenie w szpilkach po niektórych z uliczek Kazimierza czy w okolicach Rynku jest wyczynem prawie kaskaderskim. Ktoś, kto ostatnio siedział na rowerze kilkadziesiąt lat temu, a teraz porusza się wyłącznie służbową limuzyną, nie zrozumie, co to znaczy dobra ścieżka rowerowa. Ktoś, kto nie odwiedza regularnie lekarza ze swoją pięcioletnią córką chorującą na astmę, może nie rozumieć, jak ogromnym problemem jest smog. Ktoś, kto zasiada tylko w swoim skórzanym fotelu, nie wie, że nowe ławki w parku Krakowskim są za niskie i starszej pani będzie trudno na nich usiąść, a tym bardziej z nich wstać. Ktoś, kto w ogóle nie wie, co to jest start-up, może nie zrozumieć potrzeb dwudziestoparoletnich startupowców – innowacyjnych młodych ludzi, którzy w Krakowie szczególnie upodobali sobie Zabłocie.

Co można z tym zrobić? Osobiście nie jestem zwolennikiem „twardych" rozwiązań, takich jak parytety dla kobiet lub wybranej mniejszości – społecznej, seksualnej czy narodowej. Ale mam głębokie przekonanie co do tego, że Kraków potrzebuje nowej wrażliwości. Potrzebuje różnorodności perspektyw także wśród zarządzających miastem. Tylko z takiej wrażliwości mogą się zrodzić rozwiązania, które będą przyjazne także dla kogoś, kto nie jest zamożnym starszym mężczyzną.

Nowe ławki w parku Krakowskim to przykład bezmyślnego wydawania publicznych pieniędzy. Nie dość, że były horrendalnie drogie (2,5 tysiąca złotych za sztukę), to jeszcze okazały się za niskie. Na zdjęciu: nasza akcja *Krasnal*, w trakcie której przetestowaliśmy ławki.

Tymczasem w Krakowie od kilkunastu lat rządzi prezydent, który zapytany kiedyś, czy w krakowskim urzędzie jest miejsce dla rzecznika praw kobiet, odpowiedział kpiąco, że można by jeszcze powołać rzecznika praw obojnaków i bezpłciowców[9]. Trudno mówić o wrażliwości na potrzeby różnych, różnorodnych mieszkańców Krakowa, jeśli jest się otoczonym podobnymi do siebie panami z brodą i nie próbuje się nawet podjąć wysiłku, żeby było inaczej.

Marzy mi się Kraków, którego „władze" wyglądają podobnie do tego, jak wyglądają jego mieszkańcy; decydenci, którzy patrzą dalej niż koniec własnego nosa.

Różnorodność wzbogaca

Richard Florida, amerykański ekonomista, zwrócił uwagę na jeszcze jedną zasadniczą konsekwencję różnorodności albo jej braku[10]. Otóż miasto różnorodne przyciąga ludzi, którzy są twórczy, otwarci na wyzwania, mobilni. Genialny informatyk, wybitna finansistka, świetnie zapowiadający się młody reżyser będą szukali miejsca do życia, które pozwoli im rozwijać talenty i „pomieści" ich oryginalność. Kiedy już przyjadą do tego miasta, argumentuje Florida, będą nie tylko wydawać w nim swoje pieniądze i płacić podatki. Ich obecność sprawi także, że miasto stanie się atrakcyjne dla firm, które szukają nowych miejsc do prowadzenia działalności. Jednym z kluczowych dla nich kryteriów będzie przecież to, czy uda im się znaleźć dobrych pracowników. I to nie ulgi podatkowe będą w największej mierze decydować, czy zdecydują się na Kraków, czy na Delhi. Decydujący czynnik to jakość rynku pracy. A wielki wpływ na jakość tego rynku ma różnorodność miasta. Tak więc otwartość miasta decyduje nie tylko o tym, kogo widzimy obok siebie na ulicy czy w tramwaju, ale też o tym, czy miasto bogaci się, czy ubożeje. Tym bardziej, że taką różnorodność doceniają – i szukają jej, wybierając miejsca na swoje siedziby i oddziały – przede wszystkim firmy z branż kreatywnych. To firmy, w których praca polega na twórczym rozwiązywaniu problemów i znajdowaniu innowacyjnych rozwiązań. Branże związane z kulturą, sztuką, informatyką, mediami, reklamą, architekturą, finansami, medycyną – i wiele innych. Łączy je to, że praca w nich jest ciekawa – i dobrze płatna.

CZY W KOŃCU ZE MNĄ POGADASZ, CZYLI DIALOG SPOŁECZNY

Krakowski magistrat prowadzi konsultacje społeczne. Ale często robi to tylko dlatego, że nie ma innego wyjścia. Niektóre decyzje muszą być konsultowane z mieszkańcami, nakazuje to polskie prawo. Niestety dla władz Krakowa to przykry obowiązek. Przykładem takich narzuconych przez ustawę konsultacji są te dotyczące projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. To dokumenty, od których w ogromnym stopniu

zależy komfort życia mieszkańców. Plan miejscowy decyduje na przykład o tym, czy za rok albo dwa przez własne okno będziemy patrzeć na zieleń, czy na ścianę betonowego bloku. Takie konsultacje odbywają się w Krakowie – zgodnie z prawem. Problem w tym, że ludzie najczęściej o nich po prostu nie wiedzą. Kiedy okazuje się – zwykle dzięki mediom – że projektowany plan jest skrajnie niekorzystny dla okolicznych mieszkańców, nierzadko na składanie wniosków czy protesty jest już za późno. A przecież jest prosty sposób na to, żeby z informacją o konsultacjach społecznych skutecznie dotrzeć do zainteresowanych. I urzędnicy ten sposób doskonale znają. Stosują go co roku, żeby poinformować nas o wysokości podatku od nieruchomości, jaki musimy zapłacić. Ten prosty sposób to list w skrzynce pocztowej albo doręczony przez urzędnika bezpośrednio do domu. Dlaczego nie mogą go wykorzystać, informując o konsultacjach społecznych?

Kiedy pisałem, powtarzając wytarty slogan, że Kraków zasługuje na więcej, chodziło mi też o to, że mieszkańcy Krakowa zasługują na prawdziwy dialog. Obok przejrzystości i różnorodności to trzecia rzecz, która mogłaby zmienić sposób sporządzania mapy, czyli sposób zarządzania Krakowem. Co w tym przypadku słowo „dialog" oznacza w praktyce? W gruncie rzeczy chodzi o banał. Aż wstyd, że trzeba czynić z tego postulat. Chodzi o to, żeby prezydent miasta i najwyżsi rangą urzędnicy przestali rozmawiać tylko z osobami z własnego kręgu – członkami zamkniętego klubu władzy – i zaczęli wychodzić do ludzi. Słuchać ich. Rzecz nie w tym, żeby zaszczycali jakąś wybraną grupę zaproszeniem do szacownych sal urzędu, tylko żeby stawali na codziennej trasie mieszkańców, prosili o spotkania i ciągle zadawali Krakowianom pytania. Tak zrobił Enrique Peñalosa, burmistrz kolumbijskiej Bogoty: wyszedł na ulice, do ludzi, i pytał: „Co w Twoim życiu ma znaczenie?"[11]. „Co takiego jest nam potrzebne do szczęścia?"[12].

Nie trzeba jednak jechać do Kolumbii, żeby doświadczyć tego, co górnolotnie nazywa się dialogiem społecznym. W dzisiejszych czasach jest on radykalnie prostszy niż kiedyś – dzięki mediom społecznościowym. Ci z wójtów i burmistrzów, którym rzeczywiście zależy na kontakcie z mieszkańcami, używają między innymi prostego narzędzia, jakim jest Facebook. Tak jest na przykład w Starachowicach. „Prezydent Starachowic opisuje swoją pracę, ale pyta też o to, co w mieście należy zmienić – pisze portal „Gazety Wyborczej"

o pracy jednego z najmłodszych burmistrzów w Polsce, Marka Materka (kiedy został wybrany, miał 25 lat). – Zdarzyło się, że jeden z mieszkańców napisał, że przy ulicy spalił się kosz na śmieci. Dwie godziny później prezydent wstawił zdjęcie nowego kosza. W maju jedna z mieszkanek poprosiła Materka o interwencję w związku z budową drogi. Przez prace remontowe nie miała dojazdu do swojej firmy. Prezydent dopytywał się, jakie są problemy, w końcu poinformował o tym, co udało się osiągnąć – powstał nowy podjazd"[13]. Podobny styl zarządzania przyjął prezydent Mielca, Daniel Kozdęba. Przeprowadzane tam konsultacje społeczne wydają się mieć faktycznie charakter rozmowy z mieszkańcami, w której stają się oni współdecydentami – we własnych w końcu sprawach! Na przykład przy okazji konsultacji przeprowadzanych na mieleckim osiedlu Borek mieszkańcy – od tych najmłodszych po seniorów – zostali zaproszeni nie tylko do wypowiadania swoich opinii, ale też na tak zwany „spacer badawczy" po osiedlu. W jego trakcie stworzyli listę odpowiedzi na konkretne pytania: gdzie postawić latarnie, gdzie powinny powstać tory dla rolek i wrotek, gdzie stworzyć plac zabaw dla dzieci i altanę dla dorosłych, która ma się stać miejscem odpoczynku w upalne dni[14].

Chciałbym, żeby w podobny sposób liczono się ze zdaniem mieszkańców w Krakowie. Żeby i nas, mieszkających w tym mieście, zaczęto pytać: Czego potrzebujesz? Co jest nie tak na Twoim osiedlu? Jaki dobry pomysł moglibyśmy pomóc Ci zrealizować? Czego nie rozumiemy, czego nie widzimy z naszych gabinetów? Jak to jest, kiedy się mieszka na Ruczaju? Na Prądniku Białym? W Hucie? Jak to jest, kiedy jest się w Krakowie niepełnosprawnym? Weganką? Startupowcem? Rowerzystką? Właścicielem psa? Alergikiem? Tatą? Studentką? Wietnamką? Gejem? Właścicielką firmy? Szóstoklasistą? Bezdomnym?

Tylko suma tych odpowiedzi pozwala decydentom odpowiadać na potrzeby, a potem zrobić krok dalej: tworzyć wspólnotę, przestrzeń spotkań dla ludzi, którzy są bardzo różni, ale łączy ich to, że mieszkają w Krakowie. Ale pierwszym i koniecznym warunkiem jest energia, której brakuje obecnym władzom Krakowa. Energia do tego, żeby zmieniać Kraków, słuchając – i słysząc – mieszkańców. Wtedy autorami nowej legendy Krakowa staną się ci, którzy powinni nimi być – czyli my wszyscy, którzy jesteśmy pod wieloma względami różni, ale łączy nas to, że to miasto kochamy.

ZAKOŃCZENIE

Z OBURZENIA

Pięć miliardów złotych. To suma, którą trudno sobie wyobrazić. Sto razy pięćdziesiąt milionów. Tysiąc razy pięć milionów. Tyle co roku mają do dyspozycji władze naszego miasta. Żeby przeliczyć to w jeszcze inny sposób – prawie 7 tysięcy złotych na mieszkańca rocznie: 7 tysięcy na każdą przechodzącą przez zbyt szybko zmieniające się światła starszą panią, każdego jadącego wzdłuż Błoń rowerzystę, każdą pracującą mamę spieszącą się na tramwaj.

Wielu z nas przez 15 lat rządów Jacka Majchrowskiego nasłuchało się o tym, że problemy są niesłychanie złożone, procesy żmudne i długotrwałe, a w dodatku na wszystko brakuje pieniędzy. Czasami posłusznie powtarzamy te słowa w naszych rozmowach z przyjaciółmi i sąsiadami. Korki? Wiadomo, przybywa samochodów. Smog? Niestety Kraków ma to nieszczęsne położenie w niecce. Piętnastohektarowy las zagrożony wycinką? No tak, ale ten teren to własność prywatna, niewiele można zrobić.

Nauczyliśmy się nie oczekiwać zbyt wiele, nie zadawać pytań, nie apelować, bo to nic nie da. Wzdychamy jedynie z ubolewaniem, klniemy w korkach, sznurujemy usta i zakładamy maseczkę antysmogową.

Czy jest coś smutniejszego niż prezydent jednego z najpiękniejszych miast w Europie, który mówi, że za marnych 5 miliardów rocznie niewiele można zrobić? Chyba tylko mieszkańcy, którzy w to uwierzyli.

Napisałem tę książkę z oburzenia. Nie mogę już słuchać o ograniczeniach, niemożnościach i rzekomym braku pieniędzy na wszystko. Nie mogę już patrzeć na prezydenta i jego urzędników, którym powierzono odpowiedzialne i piękne zadanie, a oni postanowili je potraktować jak emeryturę. Nie mogę patrzeć na ich marazm i kompletny brak energii. Nie mogę patrzeć na to, że Kraków nawet w połowie nie jest tym, czym mógłby się stać.

Kraków potrzebuje nowego spojrzenia, nowego podejścia – nowej energii.

PODZIĘKOWANIA

Chciałbym podziękować wszystkim, którzy mieli wkład w powstanie tej książki. Tym, z którymi rozmowy pomogły mi ukształtować i ulepszyć moje poglądy na Kraków zawarte w tej książce. Tym, którzy współpracowali przy redagowaniu książki. Tym, którzy poświęcili swój czas, żeby ją przeczytać przed wysłaniem do druku i opowiedzieć mi o swoich wrażeniach. Należy tu wymienić między innymi: Filipa Cieślika, Kamilę Dang, Tomasza Gajka, Renatę Ropską, Adriannę Siudy, Iwonę Sołtysińską, Agatę Szopińską, Tomasza Stomę, Aleksandrę Szulc, Renatę Waksmundzką i Jakuba Zajdę. Szczególne podziękowania kieruję pod adresem Anny Wrzosek za pomoc w wyszukiwaniu i sprawdzaniu informacji oraz pod adresem Joanny Potoczny za ogromny wkład w redakcję książki.

Jeżeli ktokolwiek chciałby się podzielić swoją opinią na temat tej publikacji i zawartych w niej poglądów, podyskutować, przedstawić swój problem lub inicjatywę – zapraszam do kontaktu: **lukaszgibala@logicznaalternatywa.pl** lub **FB.com/lukaszgibalaofficial**. Będzie mi bardzo miło. Jeżeli nie odpiszę od razu, proszę o wyrozumiałość – na pewno się skontaktuję.

Mam nadzieję, że przedstawione w tej książce pomysły nie pozostaną tylko na papierze i że razem uda nam się je zrealizować dla Krakowa.

PRZYPISY

Rozdział 1. Mapa terenów zielonych

1 P. Rąpalski, *Kraków. Sanel potwierdza, że sprzedał działki obok Młynówki Królewskiej,* http://www.gazetakrakowska.pl/wiadomosci/krakow/a/krakow-sanel-potwierdza-ze-sprzedal-dzialki-obok-mlynowki-krolewskiej,10615612/, 5.05.2017.

2 G. Krzywak, *Władze Krakowa sprzedają kolejne tereny zielone na Ruczaju,* http://www.radiokrakow.pl/wiadomosci/krakow/wladze-krakowa-sprzedaja-kolejne-tereny-zieolne-na-ruczaju/od-was/od-was/, 4.05.2017.

3 *Ranking najbardziej zielonych miast w Polsce*, MojaPolis i BIQdata, 2015, http://biqdata.wyborcza.pl/sprawdz-czy-twoje-miasto-jest-naprawde-zielone, 4.04.2017.

4 P. Tymczak, *Kraków zalewa beton. Mieszkańcy walczą o każdy skrawek zieleni*, http://www.dziennikpolski24.pl/region/a/krakow-zalewa-beton-mieszkancy-walcza-o-kazdy-skrawek-zieleni,10091190/, 17.05.2017.

5 *Zieleń dobrze wpływa na zdrowie psychiczne człowieka,* http://naukawpolsce.pap.pl/aktualnosci/news,398679,zielen-dobrze-wplywa-na-zdrowie-psychiczne-czlowieka.html, 17.05.2017.

6 H. B. Szczepanowska, *Ekologiczne, społeczne i ekonomiczne korzyści z drzew na terenach zurbanizowanych*, „Człowiek i Środowisko" 2007, nr 31, s. 5–26.

7 Ch. W. Alexander, S. Ishikawa, M. Silverstein, *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*, Oxford University Press, 1977, *Towns*, s. 136.

Rozdział 2. Mapa stanu powietrza

1 M. Suchan, *Jacek Majchrowski gościem specjalnego odcinka „Ustalmy jedno",* http://krakow.onet.pl/jacek-majchrowski-gosciem-specjalnego-odcinka-ustalmy-jedno/klhx7, 17.05.2017.

2 P. Ogórek, *Kraków może być przykładem dla całej Polski. Na walkę ze smogiem Kraków przeznaczy 2,3 mld zł,* http://krakow.onet.pl/krakow-moze-byc-przykladem-dla-calej-polski-na-walke-ze-smogiem-krakow-przeznaczy-23/2pj7jg, 17.05.2017.

3 https://www.studioroosegaarde.net/project/smog-free-project/info/, 4.05.2017.

4 A. Maciejowski, *Piece niedokładnie policzone,* http://www.dziennikpolski24.pl/artykul/9268299,piece-niedokladnie-policzone,id,t.html, 17.05.2017.

5 K. Surówka, *Wymiana pieców węglowych w Krakowie: wreszcie ma być łatwiej i bezgotówkowo*, http://www.radiokrakow.pl/wiadomosci/krakow/wymiana-piecow-weglowych-w-krakowie-wreszcie-ma-byc-latwiej-i-bezgotowkowo/, 17.05.2017.

6 A. Maciejowski, *Piece trują, a wnioski czekają*, http://www.dziennikpolski24.pl/region/a/piece--truja-a-wnioski-czekaja,10118004/, 17.05.2017.

7 A. Kotlet-Iciek, M. Strzebońska-Jasińska, *Niektórzy się ucieszą, jeśli nie wystartuję w wyborach,* https://news.krakow.pl/niektorzy-sie-uciesza-jesli-nie-wystartuje-w-wyborach, 17.05.2017.

Rozdział 3. Mapa przestrzenna

1 https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/200809_Chattanooga.pdf, 5.05.2017.

2 Ch. Montgomery, *Miasto szczęśliwe*, Kraków: Wysoki Zamek, 2015, s. 192.

3 Ch. Montgomery, *Miasto szczęśliwe*, Kraków: Wysoki Zamek, 2015, s. 211.

4 D. Hajok, *Jak kładka Bernatka zmieniła ulicę Mostową*, http://krakow.wyborcza.pl/krakow/1,89111,9923750,Jak_kladka_Bernatka_zmienila_ulice_Mostowa.html, 17.05.2017.

5 *Kent Larson: Brilliant designs to fit more people in the city*, https://www.youtube.com/watch?v=SM_hPk4rmMM&t=264s, 28.04.2017.

6 *Polacy o architekturze*, CBOS 2010, http://www.cbos.pl/SPISKOM.POL/2010/K_134_10.PDF.

7 Ch. Montgmery, *The happy city experiment,* TEDx Vancouver, https://www.youtube.com/watch?v=7WiQUzOnA5w.

8 J. Gehl, *Miasta dla ludzi*, Kraków: Wydawnictwo RAM, 2014, s. 88.

9 A. Gurgul, *Charles Montgomery: Dlaczego Kraków nie jest miastem szczęśliwym?,* http://krakow.wyborcza.pl/krakow/1,42699,19110046,charles-montgomery-dlaczego-krakow-nie-jest-miastem-szczesliwym.html, 17.04.2017.

Rozdział 4. Mapa drogowa

1 *Kraków w liczbach 2005*, *Kraków w liczbach 2015*, https://www.bip.krakow.pl/?mmi=6353.

2 P. Jedlecki, *Darmowa komunikacja z zyskiem? Trzeba odważnie stawiać na tramwaje i nowe rozwiązania*, http://katowice.wyborcza.pl/katowice/1,35019,20834154,darmowa-komunikacja-z-zyskiem-trzeba-odwaznie-stawiac-na-tramwaje.html, 17.05.2017.

3 http://krakow.pl/zalacznik/154821, s. 18, 5.05.2017.

4 M. Żakowska, *Korki, konflikt kierowców z pieszymi. Jest rozwiązanie,* http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,150427,20141558,korki-konflikt-kierowcow-z-pieszymi-jest-rozwiazanie.html, 5.05.2017.

5 A. Kolson Hurley, *How Bremen, Germany, Became a Car-Sharing Paradise,* https://www.citylab.com/transportation/2014/12/how-bremen-germany-became-a-car-sharing-paradise/383538/, 10.04.2017.

6 https://www.youtube.com/watch?v=R96Q5SkQiHA, 17.05.2017.

7 *Kent Larson: Brilliant designs to fit more people in every city,* https://www.youtube.com/watch?v=SM_hPk4rmMM, 5.05.2017.

8 Ch. Montgomery, *Miasto szczęśliwe*, Kraków: Wysoki Zamek, 2015, s. 255–258.

9 http://krakow.pl/zalacznik/154821, s. 19, 5.05.2017.

10 *Raport o stanie rozwoju ruchu rowerowego w Krakowie*, Sieć Miasta dla Rowerów, 2015

11 R. Stawecki, *Kopenhaga. Rowerów więcej niż samochodów*, http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/kopenhaga-rowerow-wiecej-niz-samochodow-53492.html, 17.05.2017.

12 P. Salamon, *Budowa dróg rowerowych stoi. „Rzeczywistość nie pokryła się z założeniami"*, http://lovekrakow.pl/aktualnosci/budowa-drog-rowerowych-stoi-rzeczywistosc-nie-pokrywal-sie-z-zalozeniami_15514.html, 5.05.2017.

13 B. Hogge, *Transport for London get set, go!*, http://odimpact.org/static/files/case-studies-transport-for-london.pdf, 10.04.2017.

Rozdział 5. Mapa czystej energii

1 K. Różycki, *Ile paneli PV zasili cały świat?,* http://energiaimy.pl/2014/07/ile-paneli-pv-zasili-caly-swiat/, 2.05.2017.

2 R. Kurzweil, *Uniwersytet na czasy nadchodzącej osobliwości,* https://www.ted.com/talks/ray_kurzweil_announces_singularity_university?language=pl#t-331682, 4.04.2017.

3 K. Księżopolski, *Fotowoltaika może zrewolucjonizować przemysł energetyczny*, www.energetyka24.com, 17.03.2017.

4 T. Borejza, *My dyskutujemy, czy można ogrzewać mułem węglowym. Za granicą budują domy, które nie emitują niczego*, http://smoglab.pl/my-dyskutujemy-czy-mozna-ogrzewac-mulem-weglowym-za-granica-buduja-domy-ktore-nie-emituja-niczego/, 22.02.2017.

5 http://www.powerhouse.no/en/prosjekter/kjorbo/, 5.05.2017.

6 W. Wojtowicz, *Zeroemisyjne osiedla – Norwegia inwestuje w badania,* http://urbnews.pl/zeroemisyjne-osiedla/, 5.04.2017.

7 https://yarrabend.com.au, 4.04.2017.

8 http://www.masdar.ae/en/masdar-city/detail/About-Masdar-City, 4.04.2017.

9 D. Tordable, *Jeremy Rifkin: Dni kapitalizmu są policzone*, http://www.cafebabel.pl/polityka/artykul/jeremy-rifkin-dni-kapitalizmu-sa-policzone.html, 5.05.2017.

10 http://www.spacex.com/hyperloop, 5.05.2017.

11 P. Jedlecki, *Nadejdzie dzień, w którym mieszkańcy nie będą potrzebowali samochodów*, http://katowice.wyborcza.pl/katowice/7,151344,21508805,nadejdzie-dzien-w-ktorym-mieszkancy-nie-beda-potrzebowali.html, 20.03.2017.

Rozdział 6. Mapa wydatków

1 P. Piotrowska, *Prezydent hojnie nagradza urzędników,* http://www.dziennikpolski24.pl/region/kronika-krakowska/a/prezydent-hojnie-nagradza-urzednikow,10684832/, 17.05.2017.

2 D. Serafin, P. Rąpalski, *Jacek Majchrowski ma nowy służbowy samochód. Za 155 tys. złotych*, http://www.gazetakrakowska.pl/artykul/3708710,jacek-majchrowski-ma-nowy-sluzbowy-samochod-za-155-tys-zlotych-zdjecia,id,t.html, 17.05.2017.

3 *Raport Roczny 2016. Sytuacja finansowa jednostek samorządu terytorialnego*, Departament Analiz Ekonomicznych PKO BP.

4 *A chodniki zostaną wydeptane. Nowe oblicze Parku Świętopełka,* http://www.gdansk.pl/wiadomosci-/A-chodniki-zostana-wydeptane-Nowe-oblicze-Parku-Swietopelka,a,52101, 17.05.2017.

5 P. Rąpalski, *Stadion miejski tylko z nazwy. Służy jedynie kibicom,* http://www.gazetakrakowska.pl/artykul/3722766,stadion-wisly-miejski-tylko-z-nazwy-sluzy-jedynie-kibicom,id,t.html, 17.04.2017.

Rozdział 7. Nowa legenda

1 L. Bickman, *The Social Power of a Uniform*, „Journal of Applied Social Psychology", 1974, tom 4, nr 1, s. 47–61.

2 *10 minutes with Geert Hofstede... on Power Distance,* https://www.youtube.com/watch?v=DqAJclwfyCw, 17.05.2017.

3 https://geert-hofstede.com/, 5.05.2017.

4 Jacek Majchrowski: *Sprawa Jana Tajstera to efekt szukania haków na mnie*, http://www.radiokrakow.pl/rozmowy/jacek-majchrowski-mieszkancy-nie-chca-pana-tajstera-gdzie-tak-mowia-to-mowia-dziennikarze/, 5.05.2017.

5 B. Piłat, *Jak Prezes ARM ze strażakami się dogadywał,* http://wyborcza.pl/1,75248,17585130, Jak_prezes_ARM_ze_strazakami_sie_dogadywal.html, 5.05.2017.

6 D. Serafin, *Inwestor przejął od miasta część Młynówki Królewskiej. Za darmo*, http://krakow.onet.pl/inwestor-przejal-od-miasta-czesc-mlynowki-krolewskiej-za-darmo/0vgdt8z, 24.05.2017.

7 https://pl.wikiquote.org/wiki/Margaret_Thatcher, 17.05.2017.

8 P. Tymczak, *Samochód dla kierownictwa to nie jest symbol luksusu, tylko standard*, http://www.dziennikpolski24.pl/region/a/samochod-dla-kierownictwa-to-nie-jest-symbol-luksusu-tylko-standard,9790923/, 17.05.2017.

9 W. Pelowski, *Portrety kandydatów. Jacek Majchrowski*, http://wyborcza.pl/1,76842,1076998.html, 17.05.2017.

10 R. Florida, *Narodziny klasy kreatywnej,* Warszawa: Narodowe Centrum Kultury, 2011, s. 414.

11 A. Gurgul, *Charles Montgomery: Dlaczego Kraków nie jest miastem szczęśliwym?,* http://krakow.wyborcza.pl/krakow/1,42699,19110046,charles-montgomery-dlaczego-krakow-nie-jest-miastem-szczesliwym.html, 10.05.2017.

12 Ch. Montgomery, *Miasto szczęśliwe*, Kraków: Wysoki Zamek, 2015, s. 19.

13 *„Niedoświadczony, nie da rady", nie chcieli go w PO. Najmłodszy prezydent miasta zaskakuje mieszkańców,* http://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,114871,20170139,niedoswiadczony-nie-da-rady-nie-chcieli-go-w-po-najmlodszy.html, 17.05.2017.

14 http://www.mielec.pl/wp-content/uploads/2016/08/RAPORT-ZE-SPOTKANIA-KONSULTACYJNEGO-ulica-Wsp%C3%B3lna-i-Akacjowa.pdf.

SPIS WYKRESÓW, RYSUNKÓW I TABEL

Wykres 1. Procentowy udział terenów zielonych w powierzchni wybranych miast. 15

Wykres 2. Poziomy alarmowe dotyczące smogu w Polsce i na świecie (w $\mu g/m^3$). Źródło: *Polski Alarm Smogowy*.. 36

Wykres 3. Liczba dni w roku z przekroczonymi normami jakości powietrza w wybranych polskich miastach. Źródło: *Air Quality In Europe – 2013 report*, Europejska Agencja Środowiska.. 38

Wykres 4. Ile czasu tracą miesięcznie w korkach mieszkańcy największych polskich miast? (godz.:min) Źródło: *Raport o korkach w 7 największych miastach Polski*, Deloitte wspólnie z Targeo.pl, 2016. 86

Wykres 5. Jak Krakowianie przemieszczają się po mieście? Źródło: *Kompleksowe Badania Ruchu w Krakowie*, 2013. 106

Wykres 6. Długość ścieżek rowerowych w polskich miastach (w przeliczeniu na 1000 mieszkańców). 109

Wykres 7. Jak rosło zadłużenie Krakowa od roku 2002? Źródło: *Budżet miasta Krakowa za lata 2002–2016*. 132

Wykres 8. Środki unijne pozyskane przez największe polskie miasta w ramach budżetu UE na lata 2007–2013 (w przeliczeniu na mieszkańca). Źródło: *Raport roczny 2016. Sytuacja finansowa jednostek samorządu terytorialnego*, Departament Analiz Ekonomicznych PKO BP. 135

Wykres 9. Wielkość budżetu obywatelskiego w polskich miastach w 2016 roku (w przeliczeniu na mieszkańca) 141

Wykres 10. Dystans władzy: wybrane kraje z rankingu Geerta Hofstedego. Źródło: *www.geert-hofstede.com*. 154

Wykres 11. Wydatki na wynagrodzenia dla urzędników magistratu są olbrzymie. Źródło: *Sprawozdania z wykonania Budżetu Miasta Krakowa za lata 2002–2016* 156

Wykres 12. Liczba wydziałów Urzędu Miasta Krakowa w kolejnych latach prezydentury Jacka Majchrowskiego. Źródło: *Dane uzyskane w trybie dostępu do informacji publicznej* oraz *bip.krakow.pl*. 157

Rysunek 1. Przeciętny Krakowianin wdycha średnio ilość zanieczyszczeń odpowiadającą wypaleniu 7 papierosów dziennie, 2555 papierosów rocznie, ponad 10 tysięcy paczek w ciągu życia. Źródło: *Krakowski Alarm Smogowy*. 37

Rysunek 2. Zieleń oczyszcza powietrze 45

Rysunek 3. „Błękitek" – najwyższy budynek w Krakowie – wypada blado nie tylko w porównaniu do światowych, ale i polskich drapaczy chmur. 82

Tabela 1. Stawki podatku od nieruchomości i opłat za parkowanie w Krakowie. 134

POLECANE LEKTURY

Alexander Ch. W., Ishikawa S., Silverstein M., *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*, New York: Oxford University Press, 1977.

Florida R., *Narodziny klasy kreatywnej*, Warszawa: Narodowe Centrum Kultury, 2011.

Gehl J., *Miasta dla ludzi*, Kraków: Wydawnictwo RAM, 2014.

Graham W., *Miasto wyśnione*, Kraków: Karakter, 2016.

Howard E., *Miasta-ogrody jutra*, Warszawa: Fundacja Centrum Architektury, 2015.

Kuć-Czajkowska K., Sidor M.(red.), *Miasta, aglomeracje, metropolie w gruncie globalnych przemian*, Lublin: Wydawnictwo Uniwersytetu Marii-Curie Skłodowskiej, 2014.

Kuć-Czajkowska K., Sidor M. (red.), *Miasta. Społeczne aspekty funkcjonowania,* Lublin: Wydawnictwo Uniwersytetu Marii-Curie Skłodowskiej, 2014.

Montgomery Ch., *Miasto szczęśliwe*, Kraków: Wysoki Zamek, 2015.

Springer F., *Wanna z kolumnadą*, Wołowiec: Wydawnictwo Czarne, 2013.

Sudjic D., *Język miast*, Kraków: Karakter, 2017.

Szczepanowska H. B., *Ekologiczne, społeczne i ekonomiczne korzyści z drzew na terenach zurbanizowanych*, „Człowiek i Środowisko", 2007, nr 31.

Wantuch-Matla D., *Przestrzeń publiczna 2.0. Miasto u progu XXI wieku*, Łódź: Księży Młyn Dom Wydawniczy, 2016.

KRAKÓW. NOWA ENERGIA

Łukasz Gibała

© Copyright by Łukasz Gibała 2017
All rights reserved

Wydawnictwo RM, 03-808 Warszawa, ul. Mińska 25
rm@rm.com.pl
www.rm.com.pl

Żadna część tej pracy nie może być powielana i rozpowszechniana, w jakiejkolwiek formie i w jakikolwiek sposób (elektroniczny, mechaniczny) włącznie z fotokopiowaniem, nagrywaniem na taśmy lub przy użyciu innych systemów, bez pisemnej zgody wydawcy. Wszystkie nazwy handlowe i towarów występujące w niniejszej publikacji są znakami towarowymi zastrzeżonymi lub nazwami zastrzeżonymi odpowiednich firm odnośnych właścicieli. Wydawnictwo RM dołożyło wszelkich starań, aby zapewnić najwyższą jakość tej książce, jednakże nikomu nie udziela żadnej rękojmi ani gwarancji. Wydawnictwo RM nie jest w żadnym przypadku odpowiedzialne za jakąkolwiek szkodę będącą następstwem korzystania z informacji zawartych w niniejszej publikacji, nawet jeśli Wydawnictwo RM zostało zawiadomione o możliwości wystąpienia szkód.

W razie trudności z zakupem tej książki prosimy o kontakt z wydawnictwem: rm@rm.com.pl

ISBN 978-83-7773-814-6
978-83-7773-825-2 (ePub)
978-83-7773-826-9 (mobi)
978-83-7773-827-6 (PDF)

ŹRÓDŁA ZDJĘĆ: Agencja Gazeta: s. 47 Jakub Ociepa; s. 146 Mateusz Skwarczek. Archiwum Stowarzyszenia Logiczna Alternatywa dla Krakowa: s. 39, 40, 163. East News: s. 23 Andrzej Zbraniecki; s. 34 Beata Zawrzel/REPORTER; s. 58 Szymon Blik/REPORTER; s. 60–61 Value Stock; s. 62 Value Stock; s. 75 Tomasz Matuszkiewicz; s. 108 SUNSHINE; s. 118 AFP; s. 136 Beata Zawrzel/REPORTER. PAP/DPA: s. 96, 99. shutterstock.com: s. 14 chartphoto; s. 16 Eric Weissenborn; s. 18 kavalenkau; s. 26 Federico Rostagno; s. 29 Ken Niphon; s. 30 travelview; s. 49 Tinxi; s. 70 travelview; s. 79 pisaphotography; s. 80 Kotsovolos Panagiotis; s. 93 Fotos593; s. 125 u3d; s. 144 Satatat Lekhavanij; s. 151 Sergei Gorin. Reuters: s. 41 Damir Sagolj/Reuters/Forum. wikimedia: s. 121. Mapa na s. 81: na podstawie www.lovekrakow.pl. Materiały wykorzystane w wykresach: shutterstock.inc, wikipedia.

EDYTOR: Joanna Potoczny
REDAKTOR MERYTORYCZNY: Anna Wrzosek
REDAKTOR PROWADZĄCY: Irmina Wala-Pęgierska
REDAKCJA: Agnieszka Trzebska-Cwalina
KOORDYNACJA PRODUKCJI WERSJI ELEKTRONICZNEJ: Tomasz Zajbt
NADZÓR GRAFICZNY: Grażyna Jędrzejec
PROJEKT GRAFICZNY KSIĄŻKI I WYKRESY: Studio GRAW
PROJEKT GRAFICZNY OKŁADKI: Agnieszka Michalska
ZDJĘCIE NA OKŁADCE: shutterstock.inc
REDAKTOR TECHNICZNY: Anna Nieporęcka
SKŁAD: Marcin Fabijański

DRUK I OPRAWA: Oficyna Wydawnicza READ ME
Drukarnia w Łodzi, Olechowska 83, (42) 649-33-91, druk@readme.pl, http://druk.readme.pl