Warszawa, 15 marca 2022

Szanowny Pan

Jacek Majchrowski

Prezydent Krakowa

Szanowny Panie Prezydencie,

w związku z wynikami badań przeprowadzonych w ramach Kampanii na rzecz Czystych Miast w 36 największych europejskich ośrodkach miejskich, w tym także w Krakowie, zwracamy się do Pana z prośbą o uwzględnienie zawartych w rankingu rekomendacji w dalszych planach rozwoju miasta.

W rankingu, którego kategorie i wskaźniki oparto na założeniu dążenia do realizacji ambitnego celu – przejścia na bezemisyjną mobilność miejską do 2030 roku – Kraków uzyskał 37,9% i zajął 35. miejsce. Warto zaznaczyć, że oceniono przede wszystkim obecną sytuację, a nie postępy poczynione w ostatnich latach. Ponadto wśród objętych badaniem miast znalazło się wiele takich, które są postrzegane jako najbardziej przyjazne dla pieszych i rowerzystów w Europie i na świecie. Jest jednak jasne, że przed polskimi miastami, w tym przed Krakowem, jeszcze długa droga, nim osiągną cel zeroemisyjnej mobilności.

Jesteśmy świadomi podejmowanych przez władze Krakowa działań mających na celu stworzenie bardziej zrównoważonej miejskiej mobilności i doceniamy sygnały pozytywnych zmian widoczne w planach, takich jak np. utworzenie strefy czystego transportu. Musimy jednak zrobić znacznie więcej, by jak najszybciej ograniczyć emisje gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń powietrza negatywnie wpływających na zdrowie mieszkanek i mieszkańców, poprawić jakość życia w mieście, a jednocześnie ograniczyć nasze niebezpieczne uzależnienie od paliw kopalnych i ich importu. Nie musimy wszyscy dążyć do celu tą samą drogą. Możemy dopasować plany i działania do lokalnych warunków, możliwości i potrzeb. Muszą to być jednak działania kompleksowe, spójne i ambitne. Mamy wiele przykładów dobrych praktyk z europejskich miast, z których możemy korzystać. Możemy też uczyć się na błędach popełnionych w innych ośrodkach miejskich.

Wzywamy Pana Prezydenta, a także radne i radnych Krakowa do:

- przyjęcia jasno wyznaczonego celu osiągnięcia zerowej emisji w obszarze mobilności do 2030 roku;

- opracowania ambitnego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej SUMP dla Metropolii Krakowskiej opartego na założeniu dążenia do realizacji wymienionego wyżej celu, zapewnienia spójności z nim strategii i planów odnoszących się do innych obszarów rozwoju miasta (w tym także adaptacji do skutków zmiany klimatu) oraz uwzględnienia przy tym kwestii wrażliwych społecznie i potrzeb osób dotkniętych różnymi formami wykluczenia;

- dialogu z rządem Polski oraz Komisją Europejską w sprawie takiego kształtowania ram legislacyjnych oraz narzędzi wsparcia, by dążenie do neutralności klimatycznej oraz bezpieczeństwa i niezależności energetycznej stało się dla miast jak najłatwiejsze;

- krytycznej oceny zakresu gromadzonych danych o różnych aspektach sytuacji w mieście oraz metodyki ich gromadzenia, a także wypracowania takich standardów i narzędzi, by dane wysokiej jakości, obejmujące wszystkie istotne elementy obszaru transportu, były pozyskiwane w spójny sposób z całego terenu miasta – wdrażanie skutecznych działań, jak i śledzenie postępów jest praktycznie niemożliwe bez wystarczających danych;

- objęcia spójnymi kompleksowymi planami całego obszaru miasta, zamiast koncentrowania się głównie na terenach śródmiejskich o charakterze turystycznym. Wyżej na liście działań priorytetowych mogą znaleźć się tereny wokół/w pobliżu przedszkoli i szkół podstawowych (ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa i potrzeb dzieci, tworzenia dla nich przyjaznej przestrzeni), a także przychodni i szpitali (przede wszystkim przystosowania do potrzeb osób z ograniczeniami ruchowymi lub innymi oraz osób starszych);

- dalszego zacieśniania współpracy w zakresie organizacji transportu, szczególnie zbiorowego i współdzielonego, z otaczającymi miasto gminami, z których bardzo wiele osób codziennie dojeżdża do pracy i szkoły w Krakowie. Wskazane jest też koordynowanie rozwoju infrastruktury pieszej i rowerowej, w tym wspólne wysokie standardy i plany kształtowania sieci łączących mieszkańców okolicznych gmin z węzłami komunikacyjnymi oraz ułatwiające im bezproblemowe poruszanie się po terenie całej Metropolii Krakowskiej.

W świetle dziejących się na naszych oczach tragicznych wydarzeń prezentowany ranking i nasze rekomendacje mogą się wydać drugorzędne. Mamy jednak nadzieję, że uzna je Pan za istotne, po prostu dlatego, że są częścią rozwiązania – ich wdrożenie może nie tylko chronić zdrowie ludzi i klimat, ale też ograniczyć zużycie paliw i zmienić strukturę mobilności na tańszą dla znacznej części mieszkanek i mieszkańców, jeśli będą mogli łatwo przesiąść się na transport publiczny czy rower. Uwzględnienie naszych rekomendacji z pewnością zbliży jakość życia mieszkanek i mieszkańców Trójmiasta/Krakowa/Warszawy do najlepszych europejskich standardów.

Z poważaniem,

Polskie organizacje członkowskie Kampanii Czystych Miast:

Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych

HEAL Polska

Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki

Do wiadomości:

Przewodniczący Rady Miasta Krakowa Rafał Komarewicz

ZAŁĄCZNIK

Miasta oceniono w pięciu kategoriach obejmujących łącznie 11 wskaźników, w tym przestrzeń miejską, bezpieczeństwo drogowe, transport publiczny, infrastrukturę ładowania pojazdów elektrycznych, polityki miejskie (np. funkcjonowanie stref niskiej i zerowej emisji) oraz jakość powietrza. Zebrane dane porównano z oficjalnymi lub powszechnie akceptowanymi ramami odniesienia (np. wytycznymi Światowej Organizacji Zdrowia dotyczącymi jakości powietrza i unijną „Wizją Zero" w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego) lub, jeśli takich nie było, zastosowano zasadę „najlepsze w swojej klasie".

Ocena dla poszczególnych kategorii i wskaźników* dla Krakowa:

Kategoria: Przestrzeń dla ludzi – 32%, miejsce 32. • możliwości poruszania się po mieście pieszo (% infrastruktury drogowej przeznaczonych do użytkowania przez pieszych, niska jakość danych) – 39,4%, ocena 5.6/10 • możliwości poruszania się po mieście na rowerze (% infrastruktury drogowej przeznaczonej dla rowerzystów) – 4,2%, ocena 1.2/10 • natężenie ruchu (średnia zakorkowania z 3 lat, 2018-2020) – 40,3%, ocena 2.8/10
Kategoria: Bezpieczne drogi – 62%, miejsce 22. • bezpieczeństwo pieszych (udział zgonów pieszych w wypadkach drogowych na 100 tys. osób) – 1.24, ocena 2.7/10 • bezpieczeństwo rowerzystów (udział zgonów rowerzystów w wypadkach drogowych na 100 tys. osób) – 0.04, ocena 9.6/10
Kategoria: Dostępność do mobilności przyjaznej klimatowi – 32%, miejsce 35. • przystępność cenowa transportu publicznego (% budżetu domowego) – 5,6%, ocena 7.3/10 • dostępność transportu publicznego (stacje i przystanki na km2) – 2.9, ocena 1.7/10 • dostępność stacji ładowania pojazdów elektrycznych (energia (kW) na 1000 osób, na podstawie ważenia czynników) – 3.7, ocena 0.7/10
Kategoria: Polityki transportowe – 33%, miejsce 33. (ex aequo z Warszawą i Trójmiastem) • strefy ograniczania emisji – 1.5, promocja pojazdów zeroemisyjnych – 0, mobilność jako usługa (MaaS) – 5, łączna ocena 6.50/20
Kategoria: Czyste powietrze – 37%, miejsce 27. • obecna jakość powietrza (3-letnie /2017-2019/ średnie ważone stężenia (µg/m3), średnia jakość danych) – NO2 - 45.0, PM10 - 41.9, PM2.5 - 32.4, ocena 0.0/10 • trendy jakości powietrza (poprawa w %/rok, średnia jakość danych) – NO2 - 4.3%, PM10 - 8.9%, PM2.5 - 6.8%, ocena 7.4/10

*Na podstawie „Ogólnoeuropejskiego rankingu miast i ranking mobilności miejskiej dla miast przyjaznych do życia" (ang. Pan-European City Rating and Ranking on Urban Mobility for Liveable Cities), wykonanego dla Kampanii na rzecz Czystych Miast, prowadzonej przez Transport&Environment, https://cleancitiescampaign.org/wp-content/uploads/2022/02/Technical-report-Clean-Cities-City-Rating-and-Ranking.pdf