

Nr 9⁽¹⁹⁵⁾

Wrzesień 2026

ISSN 2450-3312
gazeta bezpłatna

GŁOS KRAKOWSKI
miesięcznik regionalny
www.glos24.pl

głos²⁴
KRAKOWSKI

**GAZETA
BEZPŁATNA**

glos24.pl

Cała Małopolska
na jednej
stronie



WYBORY PREZYDENTA KRAKOWA Jak i gdzie głosować?

27 września Krakowianie wybiorą nowego prezydenta miasta. Gdzie głosować? Jak sprawdzić, czy jesteśmy w spisie? Co zrobić, jeśli mieszkamy w Krakowie, ale nie jesteśmy tu zameldowani? Kiedy odbędzie się druga tura i gdzie szukać informacji o kandydatach? Zebraliśmy najważniejsze informacje, które warto znać przed wyborami.

Pierwsza tura 27 września.

Druga może zdecydować o wszystkim

Przedterminowe wybory prezydenta Krakowa odbędą się w niedzielę 27 września 2026 roku. Lokale wyborcze będą otwarte od godz. 7 do 21.

Aby wygrać już w pierwszej turze, kandydat musi zdobyć więcej niż połowę ważnie oddanych głosów. Jeżeli nikomu się to nie uda, potrzebne będzie ponowne głosowanie. II turę zaplanowano na 11 października. Zmierzą się w niej dwaj kandydaci, którzy w pierwszej turze otrzymają najwięcej głosów.

I właśnie jej nie warto lekceważyć. Z punktu widzenia ostatecznego wyniku może być nawet ważniejsza od pierwszej. Wtedy na karcie zostają już tylko dwa nazwiska, a kandydat, który otrzyma więcej głosów, zostaje prezydentem Krakowa.

Gdzie będziemy głosować?

Dla większości mieszkańców nic się nie zmieni. Osoby ujęte w Centralnym Rejestrze Wyborców w Krakowie głosują w swoim stałym obwodzie głosowania.

Najczęściej będzie to ten sam lokal, do którego chodziliśmy podczas wcześniejszych wyborów – np. parlamentarnych, prezydenckich czy samorządowych.

Mimo wszystko warto wcześniej sprawdzić adres. Granice obwodów lub siedziby komisji mogą się zmieniać, dlatego nie zawsze można kierować się wyłącznie pamięcią z poprzedniego głosowania.

Najprościej sprawdzić swoje dane w Centralnym Rejestrze Wyborców. Można tam zobaczyć, czy mamy czynne prawo wyborcze, do jakiego

obwodu jesteśmy przypisani i gdzie znajduje się nasz lokal wyborczy. Dane można sprawdzić także przez mObywatel.

Nie masz meldunku w Krakowie?

Możesz się dopisać

To ważne szczególnie w Krakowie, gdzie wiele osób mieszka od lat, ale nadal jest zameldowanych w rodzinnej miejscowości.

Brak meldunku w Krakowie nie oznacza, że nie można tu zagłosować. Jeśli faktycznie **dokończenie na str. 2 »**

**DARIA
GOSEK
POPIOŁEK**

**CZAS NA ODPOWIEDZIALNE
ZARZĄDZANIE**

**LEWICOWA POSŁANKA
NA PREZYDENTA KRAKOWA**

DGP2026.pl

BIURO TURYSTYCZNE BELFEREK

KRAKÓW AL. SŁOWACKIEGO 52 pn-pt 11-17



Cena za 1 osobę w pokoju 2 osobowym
Ilość miejsc ograniczona, dodatkowo składka TFP, TFG 4zł/os.



**BOŻE NARODZENIE
SZKLARSKA PORĘBA**

22.12-27.12.2026
6 dni

1669zł/os.
z dojazdem

W cenie:

-Transport z Krakowa, Katowic, Wrocławia
-Zakwaterowanie: pokoje 2,3-osobowe
z łazienkami i TV
-Wyżywienie śniadania i obiadokolacje
**24 XII UROCZYSTA
KOLACJA WIGILIJNA**



**SYLWESTER 26/27
SZKLARSKA PORĘBA**

28.12.2026-02.01.2027
6 dni

1799zł/os.
z dojazdem

W cenie:

-Transport z Krakowa, Katowic, Wrocławia
-Zakwaterowanie: pokoje 2,3-osobowe z łazienkami i TV
-Wyżywienie śniadania i obiadokolacje
**31 XII ZABAWA SYLWESTROWA
POŁĄCZONA Z KOLACJĄ**

+48 575 550 302 www.belferek.pl

**W OFERCIE JUŻ WYJAZDY NA 2027
WIELKANOC, WZASY NAD MORZEM**

**Kupię samochód lub motocykl
z okresu PRL**

MOŻE BYĆ DO REMONTU
TEL.: 696 110 317

**Kupię meble
przedwojenne,
antyki**

tel.: 696 110 317

**Jesteś na Facebooku?
My też!**

Facebook: @glos24



FELIETON



KRZYSZTOF KWARCIAK

Aktywista społeczny,
radny dzielnicowy

Sklep jak pokój zagadek

Praktyki niektórych sieci handlowych sprawiają, że klienci łatwo mogą się pomylić i przepłacić za zakupy. Często trzeba wydać sporo więcej, niż to wynika z dużego napisu na tabliczce z ceną, bo wypisana wielką czcionką korzystna kwota jest naliczana tylko, wtedy gdy kupi się co najmniej kilka sztuk. Natomiast bardzo małymi cyframi oznacza się dużo wyższą sumę, jaka obciąża portfel, kiedy w koszyku wyładuje tylko pojedynczy produkt. Dużo się mówi o prawach konsumentów, ale często się tylko kończy na słowach.

Zabawa w chowanego

Różne rodzaje metek z cenami często są wymieszane. Zdarza się, że na jednej półce część dużych oznaczeń odnosi się do pojedynczego produktu, a obok są towary, gdzie napisana wielką czcionką kwota dotyczy tylko opłaty za jedną sztukę, gdy bierze się ich więcej i trzeba doczytać mały napis, żeby się dowiedzieć, ile wyniesie rachunek. Czasem należy kupić ponad 10 artykułów, aby skorzystać z promocyjnej ceny, a regularna stawka jest nawet o prawie 100% wyższa. Łatwo można się w tym wszystkim pogubić. Osoby mające problemy ze wzrokiem mogą nawet nie dać rady się zorientować, ile muszą zapłacić. Poza tym zakupy często robi się w pośpiechu. Siłą rzeczy wiele osób nie analizuje dokładnie napisów na metkach z cenami, a przy nabywaniu większej ilości rzeczy łatwo nie zauważyć, że się płaci za produkt, więcej niż by się chciało. Pewnie niejedna osoba nawet jak zda sobie sprawę z pomyłki, to przy kasie machnie na to ręką. Oznaczenia muszą być proste i czytelne, bo sklep to nie jest pokój zagadek. Szkoda, że wiele marketów określenie, że mają małe ceny, potraktowało bardzo dosłownie.

Problem dotyczy kilku ogólnopolskich sieci handlowych

Na metkach wszystko jest napisane, więc nie można powiedzieć, że sklepy wprowadzają w błąd. Problem stanowi jednak sposób prezentacji informacji na cenach, który dla wielu klientów może być mało klarowny i prowadzić do pomyłek. Sklepy jeszcze umieszczają dodatkowe napisy, wyjaśniające zasady naliczania kwoty. Pytanie, jak dużo osób jednak je czyta? Takie oznaczenia pojawiają się w wielu placówkach,

więc zaczyna to być szerszy trend, który dotyczy raczej tylko niektórych ogólnopolskich sieci handlowych. Opinia, że łatwo można się pomylić, bazuje wyłącznie na mojej subiektywnej ocenie. Czytając jednak dużą ilość komentarzy w mediach społecznościowych, po tym, jak zwróciłem uwagę na problem, można odnieść wrażenie, że sporo ludzi ma podobną percepcję. Niektórych wypowiedzi nawet nie da się cytować, co pokazuje, że sprawa budzi duże emocje. W sieci pojawiły się także opinie pracowników sklepów, którzy muszą mierzyć się z pretensjami niezadowolonych klientów z powodu pomyłek wynikających z mało przejrzystych cenówek. Kasjerzy często obrywają za nieswoje winy, bo wzory metek są ustalane ogólnie. W dużych sieciach szeregowy pracownik nie ma wpływu na sposób oznaczania produktów. Wszystko jest regulowane ogólnie przez bardzo precyzyjne zasady, które korporacje tworzą z myślą o „optymalizacji sprzedaży”.

Zmiana rozporządzenia mogłaby pomóc klientom

W ustawie o informowaniu o cenach towarów i usług jest mowa, że w miejscu sprzedaży detalicznej i świadczenia usług uwidacznia się cenę w sposób jednoznaczny. Przepis zostawia niestety spore pole do interpretacji. Ministerstwo Rozwoju i Technologii, które zajmuje się sprawami gospodarczymi ma jednak upoważnienie do określania w rozporządzeniu szczegółowych zasad oznaczeń. Tyle że obecnie obowiązujący dokument głównie reguluje tylko jakie informacje mają się znaleźć na metkach. Powinno się rozważyć wprowadzenie wymogu, aby regularna cena, musiała być co najmniej tej samej wielkości i identycznego koloru, co kwoty obowiązujące po spełnieniu dodatkowych wymagań. Wydaje się, że taki przepis mieściłby się w granicach ustawowego upoważnienia, jakie ma minister, więc propozycję można by stosunkowo łatwo i szybko wdrożyć. Dlatego na początku lipca złożyłem do resortu petycję w imieniu Fundacji „Można Lepiej!”, której jestem prezesem. Pytanie, czy będzie wola, aby wprowadzić korzystne dla konsumentów rozwiązanie. Skierowałem również jednak pismo do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, aby urzędnicy przyjrzeni się także konkretnym sklepom.

Wybory prezidenta Krakowa. Jak i gdzie głosować?

» dokończenie ze str. 1

stale mieszkamy w mieście, możemy zostać ujęci w stałym obwodzie głosowania właściwym dla naszego krakowskiego adresu.

Potocznie można powiedzieć, że „dopisujemy się do spisu”, choć formalnie chodzi o ujęcie w stałym obwodzie głosowania w Centralnym Rejestrze Wyborców.

Nie jest to szczególnie skomplikowane. Wniosek można złożyć w Urzędzie Miasta Krakowa albo online. Trzeba jednak wykazać, że rzeczywiście stale mieszkamy pod wskazanym adresem. Mogą to potwierdzać np. imienne rachunki za media, dokument dotyczący mieszkania czy rozliczenie podatkowe z krakowskim adresem.

Jest też istotna różnica w porównaniu np. z wyborami do Sejmu czy na prezydenta RP. W tych wyborach nie można jednorazowo zmienić miejsca głosowania ani pobrać zaświadczenia i zagłosować w dowolnej komisji. Chcąc głosować na prezydenta Krakowa, trzeba być ujętym w stałym obwodzie głosowania na terenie miasta.

Wnioski papierowe przyjmowane są w trzech miejscach:

- dla dzielnic I–VII – al. Powstania Warszawskiego 10,
- dla dzielnic VIII–XIII – ul. Wielicka 28A,
- dla dzielnic XIV–XVIII – os. Zgody 2.

Warto zrobić to wcześniej. Jeśli złożymy wniosek tuż przed głosowaniem, może się okazać, że urząd nie zdąży go rozpatrzyć i 27 września nie znajdziemy się jeszcze w spisie wyborców w Krakowie. Urząd ma bowiem do 5 dni na sprawdzenie wniosku i dokumentów potwierdzających miejsce stałego zamieszkania.

Ułatwienia dla części wyborców

Nie każdy musi osobiście pojawić się 27 września w lokalu wyborczym. Przepisy przewidują ułatwienia m.in. dla części osób z niepełnościami oraz wyborców, którzy najpóźniej w dniu głosowania kończą 60 lat.

Do 14 września osoby uprawnione mogą zgłosić zamiar głosowania korespondencyjnego. Zgłoszenie składa się do właściwego komisarzy wyborczego – można zrobić to pisemnie lub elektronicznie, a od 2026 roku wniosek online składa się przez e-Doręczenia. Trzeba podać m.in. swoje dane, PESEL oraz adres, na który ma zostać wysłany pakiet wyborczy. Samo głosowanie polega na tym, że wyborca otrzymuje pakiet wyborczy pocztą, do rąk własnych. Powinien on dotrzeć najpóźniej 6 dni przed wyborami, czyli do 21 września. W środku znajduje się m.in. karta do głosowania, koperty oraz instrukcja. Wyborca sam zaznacza swój wybór, a następnie przekazuje głos w sposób opisany w instrukcji.

Drugą możliwością jest głosowanie przez pełnomocnika. Do 18 września osoby uprawnione mogą złożyć wniosek o sporządzenie aktu pełnomocnictwa. W praktyce oznacza to, że w dniu wyborów pełnomocnik idzie do lokalu właściwego dla wyborcy i oddaje głos w jego imieniu.

Miasto zapewnia też osobom z niepełnościami i starszym, które mają trudności z poruszaniem się, bezpłatny transport do lokalu wyborczego i z powrotem na terenie Krakowa.

Kampania wyborcza zakończy się 25 września o północy. Od tego momentu zacznie obowiązywać cisza wyborcza.

Wybory w środku kadencji.

Czy Krakowianie pójdą do urn?

To jedna z większych niewiadomych przed 27 września.

Krakowianie potrafią licznie uczestniczyć w dużych wyborach, ale znacznie trudniej



zmobilizować mieszkańców do głosowania odbywającego się poza zwykłym kalendarzem wyborczym.

W wyborach samorządowych w 2024 roku frekwencja w pierwszej turze wyborów prezydenta Krakowa wyniosła 51,79 proc., a w drugiej 45,50 proc.

Jeszcze mocniej było to widać podczas wyborów uzupełniających do Senatu w marcu 2025 roku. Obejmowały wprawdzie tylko część miasta – dziesięć dzielnic – ale do urn poszło zaledwie 16,52 proc. uprawnionych.

Wyjątkiem okazało się tegoroczne referendum. 24 maja w głosowaniu dotyczącym odwołania prezydenta frekwencja wyniosła 29,99 proc. Referendum było ważne i Aleksander Miszański został odwołany przed końcem kadencji.

Przedterminowe wybory mogą trudniej przebiec się do świadomości mieszkańców niż głosowanie odbywające się zgodnie z normalnym cyklem. Nie towarzyszy im ogólnopolska kampania, nie wybieramy równocześnie radnych czy parlamentarzystów, a sam termin łatwiej przeoczyć. O ich terminie powinno poinformować samo miasto. Robią to też w ramach kampanii sami kandydaci.

Kto kandyduje? Gdzie sprawdzić oficjalne informacje?

Termin zgłaszania kandydatów już minął. Po zakończeniu weryfikacji podpisów lista z ich nazwiskami zostanie opublikowana na stronie Miejskiej Komisji Wyborczej oraz w zakładce poświęconej przedterminowym wyborom Biuletynu Informacji Publicznej: bip.krakow.pl.

Zebrano tam informacje dla wyborców, kalendarz wyborczy, dane o komisjach i obwodach oraz kolejne komunikaty. Jest już również osobna sekcja „Kandydaci na prezydenta miasta”. Oficjalna lista kandydatów pojawi się także w obwieszczeniach wyborczych w mieście.

18 tablic – po jednej na dzielnicę

Kraków przygotował 18 tablic na urzędowe obwieszczenia związane z przedterminowymi wyborami – po jednej w każdej dzielnicy. Osobno ustawiono kolejne 18 tablic przeznaczonych na materiały komitetów wyborczych. Tam również można szukać informacji, kto rzeczywiście został zarejestrowany i czyje nazwisko znajdzie się na karcie do głosowania 27 września. Tablice przeznaczone na materiały wyborcze są jednak niewielkie. Gdyby wszyscy kandydaci chcieli powiesić swoje plakaty na jednej z nich, przy równym podziale powierzchni na każdego przypadłoby mniej więcej miejsce na format A4.

Szczegółowych informacji o kandydatach i ich propozycjach dla Krakowa warto szukać na oficjalnych stronach internetowych kandydatów i komitetów, w ich mediach społecznościowych oraz w publikacjach medialnych.

Głos24 regularnie informuje o kandydatach, kampanii i najważniejszych wydarzeniach związanych z przedterminowymi wyborami. Wszystkie materiały znajdują się w specjalnej zakładce „Wybory w Krakowie 2026” na stronie głównej portalu.

Marzena Gitler, foto: Mateusz Łysik / Głos24

PRZEZ NIEJASNE OZNACZENIA CEN, KLIENCI ŁATWO MOGĄ SIĘ POMYLIĆ I PRZEPLAĆCIĆ ZA ZAKUPY:



PROponujemy ZMIANĘ Rozporządzenia, aby Chronić Prawa Konsumentów.



Obietnice obietnicami. A czego naprawdę chcą Krakowianie?

Jednego prezydenta właśnie odwołali, a kandydaci na jego miejsce znów przedstawiają plany dla Krakowa. Problem w tym, że część z nich zależy od tej samej Rady Miasta, część od zmiany prawa albo decyzji rządu. A czego chcą sami Krakowianie? Badania z ostatnich dwóch lat pokazują dość wyraźnie: sprawniejszej komunikacji, mniej korków, mieszkań w rozsądnych cenach, zieleni i poczucia, że miasto wydaje pieniądze z głową.

Krakowianie obietnice już słyszeli. W kampanii 2024 roku Aleksander Miszański przedstawił szeroki program zmian. Demagog wyodrębnił w nim 33 konkretne deklaracje, m.in. rozpoczęcie budowy metra, tysiąc mieszkań czynszowych, remont 2 tys. pustostanów czy zwiększenie wydatków na transport zbiorowy. Później były „ławki dialogu”, na których mieszkańcy zgłaszali problemy z komunikacją, parkingami, zielenią i lokalnymi inwestycjami. Miasto publikowało odpowiedzi, ale przy wielu postulatach pojawiały się wyjaśnienia, że brakuje pieniędzy, terenu albo nie można wskazać terminu realizacji. Nie sposób uczciwie rozliczać programu przewidzianego na całą kadencję po niespełna dwóch latach. Mieszkańcy jednak nie chcieli czekać. 24 maja odwołali Miszańskiego w referendum; za jego odejściem zagłosowało 171 581 osób. Exit poll pokazał, że najczęściej wskazywanymi powodami były SCT, zadłużenie Krakowa, sposób zarządzania spółkami miejskimi i nepotyzm, rosnące koszty życia, kierunek rozwoju miasta oraz podwyżki cen biletów.

Nowy prezydent, stara Rada

Referendum przyniosło wyraźne „nie” dla dotychczasowego sposobu zarządzania miastem, ale nie dało gotowego programu następcy. Krakowianie odwołali prezydenta, ale nie Radę Miasta. Choć większość głosujących

opowiedziała się również za jej rozwiązaniem, zabrakło wymaganej frekwencji. Nowy prezydent będzie więc musiał współpracować z radnymi wybranymi w 2024 roku.

To ważne przy ocenie wyborczych zapowiedzi. Strefa Czystego Transportu znów jest jednym z tematów kampanii, ale przyszły prezydent nie będzie mógł samodzielnie zmienić jej zasad – kluczowe decyzje należą do Rady Miasta, a ramy wyznacza też prawo krajowe. Podobnie jest z opłatą turystyczną czy regulacją najmu krótkoterminowego. Metro również wymaga ogromnego finansowania zewnętrznego. Premier Donald Tusk zapowiedział program wsparcia takich inwestycji wart 10 mld euro i deklarował priorytetowe traktowanie Krakowa, ale od politycznej zapowiedzi do pieniędzy na konkretną budowę droga pozostaje długa. Przy każdej obietnicy warto więc pytać nie tylko: „co kandydat chce zrobić?”, ale też: „czy naprawdę będzie mógł to zrobić?”.

Co najbardziej boli Krakowian?

W kwietniu 2025 roku Biuro Badań Społecznych Obserwator przebadalo 1805 dorosłych mieszkańców. Aż 47,8 proc. wskazało korki, remonty i utrudnienia w ruchu. Dalej były problemy z parkowaniem – 22,8 proc., potrzeba lepszej komunikacji – 22,5 proc., zanieczyszczenie powietrza i środowisko – 16,6 proc. oraz chaos przestrzenny i „betonoza” – 13,6 proc. Bez względu na to, kto urzęduje przy placu Wszystkich Świętych, Krakowianin nadal stoi w korku – i najwyraźniej ma tego dość.

Metro, choć efektowne politycznie, nie jest dla mieszkańców najważniejsze. W innym badaniu z 2025 roku budowę metra jako priorytet wskazało 14,21 proc. respondentów. Wyżej znalazły się poprawa jakości chodników i ulic – 30,88 proc. oraz rozwój linii tramwajowych – 23,19 proc. Ponad 77 proc. badanych nie wierzyło też, że budowa metra rozpocznie się

w terminie zapowiadany wówczas przez władze miasta.

Jeszcze bardziej przyjemny obraz daje „Barometr Krakowski 2024”. Na pierwszym miejscu wśród priorytetów władz miasta znalazły się koszty życia – 42 proc. Dalej były czystość powietrza – 30 proc., parkingi – 22 proc. i bezpieczeństwo – 19 proc. To nie są hasła, z których łatwo zrobić efektowny billboard. Ale właśnie te sprawy mieszkańcy odczuwają każdego dnia.

Tegoroczna ankieta „Jaka przyszłość Krakowa?” nie była reprezentatywnym sondażem, ale wypełniły ją 3464 osoby. Ponownie mocno wybrzmiały transport i mobilność, bezpieczeństwo, jakość przestrzeni, ochrona zieleni oraz „miasto bliskie”, w którym codzienne sprawy można załatwić niedaleko domu. Uczestnicy zwracali też uwagę na dostępność mieszkań i odpowiedzialne finanse. W sprawach turystyki pojawiały się postulaty ograniczania jej najbardziej uciążliwych skutków i regulacji najmu krótkoterminowego.

Bezpieczeństwo stało się bardziej widocznym problemem niż jeszcze rok temu. W badaniu z 2025 roku wskazało je 5,9 proc. respondentów, ale po brutalnym napadzie zakończonym śmiercią 36-latkę i tragedii na ul. Solnej, gdzie zginęło małżeństwo, a ich ośmiomiesięczne dziecko zostało ranne, temat wrócił z ogromną siłą.

Miasto do normalnego życia

Z kilku różnych badań nie da się stworzyć jednego „programu Krakowian”. Powtarza się

również granitowe krawężniki, nowe odwodnienie i przebudowę zjazdów do posesji.

Zmienić mają się także przystanki tramwajowe. W wybranych miejscach powstaną tzw. przystanki wiedeńskie, gdzie jezdnią w rejonie przystanku zostaje wyniesiona do poziomu chodnika. Rozwiązanie ma ułatwić wsiadanie i wysiadanie z tramwajów, szczególnie osobom starszym, rodzicom z wózkami i osobom z ograniczoną mobilnością.

Wiecej zieleni

Jednym z elementów zmian ma być także zazielenienie ulicy. Zespół Ogrodniczek Miejskiej przeanalizował możliwości wprowadzenia nowych nasadzeń przy zachowaniu dwukierunkowego ruchu samochodowego. Według tych analiz na Starowiślniej można znaleźć miejsce nawet dla około 80 drzew oraz kilkuset metrów kwadratowych krzewów i bylin. Nie jest to jednak jeszcze ostateczna liczba – konkretne lokalizacje wymagają dalszych pomiarów i uzgodnień.

Duży potencjał do zazielenienia wskazano m.in. w rejonie ul. Dajwór, gdzie część powierzchni utwardzonej mogłaby zostać zastąpiona zielenią. Nowe nasadzenia rozważane są również w sąsiedztwie przystanków. Ich ostateczny zakres będzie zależał m.in. od przebiegu sieci podziemnych i uzgodnień konserwatorskich.

A co z dotacją?

Zakres zmian na Starowiślniej od dawna był przedmiotem sporu. Wariant zakładający wprowadzenie ruchu jednokierunkowego był przygotowywany już od 2024 roku – w maju tamtego roku wydano dla niego decyzję środowiskową. Projekt przewidywał m.in. ograniczenie ruchu samochodowego, poszerzenie chodników, infrastrukturę rowerową oraz znacznie większy zakres zazielenienia. W sierpniu 2025 roku miasto podpisało umowę na ponad 82,6 mln zł unijnego dofinansowania tej inwestycji.

Koncepcja miała jednak zarówno zwolenników, jak i zdecydowanych przeciwników. Część



jednak kilka konkretnych oczekiwań: sprawniejsze poruszanie się po mieście, rozsądne koszty życia i mieszkań, ochrona zieleni, odpowiedzialne wydawanie miejskich pieniędzy, bezpieczeństwo oraz większy wpływ mieszkańców na decyzje.

Kraków może wygrywać rankingi, przyciągać turystów, inwestorów i studentów, budować metro czy kolejne prestiżowe obiekty. Z badań nie wynika jednak, by mieszkańcy najbardziej marzyli o mieście dobrze wyglądającym w folderze. Chcą przede wszystkim miasta, w którym da się normalnie żyć: sprawnie dojechać do pracy, zapłacić za mieszkanie, wyjść z dzieckiem do parku, bezpiecznie wrócić wieczorem do domu i być wysłuchanym, zanim ważne decyzje zostaną przesądzone.

Po referendum kolejna długa lista obietnic może więc nie wystarczyć. Najważniejsze pytanie brzmi, czy kandydaci rzeczywiście wiedzą, co dziś najbardziej uwiera mieszkańców – i czy potrafią uczciwie powiedzieć, co da się zmienić szybko, co potrwa kilka lat, a czego prezydent miasta nie może zrobić sam.

Marzena Gitler

Ruszył remont Starowiślniej

27 sierpnia rozpoczął się remont ul. Starowiślniej. Na razie roboty koncentrują się na wymianie sieci podziemnych i chodnikach. To dopiero początek dużej inwestycji, która docelowo obejmie jezdnię i torowisko na odcinku od ul. Dietla aż do Mostu Powstańców Śląskich.

Obecnie prace prowadzone są na pierwszym odcinku – między ul. Dietla a ul. Miodową, po stronie budynków o numerach nieparzystych. Robotnicy zajmują się przede wszystkim sieciami podziemnymi oraz remontem chodnika. Po zakończeniu tego etapu prace będą stopniowo przenoszone na kolejne fragmenty Starowiślniej.

Na razie nie ma wyłączenia komunikacji tramwajowej ani całkowitego zamknięcia ulicy. Kierowcy muszą jednak liczyć się z miejscowymi zwężeniami jezdni, a piesi – z czasowym kierowaniem na chodnik po przeciwnej stronie. Na odcinku objętym robotami obowiązuje także zakaz zatrzymywania się. Organizacja ruchu będzie zmieniała się wraz z postępem

prac, dlatego warto zwracać uwagę na bieżące oznakowanie. Zakończenie pierwszego etapu zaplanowano na 30 listopada.

Remont aż do Wisły

Docelowo inwestycja obejmie Starowiślną od ul. Dietla, przez skrzyżowania z Miodową, Dajwór, Przemyską i Berka Joselewicza, aż do Mostu Powstańców Śląskich. Prace obejmą sieci podziemne, chodniki, jezdnię oraz torowisko. Nie będzie to jedynie wymiana wierzchniej warstwy nawierzchni – konstrukcja jezdni, chodników i torowiska ma zostać wykonana od podstaw.

Największe utrudnienia pojawią się wraz z rozpoczęciem robót torowych, zaplanowanych na początek 2027 roku. Do tego czasu prace mają koncentrować się przede wszystkim na infrastrukturze podziemnej i chodnikach.

Nowe torowisko ma zostać wykonane z prefabrykowanych płyt betonowych z matą antywibracyjną, ograniczającą drgania i hałas. Jezdnia otrzyma nową konstrukcję asfaltową, a chodniki nawierzchnię z jasnoszarej kostki. Przewidziano



mieszkańców i przedsiębiorców obawiała się utrudnionego dojazdu do posesji i lokali, problemów z dostawami oraz przeniesienia ruchu na sąsiednie ulice. Z kolei zwolennicy zmian argumentowali, że jednokierunkowa Starowiślna pozwoli odzyskać część przestrzeni dla pieszych, rowerzystów i zieleni. Spór dotyczył również wcześniejszych konsultacji społecznych – przeciwnicy projektu podnosili, że kluczowe ustalenia zapadały jeszcze w czasie pandemii i nie odzwierciedlały obecnych oczekiwań mieszkańców.

Po odwołaniu Aleksandra Miszańskiego Stanisław Kracik, pełniący funkcję prezydenta Krakowa, zdecydował o zmianie formuły inwestycji. Starowiślna ma pozostać dwukierunkowa, a zamiast planowanej wcześniej kompleksowej przebudowy miasto przeprowadzi remont.

Kracik tłumaczył decyzję przede wszystkim stanem technicznym ulicy i koniecznością szybkiego rozpoczęcia prac. Na początku 2026 roku torowisko wymagało już interwencyjnego remontu, a według ZDMK doraźne naprawy nie wystarczały. Miasto przekonywało, że przy kontynuowaniu wcześniejszego wariantu pełna przebudowa mogłaby ruszyć najwcześniej w II lub III kwartale 2027 roku. Zmiana formuły miała pozwolić rozpocząć niezbędne roboty znacznie wcześniej.

Sam remont ma kosztować około 65 mln zł i zostać sfinansowany z budżetu Krakowa. Pierwsze roboty trwają już teraz, natomiast zasadnicza część prac, w tym wymiana torowiska, przypadnie na 2027 rok. Na razie ZDMK nie wskazał dokładnej daty zakończenia całej inwestycji.

Zmiana planów nie oznacza natomiast utraty przyznanego wcześniej dofinansowania. Po uzgodnieniach z Centrum Unijnych Projektów Transportowych ponad 82 mln zł z programu FEnIKS, które miały wesprzeć przebudowę Starowiślniej, zostanie przekierowane do krakowskiego MPK i wykorzystane na rozwój floty tramwajowej.

Krzysztof Kwiecien, Marzena Gitler,
fot: Mateusz Łysik / Głos24

Radny zawiadamia prokuraturę po tragedii na Solnej.

„Ostrzeżenia były wcześniej”

„Obawiam się, że to jest po prostu taki „niedasizm”. Dopóki nie wydarzy się tragedia, to nic nie robimy” – mówi Rafał Zawisławski. Radny, który już wcześniej alarmował o zagrożeniu bezpieczeństwa na Zabłociu, po tragicznym wypadku na ul. Solnej zawiadomił prokuraturę. Chce, by śledczy sprawdzili, czy miasto nie zaniedbało swoich obowiązków.

Po tragedii na ul. Solnej, w której zginęli młodzi rodzice, a ich dziecko zostało ranne, oraz po wtorkowym marszu milczenia mieszkańców Krakowa wracają pytania o to, czy można było wcześniej zapobiec temu zdarzeniu i czy miasto odpowiednio reaguje na sygnały dotyczące zagrożeń.

Rafał Zawisławski, radny miejski z Krakowa dla Mieszkańców, który już w 2024 roku interweniował w sprawie bezpieczeństwa na ciągu Nadwiślańska–Solna–Zabłocie, złożył zawiadomienie do prokuratury. Chce, by sprawdziła ona, czy po stronie miasta nie doszło do zaniedbania obowiązków.

W rozmowie z Głos24 mówi o wcześniejszych ostrzeżeniach mieszkańców, swojej interpelacji i braku – jego zdaniem – skutecznej reakcji urzędników. Ocenia także słowa Stanisława Kracika po tragedii.

„Ta wypowiedź pana komisarza Kracika jest wręcz kuriozalna. Na tym ciągu ulic Nadwiślańska–Solna–Zabłocie dochodziło wielokrotnie do zdarzeń, do wypadków, do kolizji” – mówi Rafał Zawisławski.

Radny przekonuje, że problem nie dotyczy wyłącznie jednego miejsca. W rozmowie mówi o bezpieczeństwie na krakowskich ulicach, niebezpiecznej jeździe, rozwiązaniach infrastrukturalnych, rowerach elektrycznych i zmianach, które jego zdaniem powinny zostać wprowadzone. Odnosi się także do roli władz miasta i kampanii wyborczej, w której bezpieczeństwo mieszkańców stało się jednym z ważnych tematów.

Po tragedii na ul. Solnej złożył pan zawiadomienie do prokuratury w sprawie działań miasta. Co pana zdaniem powinna sprawdzić prokuratura?

– Według mojej oceny mogło dojść do zaniedbania czynności urzędowych. Chodzi o ustalenie, czy nie zostały tutaj niedopełnione formalności i czynności urzędnicze. Mieszkańcy wcześniej sygnalizowali problem. W 2024 roku napisałem interpelację na prośbę mieszkańców w sprawie spowolnienia ruchu na ciągu Nadwiślańska–Solna–Zabłocie. Mieszkańcy zgłaszali te problemy zarówno radnym dzielnic, radnym miasta, jak i samemu miastu. Chodziło o realne spowolnienie ruchu samochodów. Niestety miasto nie przychyliło się do tego pozytywnie i przez te dwa lata nie wykonało żadnych prac, żadnych elementów, które spowolniłyby pojazdy, które tam się poruszają.

Czyli Pana zdaniem problemem nie jest tylko sam wypadek, ale to, że wcześniej były sygnały i nie było odpowiedniej reakcji?

– Dokładnie tak. Jeżeli mieszkańcy zgłaszają problem, radni składają interpelację, wskazywane są konkretne rozwiązania, a później przez dwa lata nic się nie dzieje, to trzeba sprawdzić, dlaczego tak się stało. Moim zdaniem chodzi o ustalenie, czy osoby odpowiedzialne za podejmowanie decyzji w mieście właściwie wykonały swoje obowiązki.

Trzeba jednak rozdzielić dwie kwestie. Sam wypadek jest przedmiotem postępowania prokuratury. Pan mówi o odpowiedzialności miasta za wcześniejsze działania. Czy Pana zdaniem tej tragedii można było uniknąć?

– Nie twierdzę, że konkretne rozwiązanie,

które proponowałem, na pewno zapobiegłoby temu konkretnemu wypadkowi. Natomiast twierdę coś innego: ostrzeżenia były wcześniej. Mieszkańcy zgłaszali problem. Radni zgłaszali problem. Były propozycje rozwiązań. Nie możemy funkcjonować w taki sposób, że dopiero tragedia powoduje, że zaczynamy się zastanawiać, co zrobić.

W 2024 roku składał pan interpelację dotyczącą bezpieczeństwa na Zabłociu. Co dokładnie Pan wtedy proponował?

– Wskazywałem, że trzeba realnie spowolnić ruch samochodów, który tam występuje. W związku z notorycznym przekraczaniem dopuszczalnej prędkości przez pojazdy poruszające się tą drogą należało wymusić ich spowolnienie poprzez zastosowanie odpowiednich rozwiązań. Chodziło między innymi o szykany, zmianę organizacji ruchu, rozwiązania, które fizycznie wymuszają wolniejszą jazdę. Są na to sposoby. Są specjaliści, którzy potrafią takie rzeczy projektować. Problemem nie jest brak wiedzy, tylko brak realizacji.

Po pana interpelacji miasto odpowiedziało, że przeprowadzone pomiary wykazały, iż większość pojazdów nie przekraczała dozwolonej prędkości i dlatego nie było przesłanek do natychmiastowych zmian. Czy ta odpowiedź pana przekonała?

– Nie. Nie można zarządzać bezpieczeństwem w taki sposób, że patrzemy tylko na statystykę i mówimy: większość kierowców jeździ dobrze. Problem polega na tym, że wystarczy jedna osoba, która nie przestrzega przepisów, żeby doszło do tragedii.

Po tragedii Stanisław Kracik mówił, że przez ostatnie lata w tym miejscu nie się nie wydarzyło i dlatego nie było powodów do zmian. Te słowa wywołały dużą reakcję. Jak pan je ocenia?

– Ta wypowiedź pana komisarza Kracika jest wręcz kuriozalna i myślę, że powinien jeszcze raz się przemyśleć, czy aby na pewno podtrzymuje to stanowisko. Na tym ciągu ulic Nadwiślańska–Solna–Zabłocie dochodziło wielokrotnie do zdarzeń, do wypadków, do kolizji, do różnych zdarzeń drogowych. W pewnym momencie skrzyżowanie ulic Solnej i Nadwiślańskiej było jednym z najbardziej niebezpiecznych skrzyżowań, na których dochodziło do dużej liczby zdarzeń drogowych.

Natomiast jeżeli ktoś chce się koncentrować tylko i wyłącznie na tym jednym miejscu, gdzie doszło do tragedii, to faktycznie można powiedzieć, że wcześniej nie doszło tam do takiego zdarzenia.

Ale chyba nie na tym polega zarządzanie miastem i bezpieczeństwem ruchu pieszych, żeby odnosić się tylko do jednego konkretnego miejsca, przy którym doszło do tragedii.

Stanisław Kracik, zanim został komisarzem Krakowa, był wiceprezydentem miasta odpowiedzialnym między innymi za infrastrukturę. Czy z tej perspektywy jego wypowiedź jest dla pana szczególnie zaskakująca?

– Tym bardziej oczekiwałem szerszego spojrzenia na problem bezpieczeństwa. To nie jest kwestia jednego miejsca, jednego zdarzenia czy jednego krawężnika. Bezpieczeństwo ruchu drogowego powinno być zarządzane systemowo.

Problem bezpieczeństwa nie dotyczy przecież tylko Zabłocia. Mieszkańcy zgłaszają podobne sytuacje także w innych częściach Krakowa – na osiedlowych ulicach, gdzie kierowcy czują się bezkarni. Mowa o driftowaniu, jeździe z piskiem opon,



gwałtownym przyspieszaniu, hamowaniu i manewrach, podczas których samochód może stracić przyczepność i wjechać w osoby znajdujące się przy chodniku. Czy takie sygnały trafiają także do pana z innych miejsc w mieście?

– Absolutnie tak. Takich miejsc w Krakowie jest bardzo dużo. Mieszkańcy zgłaszają problemy na różnych osiedlach, na ulicach lokalnych, gdzie kierowcy pozwalają sobie na bardzo niebezpieczne zachowania.

Co w takim razie mogą zrobić mieszkańcy, którzy widzą takie miejsca albo regularnie obserwują niebezpieczne zachowania kierowców? Czy mają narzędzia, żeby skutecznie zwrócić uwagę miasta?

– Na pewno dobrym rozwiązaniem jest aplikacja mKraków, czyli narzędzie Urzędu Miasta Krakowa. Można też zgłaszać sprawy przez Krakowskie Centrum Kontaktów.

Oczywiście mieszkańcy mogą kontaktować się również z radnymi i radami dzielnic. Rady dzielnic są najbliżej mieszkańców i często najlepiej wiedzą, gdzie pojawiają się potencjalne zagrożenia.

Być może trzeba jeszcze poprawić komunikację i bardziej informować mieszkańców, jak mogą z tych narzędzi korzystać.

Po tragedii na Solnej wróciła też dyskusja o tym, czy miasto reaguje na sygnały mieszkańców. Prezydent Aleksander Miszalski organizował „ławki dialogu”, podczas których mieszkańcy mogli zgłaszać problemy. Czy Pana zdaniem te sygnały przekładały się na działania?

– Prezydent Miszalski bardziej te ławki dialogu traktował chyba PR-owo, żeby sprzedawać swoją narrację, ile to jest zrobione. Natomiast z biegiem czasu okazało się, że ilość problemów, które były zgłaszane przez mieszkańców na tych ławkach dialogu, przerosła pana Miszalskiego. Coraz mniej było widać skutecznych działań.

Problem spadku poziomu bezpieczeństwa mieszkańców było widać także podczas ostatniego protestu, tej godziny ciszy po tragedii. Coraz więcej mieszkańców Krakowa boi się o swoje bezpieczeństwo, widząc, że ich apele o poprawę tego bezpieczeństwa nie są w żaden sposób respektowane przez miasto.

Co pana zdaniem powinno zrobić miasto,

żeby nie reagować dopiero po tragedii?

– Prezydent powinien mieć systemowe rozwiązania dotyczące poprawy bezpieczeństwa mieszkańców. Jest potencjał, są odpowiednie wydziały, są ludzie zatrudnieni do tego, żeby przygotowywać organizację ruchu i ją realizować. Natomiast takich miejsc jest bardzo dużo, a te rozwiązania nie są później wprowadzane w życie.

Jakie rozwiązania uważa pan za najsukcesowniej? Czy wystarczą kontrole policji, czy potrzebne są zmiany infrastrukturalne?

– Przede wszystkim należy egzekwować przepisy ruchu drogowego, które obowiązują w całym mieście i całym państwie. Do tego są odpowiednie służby, przede wszystkim policja. Miasto powinno współpracować z policją. Ale oprócz tego w miejscach zgłaszanych przez mieszkańców trzeba po prostu zrobić odpowiednie rozwiązania: szykany, miejsca postojowe, które wymuszają mniejszy ruch, odpowiednią organizację przestrzeni. Są na to sposoby i są specjaliści, którzy potrafią to zrobić.

Często pojawia się argument, że szykany czy inne elementy uspokojenia ruchu mogą utrudniać przejazd karetkom. Jak pan odpowiada na takie argumenty?

– Dla mnie ten argument jest w ogóle nieprawdziwy. Po to są inżynierowie ruchu zatrudnieni na różnych stanowiskach, żeby pewne rzeczy modelować i sprawdzać. Są specjaliści na AGH, na Politechnice, którzy potrafią przygotować modele ruchu. Sami jako radni dzielniczy korzystaliśmy z takich opracowań przy wprowadzaniu pewnych organizacji ruchu. Takie tłumaczenie jest najprostsze, żeby nic nie robić.

Nie jesteśmy już w stanie dalej funkcjonować w ten sposób, żeby od tragedii do tragedii zarządzać miastem Kraków. Ten czas się skończył. Nie może być tak, że ludzie giną tylko dlatego, że idą chodnikiem, a nie jesteśmy w stanie opanować kilku osób, które nie respektują przepisów ruchu drogowego.

W rozmowie o bezpieczeństwie często mówi się też o rowerach elektrycznych, hulajnogach i szybkich pojazdach poruszających się po drogach rowerowych. To również wymaga zmian.

– Dokładnie. To jest coraz większy problem, który nie dotyczy tylko Krakowa, >>

>>ale wielu miejsc w Polsce. Obecny stan prawny jest na tyle nieuregulowany, że bardzo ciężko jest egzekwować przepisy. Rada Miasta Krakowa kierowała rezolucję do prezydenta i do Sejmu, żeby na poziomie centralnym została przygotowana regulacja dotycząca tych pojazdów.

A co z miejscami, gdzie ścieżki rowerowe przecinają się z ruchem pieszym, na przykład przy przystankach? Czy potrzebne są dodatkowe oznaczenia?

– Tak, tutaj też są rozwiązania. Można poprawić oznakowanie dróg dla rowerów pod kątem pieszych: „uwaga piesi”, „zwolnij”. Można stosować na przykład specjalne poprzeczne pasy na ścieżkach rowerowych,

z bardziej wypukłej farby, żeby jadący rowem czy hulajnogą poczuł, że zbliża się do przeszkazywanej przez pieszych. Takie rozwiązania funkcjonują już w wielu miastach, na przykład w Warszawie.

Tragedia wydarzyła się w trakcie kampanii wyborczej. Po wypadku część kandydatów na prezydenta Krakowa zapowiedziała działania. Pojawił się też głos Łukasza Wantucha, który mówił, że wykorzystywanie takiej tragedii w kampanii wyborczej nie jest właściwe. Czy mieszkańcy powinni jednak pytać kandydatów o bezpieczeństwo?

– Mieszkańcy mają prawo pytać kandydatów o wszystko, co ich nurtuje. Poziom

bezpieczeństwa jest jedną z głównych spraw, które interesują mieszkańców. Ta tragedia tylko pokazała brak informacji i brak wiedzy na temat zabezpieczenia miasta i działań miasta na rzecz bezpieczeństwa mieszkańców Krakowa.

Po tragedii mieszkańcy zorganizowali marsz milczenia. To było spotkanie ponad podziałami – ludzie przyszli oddać hołd ofiarom, ale też domagać się zmian. Czy pana zdaniem ten głos mieszkańców powinien być dla władz miasta sygnałem?

– Myślę, że tak. To pokazuje skalę problemu. Mieszkańcy nie chcą już słyszeć, że czegoś się nie da zrobić. Chcą czuć się bezpiecznie w swoim mieście. I oczekują,

że bezpieczeństwo będzie traktowane jako priorytet, a nie temat, którym zajmujemy się dopiero po tragedii.

Dlaczego pana zdaniem miasto często nie reaguje wcześniej, skoro rozwiązania są znane?

– Boję się, że to jest po prostu taki „niedasizm”. Dopóki nie wydarzy się tragedia, to nie robimy, bo ktoś musiałby się tym zająć, trzeba byłoby znaleźć finansowanie i wykonać konkretne działania. Mam nadzieję, że to się zmieni. Nie chciałbym, żeby w Krakowie bezpieczeństwo zależało od tego, czy zginie ta czy inna osoba. Nie może być tak, że działamy dopiero po tragedii.

Marzena Gitler, fot: Mateusz Łysik / Głos24

Olbrzymia inwestycja dla rowerzystów. Plan działań do 2030 roku

Kładki, tunele, nowe przejazdy oraz uzupełnienie brakujących fragmentów dróg dla rowerów – tak wygląda propozycja planu działań na lata 2026–2030, przygotowana przez Zespół ds. kierunku rozwoju infrastruktury rowerowej w Krakowie.

Przez ostatnie dwa lata przedstawiciele miasta i miejskich jednostek wspólnie ze społecznikami, ekspertami oraz aktywistami analizowali miejsca, w których krakowska infrastruktura rowerowa ma największe problemy z ciągłością. Wiele wskazywanych od lat inwestycji pozostawało dotąd jedynie na etapie pomysłów lub koncepcji. Dzisiaj część z nich ma już przygotowaną dokumentację, jest projektowana, uzgadniana albo przygotowywana do realizacji.

– Sądę, że najważniejsza zmiana dotyczy sposobu myślenia o inwestycjach rowerowych. Nie chcemy mierzyć rozwoju ruchu rowerowego wyłącznie liczbą nowych kilometrów. Najważniejsze ilu mieszkańców dzięki danej inwestycji będzie mogło przejechać swoją trasę bezpiecznie, wygodnie i bez miejsc, w których infrastruktura nagle się kończy. Nawet najlepsza infrastruktura bez odpowiednich połączeń – tuneli, kładek, przejazdów i łączników, nie spełnia swojego zadania. – tłumaczy Marcin Dumnicki ze stowarzyszenia Kraków Miastem Rowerów.

Autorzy rekomendacji zwracają uwagę, że pojedyncze, stosunkowo niewielkie inwestycje mogą znacząco zwiększyć użyteczność całych tras. Domknięcie jednego brakującego fragmentu pozwala bowiem połączyć istniejące odcinki i zapewnić kolejnym osiedlom dostęp do bezpiecznej infrastruktury.

„To nie jest program przeciwko kierowcom”

Plan obejmuje między innymi domknięcie Wiślanej Trasy Rowerowej, budowę tunelu pod ul. Ofiar Dąbia, nową przeprawę przez Białuchę, alternatywny dla ul. Pilotów korytarz Chałupnika–Lotnicza–Grunwaldzka oraz rozwój połączeń przez Park Kolejowy.

Ważnym elementem są również trasy

prowadzące na południe Krakowa, wzdłuż Wilgi oraz w rejonie powstającej ul. 8 Pułku Ułanów. Wskazano także krótsze, ale istotne dla całej sieci zadania, między innymi przy al. Pokoju, ul. Prądnickiej, Nowym Kleparzu oraz pomiędzy ul. Fabryczną a Mogiłską.

– To nie jest program przeciwko kierowcom ani plan odbierania ulic ruchowi ogólnemu. Absolutna większość wskazanych inwestycji powstaje poza głównymi pasami ruchu samochodowego: jako wydzielone drogi dla rowerów, nowe kładki, przejazdy i łączniki albo rozwiązania prowadzone spokojnymi ulicami o ograniczonej prędkości – mówi Jarosław Tarański, ekspert VeloMałopolska.

Część efektów już widać

Rezultaty prac zespołu są już widoczne w kilku częściach miasta. Dotyczy to między innymi ulic Brożka, Nawojki i Jancarza, a także inwestycji związanych z Parkiem Kolejowym w rejonie Zabłocia. Równolegle prowadzone są działania dotyczące poprawy istniejącej infrastruktury i bezpieczeństwa przejazdów. Jeszcze w tym roku wyrównane mają zostać niebezpieczne uskoki na przejazdach rowerowych.

– Równolegle zespół inicjuje zmiany w organizacji ruchu i wskazuje punkty wymagające napraw lub remontów. Jeszcze w tym roku wyrównane zostać mają wszystkie niebezpieczne uskoki na przejazdach. Dzięki odpowiedniemu skierowaniu środków na remont chodników wzdłuż ul. Kocmyrzowskiej, po oddaniu infrastruktury przy węźle obwodnicy, po raz pierwszy połączenie z siecią rowerową zyskają mieszkańcy Wzgórz Krzesławickich. Niewielkie w skali miasta środki, potrafią bardzo istotnie wpływać na bezpieczeństwo i komfort podróży rowerem po Krakowie – mówi Krzysztof Dąbrowa z Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie.

Zespół rekomenduje również wprowadzenie stałego i przewidywalnego modelu finansowania infrastruktury rowerowej. Środki miałyby być przeznaczane nie tylko na duże inwestycje, ale także na remonty, poprawę organizacji ruchu i niewielkie punktowe działania.

– Propozycją zespołu jest przeznaczanie do

2030 r. na rozwój infrastruktury rowerowej równowartości co najmniej 0,6 proc. budżetu miasta rocznie – ocenia Łukasz Gryga, przewodniczący zespołu i zastępca dyrektora w Zarządzie Transportu Publicznego.

Według autorów rekomendacji właśnie likwidacja niewielkich luk, uskoków i brakujących przejazdów często daje największe efekty w stosunku do ponoszonych kosztów.

Jednym z najważniejszych przykładów współpracy przy planowaniu infrastruktury rowerowej są inwestycje związane z budową linii tramwajowej do Mistrzejowic. Zespół zwraca uwagę, że udało się skoordynować kilka różnych zadań, aby nowa infrastruktura nie kończyła się na granicach głównej inwestycji.

– Najlepszym przykładem efektów pracy zespołu są inwestycje związane z budową linii tramwajowej do Mistrzejowic. Udało się skoordynować kilka różnych zadań i uniknąć sytuacji znanych z przeszłości, w których po zakończeniu dużej inwestycji pozostawały obok niej brakujące fragmenty infrastruktury albo miejsca wymagające kolejnej przebudowy. Wkrótce oddana zostanie wysokiej jakości infrastruktura rowerowa powstająca bezpośrednio w ramach inwestycji, ale dzięki wcześniejszej koordynacji równolegle przygotowywane i realizowane są również połączenia dojazdowe, które mają włączyć nową trasę w istniejącą sieć – tłumaczy Rafał Terkalski, członek zespołu i radny Dzielnic III Prądnik Czerwony.

Połączenie Wisły z Nową Hutą

Jednym z kluczowych zadań wskazanych przez zespół jest stworzenie ciągłego połączenia rowerowego między terenami nad Wisłą a Nową Hutą. Wymaga to między innymi budowy nowej kładki w rejonie Mostu Nowohuckiego, udostępnienia przeprawy w okolicy Portu Płaszów oraz stworzenia bezpiecznego przejazdu przez ul. Nowohucką. Uzupełnienie tych elementów pozwoliłoby połączyć istniejące fragmenty infrastruktury w jeden długi ciąg komunikacyjny. Szacowany zasięg tego korytarza to 125 753 mieszkańców.

Domknięcie Wiślanej Trasy Rowerowej

Trasy wzdłuż Wisły należą do najważniejszych korytarzy rowerowych w Krakowie i całym kraju, jednak również tutaj pozostają istotne bariery. Plan zakłada rozwiązanie problemów między innymi w rejonie zakola Wisły pod Wawelem, budowę tunelu pod ul. Ofiar Dąbia, przeprawę przez Białuchę oraz dalsze połączenie w kierunku Łasku Mogiłskiego i ul. Longinusa Podbięty.

Realizacja tych zadań mogłaby stworzyć ciągłą, liczącą około 35 kilometrów trasę przez całe miasto, umożliwiającą bezkolizyjną jazdę w relacji wschód–zachód. Korytarz ma również duże znaczenie turystyczne jako część Wiślanej Trasy Rowerowej i EuroVelo 4. Jego zasięg oszacowano na 99 976 mieszkańców.

Alternatywa dla ul. Pilotów

Ważną propozycją jest również stworzenie korytarza Chałupnika–Lotnicza–Grunwaldzka.

W tym rejonie istnieją już dobre fragmenty infrastruktury, jednak nie tworzą one obecnie jednego, spójnego ciągu. Problem stanowi przede wszystkim ul. Pilotów, której parametry nie pozwalają na budowę wydzielonej infrastruktury rowerowej bez znaczącej ingerencji w układ ruchu samochodowego. Alternatywny korytarz ma prowadzić równoległym ciągiem i wymaga między innymi budowy przejścia pod linią kolejową oraz nowej kładki nad rzeką Prądnik. Dzięki temu infrastruktura powstająca w ramach KST IV oraz istniejące odcinki w rejonie ulic Chałupnika i Lotniczej mogłyby zostać połączone z bezpiecznymi ulicami prowadzącymi w kierunku centrum. Zasięg tego rozwiązania to 85 544 mieszkańców.

Przez Park Kolejowy na południe miasta

Kolejnym ważnym elementem planu jest wykorzystanie Parku Kolejowego jako pełnoprawnego korytarza transportowego. Realizacja kolejnego etapu parku pomiędzy ul. Grzegórzecką a Miodową oraz poprawa przejazdów w rejonie SKA Podgórze mają stworzyć alternatywną trasę dla obciążonych ulic w centrum.

Docelowo istniejąca infrastruktura od rejonu Blichu ma zostać połączona z ul. Wielicką, między innymi dzięki wykorzystaniu kładki Grzegórzeckiej–Zabłocie. Powstałby w ten sposób alternatywny korytarz dla ulic Starowiślniej i Limanowskiego, w dużej mierze wydzielony z ruchu samochodowego. Zasięg tej inwestycji oszacowano na 113 659 mieszkańców.

Spójne połączenie południa Krakowa z centrum

Na południu miasta jednym z najważniejszych celów jest połączenie istniejących i planowanych fragmentów infrastruktury w jeden ciąg prowadzący do centrum. Trasa miałaby rozpoczynać się przy powstającej kładce Kazimierz–Ludwinów, następnie prowadzić w kierunku bulwarów Wilgi i ul. Kobierzyńskiej, a dalej przez niezbędne przejazdy na ulicach Brożka i Lipińskiego do infrastruktury powstającej przy ul. 8 Pułku Ułanów i na Klinach.

Takie rozwiązanie mogłoby zapewnić bezpieczne połączenie z centrum mieszkańców między innymi Opatkowic, Klinów, Borku Fałęckiego, Łagiewnik i Ruczaju. Zasięg tego korytarza wynosi 146 282 mieszkańców.

Mniejsze inwestycje, duże znaczenie dla sieci

Plan obejmuje również kilka inwestycji, które nie tworzą całkowicie nowych tras, ale usuwają istotne luki w istniejącej sieci. Chodzi między innymi o brakującą infrastrukturę po południowej stronie al. Pokoju, poprawę ciągłości w rejonie ul. Prądnickiej i Parku Kleparskiego, domknięcie tras przy Nowym Kleparzu oraz połączenie ul. Fabrycznej z Mogiłską. Szczególnie duże znaczenie ma uzupełnienie infrastruktury po południowej stronie al. Pokoju. W zasięgu tego połączenia znajduje się 106 276 mieszkańców.

Krystian Kwiecień,
foto: Mateusz Łysik / Głos24



Za błąd przy Rękawce Kraków może zapłacić prawie 3 mln zł. Winne miasto czy deweloper?

Prawie 3 mln zł może kosztować Kraków zabezpieczenie skarpy przy Rękawce 32. Budynek stanął tuż przy ścianie dawnego kamieniołomu, a podczas budowy podziemnego garażu podcięto skałę, obniżając jej stateczność. Teraz trwają badania i przygotowania do zabezpieczeń, za które na razie zapłaci miasto. Sprawą zajmuje się prokuratura. Kto odpowiada za ten błąd?

Rękawka to niewielka uliczka Starego Podgórze, położona między Rynkiem Podgórskim a ruchliwą Limanowskiego. Biegnie u stóp Wzgórza Lasoty ze słynnym kościołem św. Benedykta i Fortem Benedykt. Kilka minut spacerem od tramwaju, a jednocześnie cisza, dużo zieleni i panoramiczne widoki. Nieco dalej Kopiec Kraka i Krzemionki. Miejsce, które na pierwszy rzut oka wydaje się niemal idealne do zamieszkania. Tyle że przy Rękawce 32 architektura stanęła ze skałą dosłownie twarzą w twarz. Nowy budynek znajduje się miejscami około półtora metra od niemal pionowej ściany. Z jednej strony ceglana elewacja, okna i balkony, z drugiej wapienna skała i gęsto porośnięte drzewami zbocze. Na parterze odległość robi szczególne wrażenie.

7 września na zbozcu znów pojawili się pracownicy. Teren przy skarpie jest wygrodzony, po stoku poprowadzono przewody, pracuje specjalistyczny sprzęt. Trwają prace związane z przygotowaniem dokumentacji zleconej przez Zarząd Zieleni Miejskiej. Wykonawca ma zinwentaryzować skałę, przeprowadzić badania i przygotować projekt jej zabezpieczenia. Dopiero później przyjdzie czas na siatki, kotwy, oczyszczanie ściany i właściwe roboty. I właśnie tutaj zaczyna się właściwa historia.

Radny interweniuje

Redakcja Głos24 mieści się przy tej samej ulicy. Budowę Rękawki 32 obserwowaliśmy praktycznie od początku. Widzieliśmy również prace prowadzone bezpośrednio przy masywie skalnym. Kiedy okazało się, że miasto przygotowuje się do kosztownego zabezpieczenia skarpy, pojawiło się proste pytanie: dlaczego za prace przy skale sąsiadującej z niedawno zrealizowaną prywatną inwestycją mają teraz płacić mieszkańcy Krakowa?

Z tym pytaniem zwróciliśmy się do Rafała Zawislaka, radnego Miasta Krakowa. Zawislak wystąpił do władz miasta z interpelacją dotyczącą dokumentacji poprzedzającej budowę, ingerencji w skarpe oraz kosztów jej obecnego zabezpieczania. Odpowiedź miasta przyniosła informacje, które stawiają całą inwestycję w nowym świetle. Przed wydaniem pozwolenia na budowę przygotowano dokumentację geologiczno-inżynierską. Prezydent Krakowa zatwierdził ją we wrześniu 2019 roku. Nie obejmowała jednak oceny stateczności sąsiadującej ściany dawnego kamieniołomu. Jednocześnie zalecono takie prowadzenie robót ziemnych i monitoringu, aby nie dopuścić do naruszenia skarpy. Kilka dni później wydano pozwolenie na budowę.

Miasto wiedziało

Jeszcze kilka lat temu stały tu zabudowania przemysłowe i magazynowe. Przy Rękawce działała przez lata Spółdzielnia Pracy Rękodziela Artystycznego „Wanda”. W 2019 roku rozpoczęła się procedura rozbiórki. W miejscu dawnych zabudowań zaplanowano duży budynek mieszkalny. Projekt Rękawka 32 firmował ElektriMont. Za inwestycję odpowiadała spółka ElektriMont Nieruchomości, utworzona w ramach struktur

krakowskiego ElektriMontu. Plan był konkretny: sześć kondygnacji nad ziemią, 62 mieszkania i 63 miejsca postojowe. Parking miał znaleźć się również pod budynkiem. Od strony Wzgórza Lasoty działkę ograniczała jednak wysoka ściana dawnego kamieniołomu.

W 2021 roku ruszyła budowa. Generalnym wykonawcą została Chemobudowa-Kraków. To firma należąca do Grupy Polski Holding Nieruchomości i pośrednio kontrolowana przez Skarb Państwa. I właśnie garaż podziemny okaże się później jednym z najważniejszych elementów całej historii. Aby go wykonać, trzeba było wejść z wykopem w masyw skalny. Najpierw jednak inwestor otrzymał jeszcze jedną istotną zgodę. W czerwcu 2020 roku miasto dopuściło odstępstwo od warunków technicznych, pozwalające na wykonanie części ścian z oknami i drzwiami zaledwie 0,5 metra od granicy miejskiej działki, na której znajduje się skarpa. W przypadku innych fragmentów budynku odległość mogła wynosić od 0,5 do 4 metrów.

Kilka miesięcy później zgłoszono również zmiany obejmujące m.in. poziom posadowienia części budynku na minus 3,68 m oraz zbliżenie ścian z otworami okiennymi do granic wschodniej i południowej. Urząd uznał, że nie były to istotne odstępstwa od zatwierdzonego projektu. Dlaczego? Gdyby nie te zgody może nie byłoby dziś problemu. Miasto podkreśla, że pozwolenie było zgodne z miejscowym planem zagospodarowania, który dopuszcza w tym miejscu lokalizowanie budynków w granicy działek. Formalna zgodność nie kończy jednak pytań.

Jak to możliwe, że w takich warunkach powstały mieszkania?

Gdy obejdzie się budynek od strony wschodniej i południowej, uwagę zwraca jeszcze jeden szczegół. Część okien mieszkań na parterze znajduje się zaledwie kilka metrów od wysokiej ściany skalnej i stromego, gęsto porośniętego zbocza. Mimo wschodniej lub południowej ekspozycji z poziomu terenu trudno dostrzec możliwość bezpośredniego nasłonecznienia części tych pomieszczeń. Nie przesadzamy, że złamano przepisy. Ale patrząc na okna parteru, położone kilka metrów od wysokiej skarpy, trudno nie zapytać: jak zapewniono tym mieszkańcom wymagany dostęp do słońca? Czy przy projektowaniu uwzględniono rzeczywiste ukształtowanie terenu i bliskość skały? To kolejny element tej inwestycji, który wymaga wyjaśnienia.

AGH: skarpe podcięto

Ekspertyza AGH z 2022 roku potwierdziła, że podczas budowy podziemnego garażu podcięto dolną część skarpy. W efekcie stała się bardziej stroma, miejscami niemal pionowa, pojawiły się nawisy, a jej stateczność się pogorszyła. Eksperti zastrzegli jednocześnie, że nie można na tej podstawie przypisać inwestycji odpowiedzialności za cały obecny stan ściany. Skała jest silnie spękana i podlega również naturalnym procesom wietrzenia.

Nie można więc dziś jednoznacznie powiedzieć, że za cały problem odpowiada deweloper. Pewne jest jednak to, że podczas realizacji Rękawki 32 doszło do naruszenia masywu skalnego, a badania potwierdziły niekorzystne skutki lokalnego podcięcia. Z odpowiedzi na interpelację Rafała Zawislaka wynika jeszcze jedno. Miasto nie ma informacji, aby po zakończeniu robót, a przed dopuszczeniem budynku do użytkowania inwestor ponownie zbadał bezpieczeństwo i stabilność ściany kamieniołomu.

Późniejsza ekspertyza wykazała już realne zagrożenie. Odsypające się bryły mogą spadać kilka metrów od ściany, a ze względu na niewielką odległość budynku prawdopodobieństwo trafienia go przez fragmenty skały eksperci ocenili jako bardzo wysokie. Zalecono m.in. oczyszczenie ściany, stalowe siatki, kotwienie i odwodnienie. – Bezpieczeństwo mieszkańców jest najważniejsze i koniecznych zabezpieczeń nie można odkładać. Ale odpowiedź miasta potwierdziła, że podczas prywatnej inwestycji doszło do ingerencji w skałę, która według AGH obniżyła jej stateczność – mówi Rafał Zawislak.

Kilkadziesiąt metrów dalej bawią się dzieci

Historia problemów ze skałami kamieniołomu na Wzgórzu Lasoty nie zaczęła się jednak wraz z budową Rękawki 32. Wystarczy przejść kilkadziesiąt metrów w stronę przystanku Podgórze SKA. Za budynkiem szkoły przy Limanowskiego 60/62, obok zachowanego fragmentu muru krakowskiego getta, znajduje się niewielki plac zabaw. Urządzenia dla dzieci dzieli od niemal pionowej ściany skalnej zaledwie kilka metrów. U podnóża leżą duże odłamki skał. Dziś nie ma tam tablic ostrzegawczych, a ze ściany korzystają także wspinacze.

Problem spadających kamieni był jednak zgłaszany już wiele lat temu. Interweniowali mieszkańcy; jedną z osób zgłaszających sprawę była również autorka tego materiału. W 2014 roku publicznie ostrzegano przed możliwością samoistnego odsypiania się kamieni oraz zagrożeniem dla osób znajdujących się bezpośrednio pod ścianą, w tym dzieci korzystających z placu zabaw. Dwa lata później przygotowano projekt zagospodarowania tego fragmentu kamieniołomu. Przewidywał m.in. usunięcie luźnych fragmentów, zabezpieczenie kruchej części skały siatkami i odseparowanie placu zabaw od ściany. Siatki do dziś tam nie ma. Nie oznacza to, że ten fragment kamieniołomu jest obecnie niebezpieczny ani że jego stan można porównywać ze ścianą przy Rękawce 32. Pokazuje jednak, że problem odpadania fragmentów skalnych na Wzgórzu Lasoty był znany na długo przed rozpoczęciem nowej inwestycji mieszkaniowej.

ZZM zawiadamia prokuraturę

Kto teraz powinien zapłacić za zabezpieczenie skały? To było najważniejsze pytanie, którym Głos24 zainteresował Rafała Zawislaka. Jak się okazuje, podobne pytanie zadawał już sobie sam Zarząd Zieleni Miejskiej. Po stwierdzeniu ingerencji wykonawcy w miejską skarpe ZZM prowadził z deweloperem korespondencję dotyczącą kompleksowego i trwałego zabezpieczenia jej przez spółkę odpowiedzialną za inwestycję.

Projekt porozumienia wysłano w lipcu 2022 roku. ElektriMont Nieruchomości zgłosił uwagi. We wrześniu przygotowano poprawioną wersję, uwzględniającą zalecenia ekspertów AGH. Do podpisania porozumienia jednak nie doszło. – Skoro tak, należy dokładnie ustalić, kto powinien ostatecznie ponieść koszty zabezpieczenia – podkreśla Zawislak. – Nie może być tak, że z automatu całość rachunku trafia do mieszkańców Krakowa.

ZZM zawiadomił następnie Prokuraturę Rejonową Kraków-Podgórze o podejrzeniu popełnienia przestępstwa w związku z realizacją inwestycji. Postępowanie nadal trwa. Do prokuratury trafiły również akta pozwolenia na budowę oraz wcześniejszego pozwolenia na rozbiórkę. >>



ogłoszenia
drobne

• WODA ŹRÓDLANA DLA TWOJEGO
DOMU I FIRMY. Dostawa gratis!
tel. 886-773-658

głos²⁴
KRAKOWSKI

Głos Krakowski
ul. Rękawka 17
30-535 Kraków
www.glos24.pl

Redakcja:
tel: 12 269 90 31
e-mail:
redakcja@krakowski.glos24.pl

Dział reklamy – zgłoszenia:
tel. 733 882 080,
604 877 768
e-mail:
marketing@glos24.pl

Druk: Drukarnia Polskapress
Sp. z o.o. Oddział Poligrafia
Drukarnia w Sosnowcu

Głos Krakowski
Miesięcznik regionalny.
ISSN 2450-3312

Wydawca: Głos24 Media Sp. z o.o.
ul. Rękawka 17, 30-535 Kraków.

Redaktor naczelny:
Mateusz Łysik

Foto: Agey, grafika: Piotr Kulig

Redakcja nie zwraca tekstów
niezamówionych oraz zastrzega
prawo do ich przeredagowania
i skracania.

Redakcja nie odpowiada za treść
zamieszczanych ogłoszeń.

Rozpowszechnianie materiałów
redakcyjnych bez zgody wydawcy
jest zabronione.

>>W międzyczasie zmieniła się forma prawna inwestora. Elektrimont Nieruchomości M. Skimina spółka komandytowa została w listopadzie 2025 roku przekształcona w spółkę jawną. Firma nadal działa jako Elektrimont Nieruchomości M. Skimina, a jej siedziba znajduje się tuż obok inwestycji – przy ul. Rękawka 30.

Kto zapłaci? Pan, pani...

Na rozstrzygnięcia prokuratury trzeba jeszcze poczekać, ale skalę trzeba zabezpieczyć już teraz. Miasto szykuje więc inwestycję, która może kosztować prawie 3 mln zł. Same roboty wyceniono na ponad 2,7 mln zł, do tego dochodzą ekspertyzy i projekt. To dużo, zwłaszcza w czasie, gdy Kraków szuka oszczędności, tnie wydatki i podnosi opłaty.

Nie wiadomo jednak, czy ostatecznie rachunek zostanie w miejskiej kasie. Po zakończeniu postępowania prokuratorskiego Kraków chce rozważyć dochodzenie pieniędzy od tych, którzy okazały się odpowiedzialni za powstałą sytuację. Najpierw jednak miasto musi zapłacić i zabezpieczyć skarpę. Dopiero później będzie można próbować odzyskać wydane pieniądze.

Kto za to odpowiada? Czy Kraków odzyska miliony? I czy problemu można było uniknąć, zanim blok stanął tak blisko skały? Na razie wiadomo jedno: rachunek trafi do miasta. Czyli – mówiąc najprościej – pan płaci, pani płaci. Mieszkańcy Krakowa.

Badania trwają

Wracamy więc na Rękawkę. Na zboczu tuż obok budynku pracują dziś ludzie. Teren jest wygrodzony. Po skarpie biegną przewody, pojawił się ciężki sprzęt pomiarowy. Trwają kolejne badania, które mają pomóc w przygotowaniu projektu zabezpieczenia skały. Obok, za oknami mieszkań, nadal stoi pionowa skała.

Odpowiedź na pytanie, jak ją zabezpieczyć, właśnie powstaje. Na odpowiedź, kto ostatecznie za to zapłaci i czy ktoś poniesie odpowiedzialność za wcześniejsze decyzje, Kraków nadal czeka.

Marzena Gitler, fot. Marzena Gitler



Spór o krakowski audyt. Kandydaci obiecują przeświecić miasto

Rzetelny audyt zapowiadał już Aleksander Miszalski. Po objęciu urzędu kontrolę przeprowadzono, ale niemal od początku trwał spór o to, czy była wystarczająco kompleksowa i niezależna. Z czasem finanse miasta i brak zewnętrznego audytu stały się jednym z głównych argumentów inicjatorów referendum. Dziś hasło „audytu” wróciło w kampanii przedterminowymi wyborami. Kandydaci różnią się jednak tym, kto miałby go przeprowadzić, jak szeroki powinien być i co zrobić z jego wynikami.

Audyt Miszalskiego miał być nowym otwarciem

Aleksander Miszalski zapowiadał audyt jeszcze podczas kampanii wyborczej w 2024 roku. Po ponad dwóch dekadach prezydentury Jacka Majchrowskiego miał on pokazać, w jakim stanie nowa ekipa przejmuje miasto

i gdzie potrzebne są zmiany. Po objęciu urzędu Miszalski zlecił analizę funkcjonowania magistratu, miejskich jednostek i finansów. Pierwsze wnioski przedstawiono w lipcu 2024 roku. Wskazywano m.in. na brak pełnej kontroli nad bieżącymi wydatkami, rozproszenie podobnych zadań pomiędzy różnymi komórkami urzędu oraz niewystarczający nadzór nad miejskimi jednostkami. Jesienią prezydent przedstawił podsumowanie prac i zapowiedział reorganizację magistratu.

Niemal od początku pojawiały się jednak pytania, czy rzeczywiście był to audyt, jakiego oczekiwano po zmianie władzy. Kontrolę prowadzili przede wszystkim pracownicy miejskich struktur. Miszalski dopuszczał możliwość dodatkowego audytu zewnętrznego w wybranych obszarach, ale jego krytycy przekonywali, że kompleksowe badanie miasta powinno zostać powierzzone niezależnym ekspertom. Spór dotyczył więc nie tylko tego, co wykazała kontrola, ale także tego, kto ją przeprowadził i jak głęboko zajrzał w miejskie finanse, zamówienia, spółki i decyzje poprzednich władz.

Temat wrócił ze zdwojoną siłą przed referendum w sprawie odwołania Miszalskiego. Jego inicjatorzy zarzucali prezydentowi brak „niezależnego, kompleksowego audytu finansów” i domagali się sprawdzenia, gdzie można ograniczyć wydatki. Jedną z głównych twarzy tego środowiska był Jan Hoffman. Już w wywiadzie dla Głos24 w kwietniu 2025 roku mówił, że sposób przeprowadzenia audytu był jednym z momentów, gdy zaczął mieć poważne

zastrzeżenia do prezydentury Miszalskiego. Dziś zapowiada „solidny audyt finansów i urzędu”, który ma być elementem szerszego programu zmian w funkcjonowaniu miasta.

Kandydaci chcą kontroli, ale nie takiej samej

Michał Drewnicki również przekonuje, że kontrola przeprowadzona za Miszalskiego była zbyt wąska i zbyt mocno opierała się na strukturach samego urzędu. Kandydat PiS mówi o szerokim audycie finansów, miejskich instytucji i decyzji poprzednich władz. Chciałby zaangażować zewnętrznych ekspertów, przy jednoczesnym udziale urzędników znających procedury i jednostki. Audyt miałby przede wszystkim wskazać miejsca, w których można ograniczyć niepotrzebne wydatki. To kontynuacja jego wcześniejszej działalności jako radnego, gdy wielokrotnie pytał o koszty promocji, miejskich wydawnictw czy administracji.

Temat finansów i kontroli wydatków od dawna pojawia się także u Łukasza Gibały. Jeszcze przed drugą turą wyborów samorządowych w 2024 roku mówił o „audycie wydatkowania środków w urzędzie, miejskich jednostkach i spółkach”. Łączył go z ograniczaniem przekazywanych inwestycji, bardziej gospodarnym zarządzaniem i skuteczniejszym pozyskiwaniem pieniędzy zewnętrznych. Rok później przedstawił szerszy plan poprawy finansów miasta, obejmujący m.in. ograniczenie kosztów administracyjnych, analizę efektywności pracy urzędu i spółek oraz harmonogram ograniczania zadłużenia. W obecnej kampanii wskazuje także na koszty funkcjonowania spółek, wynagrodzenia, zewnętrzną obsługę prawną czy liczbę pełnomocników. Podkreśla jednak, że poprawa finansów nie może opierać się wyłącznie na cięciach – potrzebne jest także zwiększanie dochodów.

Aleksandra Owca nie uczyniła wielkiego

audytu jednym z centralnych haseł kampanii, ale jako radna regularnie kontrolowała działanie urzędu i miejskich spółek, zajmując się m.in. polityką kadrową i przejrzystością zatrudnienia. Jej przekaz mocniej koncentruje się na konkretnych usługach publicznych i rozwiązaniach dla mieszkańców niż na samym hasle „audytu”. Inaczej akcenty rozkłada Monika Piątkowska. Jeszcze podczas zbiórki podpisów pod referendum jako senator KO broniła Aleksandra Miszalskiego i przekonywała, że jest zbyt wcześnie na jego rozliczanie. Dziś sama mówi, że „najpierw potrzebujemy rzetelnego audytu w spółkach i urzędzie”. Zapowiada sprawdzenie efektów wcześniejszej kontroli i poszukiwanie miejsc, w których miasto niepotrzebnie traci pieniądze. Jednocześnie mówi również o restrukturyzacji zadłużenia, zwiększaniu dochodów, opłacie turystycznej i większym wsparciu państwa.

Słowo „audyt” stało się jednym z najczęściej powtarzanych haseł krakowskiej polityki ostatnich dwóch lat. Łatwo je jednak obiecać, znacznie trudniej przeprowadzić kontrolę, która rzeczywiście odpowie na pytania o finanse, miejskie spółki i sposób zarządzania miastem. Aleksander Miszalski również zaczynał swoją prezydenturę od hasła audytu. Po jego odwołaniu kandydaci nie spierają się już przede wszystkim o to, czy Kraków należy przeświecić, lecz o to, kto zrobi to dokładniej, bardziej niezależnie i jakie konsekwencje wyciągnie z ustaleń.

Dla mieszkańców najważniejsze będzie jednak nie samo powołanie kolejnego zespołu czy przedstawienie raportu, ale odpowiedź na bardziej praktyczne pytanie: czy kontrola przyniesie realne oszczędności i zmiany w funkcjonowaniu miasta. O tym, kto dostanie szansę, by swoje zapowiedzi sprawdzić w praktyce, Krakowianie zdecydują 27 września, a jeśli potrzebna będzie druga tura – 11 października.

Marzena Gitler, foto: Mateusz Łysik / Głos24



**Szybka
Linia**
głos24



666 97 24 24

zadzwoń lub wyślij informację na Whatsappie

Zgłoś zdarzenie, ciekawą informację lub problem na Szybką Linie Głos24!

DGP2026.pl

DARIA GOSEK — — POPIOŁEK

CZAS NA ODPOWIEDZIALNE ZARZĄDZANIE

LEWICOWA POSŁANKA NA PREZYDENTA KRAKOWA

PRZYWRÓCĘ BILET 20-MINUTOWY ZA 4 ZŁ
OGRANICZĘ UCIAŹLIWOŚCI Z TURYSTYKI
PRZEWIETRZĘ KRAKÓW Z UKŁADÓW

Sfinansowano ze środków KW Nowa Lewica

Wybory na urząd Prezydenta Krakowa już 27 września.
Przeczytaj mój Plan dla Krakowa na www.dgp2026.pl/program