



RAPORT

z konsultacji społecznych dotyczących bezpłatnej komunikacji w dni z najgorszą jakością powietrza

Kraków, wrzesień 2024 r.

Spis treści

I.	Wprowadzenie.....	3
II.	Podstawa prawna konsultacji	5
III.	Cel i przedmiot konsultacji	5
IV.	Informacje o sposobie przeprowadzenia konsultacji społecznych.....	5
1.	Terminy i zastosowane formy konsultacji.....	5
2.	Promocja i sposób informowania o konsultacjach	6
V.	Przebieg konsultacji społecznych.....	7
1.	Ankieta online oraz ankieta w wersji papierowej	7
2.	Dyżur telefoniczny	22
3.	Spotkanie z mieszkańcami.....	23
VI.	Podsumowanie i wnioski.....	25
	Załącznik nr 1 – Postulaty osób uczestniczących w konsultacjach społecznych	28



I. Wprowadzenie

W okresie od 3 lipca 2024 r. do 9 sierpnia 2024 r. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie (ZTP) we współpracy z Wydziałem Polityki Społecznej i Zdrowia przeprowadził konsultacje społeczne dotyczące bezpłatnej komunikacji miejskiej w dni z najgorszą jakością powietrza. Ich celem było poznanie opinii mieszkanek, mieszkańców oraz innych interesariuszy na temat ustanawiania bezpłatnych przejazdów środkami Komunikacji Miejskiej w Krakowie (KMK) w sytuacji wystąpienia przekroczenia określonych poziomów szkodliwych substancji w powietrzu, zgodnie z przyjętą Uchwałą Nr XXXIV/578/15 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 grudnia 2015 r. (t.j. Dz. Urz. Woj. Małop. z 2019 r. poz. 676).

Na podstawie ww. Uchwały, w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza pyłami PM10 pochodzącymi z transportu:

1. w przypadku, gdy codzienna prognoza jakości powietrza Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej dla następnej doby, dedykowana dla Gminy Miejskiej Kraków, wskazuje na prawdopodobieństwo przekroczenia średnich poziomów stężeń pyłów PM10 w dowolnych dwóch z trzech 8-godzinnych przedziałów doby jednocześnie:
 - a) w przypadku jednego przedziału powyżej $100\mu\text{g}/\text{m}^3$, na powierzchni Miasta Krakowa równej lub większej od 50%,
 - b) w przypadku drugiego przedziału powyżej $150\mu\text{g}/\text{m}^3$, na powierzchni Miasta Krakowa równej lub większej od 50%,

ustala się na okres następnej doby, uprawnienia do bezpłatnych przejazdów środkami KMK, realizowanej na obszarze Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących, które przystąpiły do porozumienia, w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego.

2. w sytuacji kiedy codzienna prognoza jakości powietrza Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej dla następnej doby, dedykowana dla Gminy Miejskiej Kraków:
 - a) nie wskaże na prawdopodobieństwo przekroczenia średnich poziomów stężeń pyłów PM10 zgodnie z wytycznymi wskazanymi w pkt. 1
 - b) a średnia pomiarów ze wszystkich stacji pomiarowych łącznie, zlokalizowanych na terenie Krakowa należących do systemu Państwowego Monitoringu Środowiska, wskaże w następnej dobie przekroczenia pyłu PM10 z godziny 3:00 powyżej $150\mu\text{g}/\text{m}^3$,

ustala się, począwszy od uruchomienia pierwszych kursów rannych autobusów lub tramwajów publicznego transportu zbiorowego do godziny 24:00 tego samego dnia



uprawnienia do bezpłatnych przejazdów środkami KMK, realizowanej na obszarze Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących, które przystąpiły do porozumienia w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego.

W przypadku awarii jednej lub kilku stacji pomiarowych skutkującej niemożnością wyliczenia średniej ze wszystkich stacji z godziny 3.00 stężeń pyłu PM10 użyte są wyniki z pozostałych stacji.

Uprawnienia do bezpłatnych przejazdów, o których mowa powyżej obejmują każdą osobę korzystającą z Komunikacji Miejskiej w Krakowie. Warto zaznaczyć, że pierwotnie akt prawa miejscowego obejmował wprowadzenie bezpłatnej komunikacji zbiorowej wyłącznie dla osób legitymujących się dowodem rejestracyjnym samochodu osobowego wraz z osobami im towarzyszącymi – łącznie w liczbie zgodnej z wpisem określającym liczbę miejsc siedzących w samochodzie, co zostało rozszerzone w 2018 r. na wszystkich pasażerów korzystających z KMK.

Z roku na rok ilość dni z ustanawianą bezpłatną komunikacją miejską w dni z najgorszą jakością powietrza maleje, co świadczy o znaczącej poprawie powietrza na terenie Gminy Miejskiej Kraków. Na przestrzeni ostatnich 5 lat, ilość dni z bezpłatnymi przejazdami KMK kształtowała się następująco:

- 2024 r. – 2 dni (stan na dzień 31.08.2024 r.)
- 2023 r. – 0 dni
- 2022 r. – 0 dni
- 2021 r. – 3 dni
- 2020 r. – 1 dzień.

Zaznaczyć należy, że aktualnie szacunkowa kwota zmniejszonych wpływów do Budżetu Miasta Krakowa ze sprzedaży biletów KMK do kasowania podczas wprowadzonego jednego dnia bezpłatnych przejazdów środkami KMK wynosi ok. 600 tys. zł. Jednocześnie, ZTP obecnie nie posiada danych potwierdzających, że w taki dzień liczba pasażerów KMK jest większa, jak również danych stwierdzających, że ruch samochodowy na drogach jest mniejszy.



II. Podstawa prawna konsultacji

Konsultacje społeczne zostały zorganizowane na podstawie Uchwały Nr CXXIX/3581/24 Rady Miasta Krakowa z dnia 6 marca 2024 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących bezpłatnej komunikacji miejskiej w dni z najgorszą jakością powietrza oraz Uchwały Nr CXI/2904/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 września 2018 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Gminy Miejskiej Kraków oraz z Krakowską Radą Działalności Pożytku Publicznego lub organizacjami pozarządowymi i podmiotami, o których mowa w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie projektów aktów prawa miejscowego w dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji.

III. Cel i przedmiot konsultacji

Celem przeprowadzonych konsultacji było poznanie opinii mieszkanek, mieszkańców oraz innych interesariuszy na temat ustanawiania bezpłatnych przejazdów środkami KMK w sytuacji wystąpienia przekroczenia określonych poziomów szkodliwych substancji w powietrzu, zgodnie z przyjętą Uchwałą Nr XXXIV/578/15 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 grudnia 2015 r. (t.j. Dz. Urz. Woj. Małop. z 2019 r. poz. 676), jak również podjęcie rozmów z mieszkańcami, ekspertami o tym, czy aktualnie obowiązujące rozwiązanie powinno dalej obowiązywać w Krakowie w przyjętej bądź zmienionej formie biorąc pod uwagę czynniki ekonomiczne, ekologiczne jak i naukowe.

IV. Informacje o sposobie przeprowadzenia konsultacji społecznych

1. Terminy i zastosowane formy konsultacji

Konsultacje społeczne dot. bezpłatnej komunikacji miejskiej w sytuacji wystąpienia przekroczenia określonych poziomów szkodliwych substancji w powietrzu, trwały

w okresie od 3 lipca do 9 sierpnia 2024 r. i zostały przeprowadzone w następujących formach:

- a. ankiety online w terminie od 3 lipca do 9 sierpnia 2024 r. pod adresem URL: <https://forms.office.com/e/CXZcYXDFDN>
- b. ankiety w wersji papierowej, która dostępna była w ww. okresie w siedzibach Rad Dzielnic oraz na dzienniku podawczym ZTP – ul. Wielopole 1, 31-072 Kraków. Wypełnione ankiety można było:
 - przesać w formie skanu/zdjęcia drogą elektroniczną na adres e-mail: sekretariat@ztp.krakow.pl lub
 - wysłać pocztą tradycyjną na adres ZTP – ul. Wielopole 1, 31-072 Kraków z dopiskiem: „Konsultacje – smog” lub
 - przesać przez Elektroniczną Platformę Usług Administracji Publicznej (ePUAP) z dopiskiem „Konsultacje – smog”.
- c. spotkania konsultacyjnego w dniu 23 lipca 2024 r. w godzinach od 18:00 do 20:00 w Urzędzie Miasta Krakowa przy Placu Wszystkich Świętych 3-4 w Sali Portretowej na I piętrze.
- d. dyżuru telefonicznego osób merytorycznych w zakresie przedmiotu konsultacji w terminach: 16.07.2024 r. w godz. 16:00-18:00 pod nr tel.: 12 616 86 35 oraz 06.08.2024 r. w godz. 9:00-11:00 pod nr tel. 12 616 86 29.

2. Promocja i sposób informowania o konsultacjach

Informacje i bieżący plan działania w ramach procesu konsultacji były zamieszczane na portalu internetowym Obywatelski Kraków (www.obywatelski.krakow.pl), stronie internetowej Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, Biuletynie Informacji Publicznej ZTP, profilu społecznościowym Facebook i Instagram ZTP, profilu Miejskiego Centrum Dialogu na portalach społecznościowych: Facebook i Instagram, a także lokalnych mediach (m.in. lovekrakow.pl, gazetakrakowska.pl).

W zakresie portalu internetowego Obywatelski Kraków podczas konsultacji wykorzystano następujące elementy serwisu:

- w dziale „aktualności”:
 - w dniu 26 czerwca 2024 r. została opublikowana informacja, że od 3 lipca do 9 sierpnia 2024 r. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie będzie prowadził konsultacje społeczne dot. bezpłatnej komunikacji miejskiej w dni z najgorszą jakością powietrza;



- w dniu 3 lipca 2024 r. opublikowano informację o uruchomieniu przez ZTP we współpracy z Wydziałem Polityki Społecznej i Zdrowia trwających od 3 lipca do 9 sierpnia 2024 r. przedmiotowych konsultacji społecznych;
 - w dniu 12 lipca 2024 r. opublikowano przypomnienie o mającym się odbyć we wtorek 16 lipca 2024 r. pierwszym dyżurze telefonicznym;
 - w dniu 22 lipca 2024 r. opublikowano przypomnienie o mającym się odbyć we wtorek 23 lipca 2024 r. spotkaniu konsultacyjnym z mieszkańcami w Urzędzie Miasta Krakowa przy Placu Wszystkich Świętych 3-4 Sali Portretowej;
 - w dniu 5 sierpnia 2024 r. opublikowano przypomnienie o mającym się odbyć we wtorek 6 sierpnia 2024 r. drugim dyżurze telefonicznym.
- w dziale „aktualne konsultacje społeczne” w dniu 3 lipca 2024 r. opublikowano informację o uruchomieniu przez ZTP we współpracy z Wydziałem Polityki Społecznej i Zdrowia konsultacji społecznych dot. bezpłatnej komunikacji miejskiej w dni z najgorszą jakością powietrza.

W zakresie social mediów prowadzonych przez ZTP tj. Facebook oraz Instagram, posty dot. konsultacji społecznych publikowane były w dniach: 3 lipca 2024 r. – informacja o uruchomieniu konsultacji oraz 22 lipca 2024 r. – informacja o spotkaniu konsultacyjnym z mieszkańcami mającym się odbyć we wtorek 23 lipca 2024 r. w Urzędzie Miasta Krakowa przy Placu Wszystkich Świętych 3-4 Sali Portretowej. Dodatkowo, w dniu 2 lipca 2024 r. na stronie internetowej ZTP został opublikowany artykuł zawierający informacje dot. form przeprowadzania konsultacji wraz z terminami, zasad wprowadzania bezpłatnej komunikacji miejskiej w dni tzw. „smogowe” oraz liczby dni w przeciągu ostatnich lat z ustanawianą bezpłatną komunikacją w ww. sytuacji.

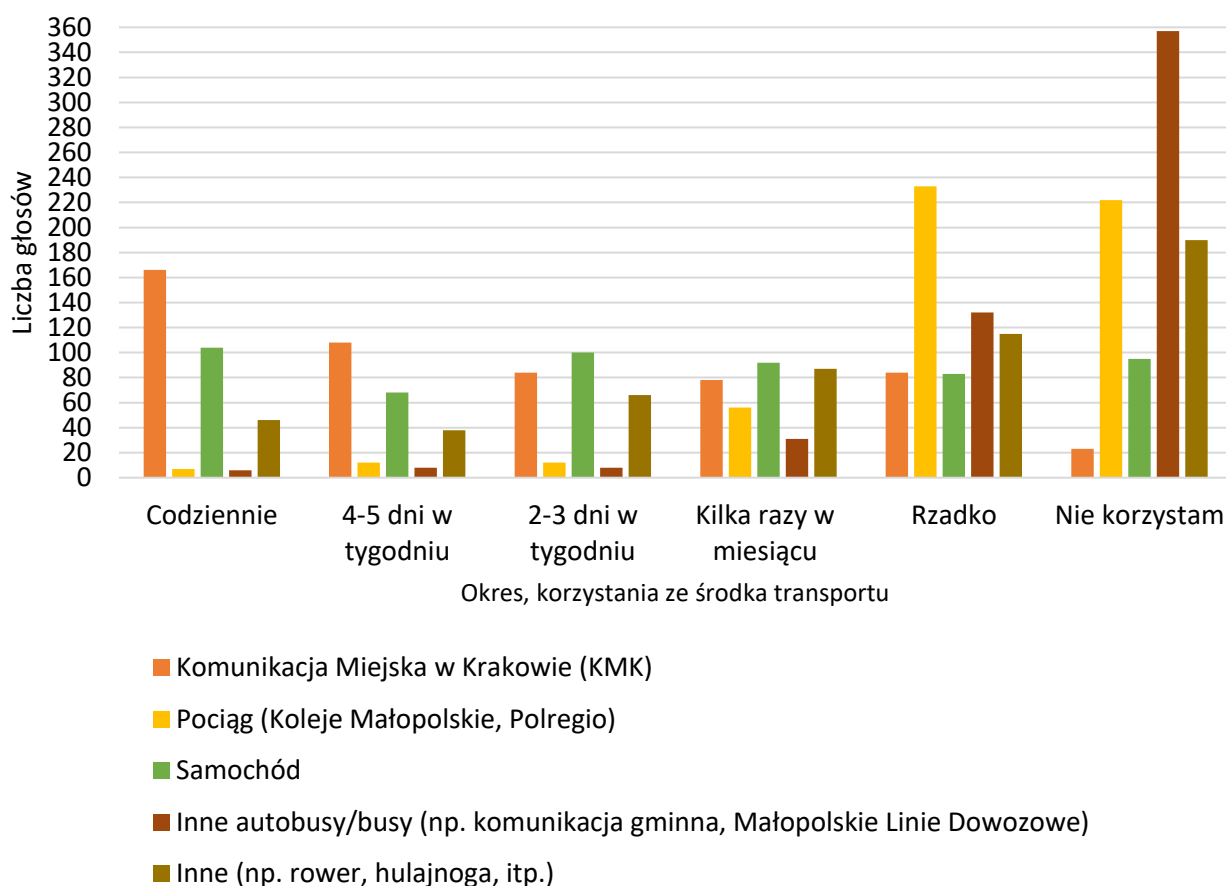
V. Przebieg konsultacji społecznych

1. Ankieta online oraz ankieta w wersji papierowej

Zgodnie z przyjętym harmonogramem procesu konsultacyjnego, w dniach od 3 lipca do 9 sierpnia 2024 r. pod adresem URL: <https://forms.office.com/e/CXZcYXDFDN> dostępna była ankieta internetowa, dzięki której zarejestrowano 537 odpowiedzi. Formularz ankiety składał się z 9 pytań zamkniętych, z czego jedno pytanie (nr 6) umożliwiało wpisanie własnej propozycji działań, które skłoniłyby ankietowanego do rezygnacji z samochodu. Dodatkowo,

ankieta była dostępna również w wersji papierowej, którą można było otrzymać w siedzibach Rad Dzielnic jak również na dzienniku podawczym ZTP. Z takiej formy wypełnienia ankiety skorzystało 6 osób. Łącznie zostało wypełnionych 543 ankiet (elektronicznych jak i papierowych). Wszystkie wpisy zostały poddane analizie. Wyniki ankiet zostały umieszczone poniżej.

1. Z jakiego środka transportu i jak często Pan/Pani korzysta?

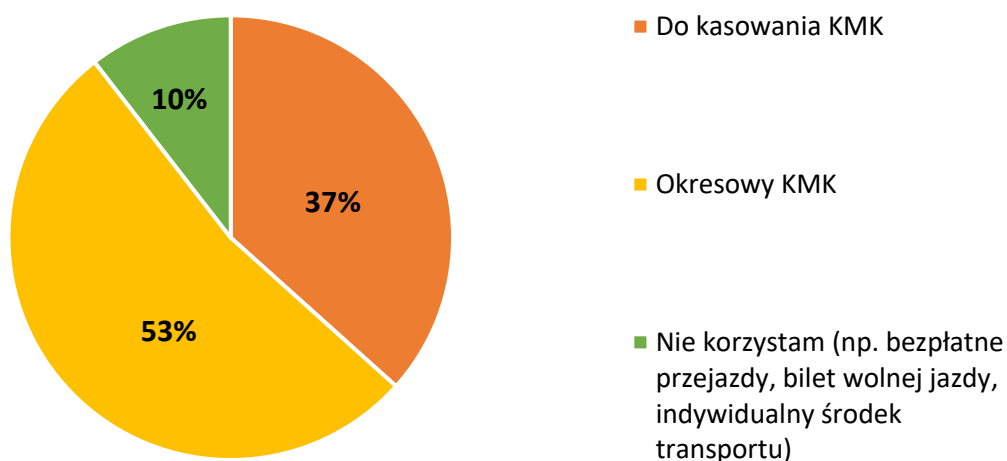


Poniższa tabela przedstawia liczbę głosów oddanych w ankiecie na poszczególne środki transportu wraz z okresem jego korzystania. Jedna ankiet papierowa, zawierała jedynie jedną zaznaczoną odpowiedź, przez co w większości łączna ilość wypełnionych ankiet wynosi 542.

Okres / Środek transportu	Codziennie	4-5 dni w tygodniu	2-3 dni w tygodniu	Kilka razy w miesiącu	Rzadko	Nie korzystam
Komunikacja Miejska w Krakowie (KMK)	166	108	84	78	84	23

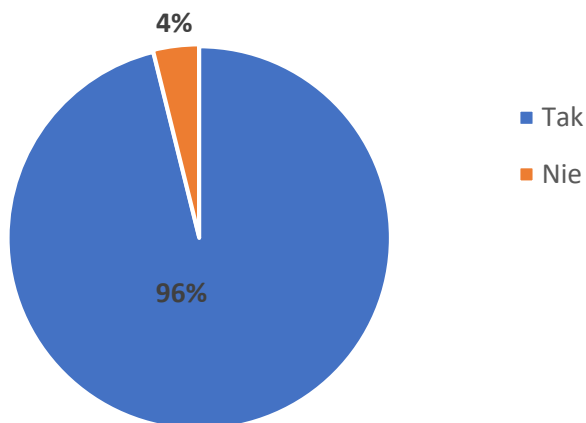
Pociąg (Koleje Małopolskie, Polregio)	7	12	12	56	233	222
Inne autobusy/busy (np. komunikacja gminna, Małopolskie Linie Dowlowe)	6	8	8	31	132	357
Samochód	104	68	100	92	83	95
Inne (np. rower, hulajnoga, itp.)	46	38	66	87	115	190

2. Z jakiego rodzaju biletu KMK korzysta Pan/Pani najczęściej?



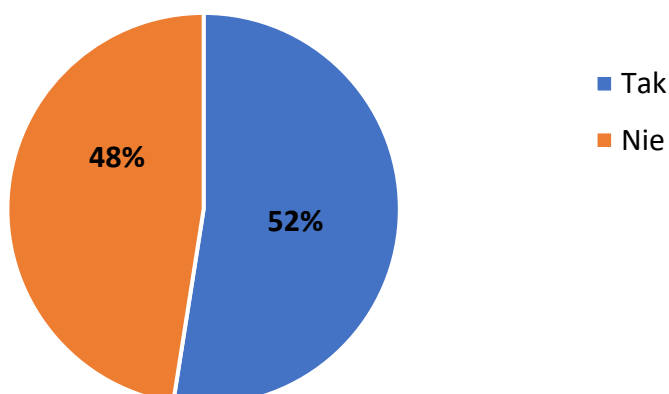
W ankiecie 199 osób zaznaczyło, że najczęściej korzysta z biletu do kasowania KMK (37% wszystkich ankietowanych). Bilet okresowy KMK zaznaczyło 287 ankietowanych, co stanowi 53% wszystkich odpowiedzi. Natomiast 57 osób (10% wszystkich ankietowanych) zaznaczyło, że nie kupuje biletu KMK.

3. Czy wie Pan/Pani, że w sytuacji przekroczenia określonych poziomów szkodliwych substancji w powietrzu, na terenie miasta Krakowa oraz gmin sąsiadujących, które przystąpiły do porozumienia w celu wspólnej realizacji transportu zbiorowego, ustanawiana jest bezpłatna komunikacja miejska?



W ankiecie 522 osoby, co stanowi 96% wszystkich odpowiedzi, zaznaczyło, że wie o ustanawianiu bezpłatnej komunikacji zbiorowej w dni z najgorszą jakością powietrza. Tylko 21 osób (4% wszystkich ankietowanych) nie wiedziało o darmowych przejazdach KMK w dni tzw. „smogowe”.

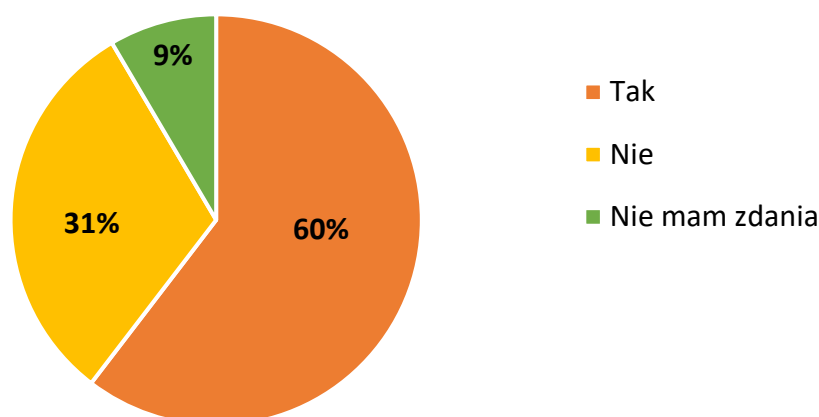
4. Czy korzysta Pan/Pani z bezpłatnej komunikacji miejskiej w dni z najgorszą jakością powietrza?



W ankiecie 285 osób zaznaczyło, że korzysta z bezpłatnej komunikacji miejskiej w dni z najgorszą jakością powietrza, co stanowi 52% wszystkich ankietowanych. Natomiast 258

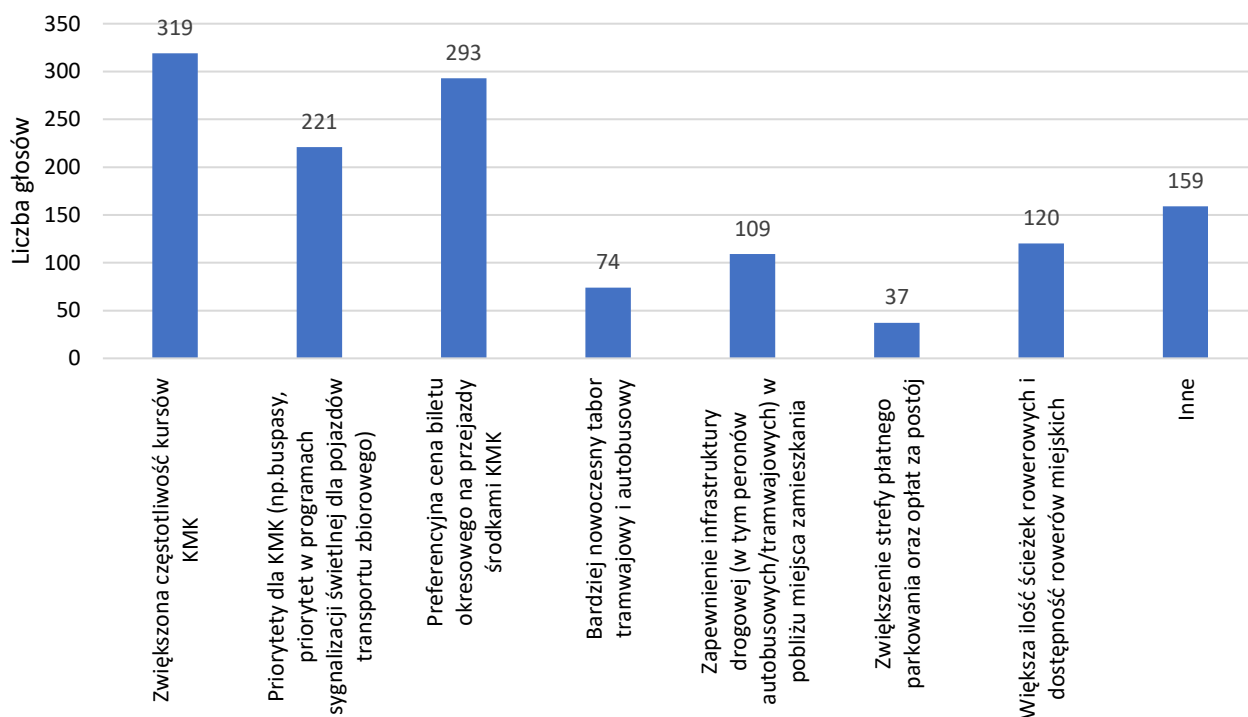
ankietowanych wskazało, że nie korzysta z darmowej komunikacji zbiorowej w dni tzw. „smogowe” tj. 48% wszystkich odpowiedzi.

5. Czy jest Pan/Pani za ustanawianiem bezpłatnych przejazdów środkami KMK w wyniku przekroczenia określonych poziomów szkodliwych substancji w powietrzu?



W ankiecie 328 osób zaznaczyło, że popiera ustanawianie bezpłatnych przejazdów środkami KMK w dni z najgorszą jakością powietrza (60% wszystkich ankietowanych). Przeciwno ustanowieniu ww. uprawnień jest 169 osób, co stanowi 31% wszystkich odpowiedzi. Natomiast 46 osób (9% wszystkich ankietowanych) zaznaczyło, że nie ma zdania w ww. kwestii.

6. Jakie działania skłoniłyby Pana/Panią do zrezygnowania z samochodu (możliwość zaznaczenia max. 3 odpowiedzi)



Wśród odpowiedzi „Inne” poniższa tabela przedstawia głosy ankietowanych, w formie jakiej zostały zamieszczone w ankietach:

Lp.	"Inne" działania, które zostały wskazane przez osoby wypełniające ankietę
1	Nie zrezygnuję z samochodu w dni smogowe bo w samochodzie mam filtr powietrza i nie wdycham syfu a w KMK muszę dojść na przystanek, jechać z ludźmi i potencjalnie się zarazić grypą a potem dojść do pracy w tym złym powietrzu. Popołudniu to samo tylko w drugą stronę. Samochód bezpieczniejszy.
2	Niższe ceny biletów, tak, aby rzeczywiście rodzinie 3 os opłacało się bardziej jechać MPK niż autem
3	Obniżenie cen biletów KMK
4	jeśli mam możliwość korzystam z roweru



5	Zwiększona różnorodność i częstość połączeń autobusowych, ul. Łokietka-Tonie jest dramat, tak rzadko jeździ autobus, że nawet jakbym chciała nim jeździć/dojeżdżać do pracy to niestety nie ma możliwości, nie wspomnę o braku chodnika, jak mam dojechać a szczególnie dzieci do przystanku przy bardzo ruchliwej wylotowej ulicy z miasta jaką jest ul. Łokietka, gdy nie ma nawet chodnika. Skandal! Najzwyczajniej w świecie się boje o siebie i dzieci stąd wybór auta. Co więcej proponowane kiedyś duże ulgi albo bezpłatny bilet dla mieszkańców również zachęciłby dużo ludzi aby nie jeździć autem tylko przesiąść się na komunikację miejską.
6	Lepsze połączenia pomiędzy \"ćwiartkami\" miasta omijające centrum np. Bieżanów-Prokocim do Nowej Huty
7	ad. 1. zwiększona częstotliwość kursów KMK - proponuję aby kursowania odbywały się w różnych odstępach czasu, a nie wszystkie naraz. Później są luki nawet 30 minutowe czekania na komunikację. Ad. 2. Lepsza czystość w komunikacji byłaby również bardziej przychylniejsza do korzystania z niej. Ad. 3. Jak mam bilet okresowy przedłużenie ważności karty o bezpłatne dni. Ad. 4. Powinny być bilety \"turystyczne\" dla osób odwiedzających Kraków aby to oni również utrzymywali komunikację w Krakowie, a nie żeby mieszkańiec cały czas płacił wysokie ceny biletów. Ad 5. Powinna być rozwiązana sytuacja ze studentami dojeżdżającymi do Krakowa swoimi autami (oni wtedy nie korzystają z KMK, przez co tworzą się korki), skoro stać ich na paliwo, powinni normalnie płacić za bilety, a nie mieć jeszcze tańsze przejazdy.
8	wydzielone ścieżki rowerowe lub strefa tempo 30 w obszarach/drogach bez ścieżek bezwzględnie przy braku chodników
9	Po pierwsze darmowa komunikacja nic nie zmieni bo ludzie są wygodni i dojeżdżają z punktu a do punktu b bez tłoku w komunikacji i szybciej. Po drugie powinny być bilety turystyczne które będą pokrywać straty KMK. Po trzecie studenci powinni płacić normalną cenę biletów ponieważ i tak większość jeździ na wykłady samochodem, a jeśli stać ich na paliwo do auta to stać ich też na komunikację publiczną.
10	powrót do poprzednich sprawdzonych tras komunikacji (np. 184 - Prądnik Czerwony - Os. Kurdwanów, 125 - Złocień - Szpital Rydygiera, 139 - Mydlniki - Kombinat)
11	nie korzystam z samochodu
12	powinno się zlikwidować dni bezpłatnej komunikacji, bo nie ma to realnego wpływu na jakość powietrza, a pogarsza budżet kmk
13	Korzystam z biletu miesięcznego MPK i uważam, że wszystkie bilety miesięczne powinny być automatycznie przedłużane o ilość bezpłatnych dni smogowych w miesiącu.
14	nie mam z tym problemu; z samochodu korzystam w ostatniej konieczności
15	lepszy dojazd z sąsiednich miejscowości
16	lepsza taryfa biletowa niż obecnie (uwzględniająca krótkie dystanse + bilet pośredni pomiędzy 20 a 60 minutami)
17	Komfortowe wiaty przystankowe, pod które nie zacina deszcz, wiatr czy śnieg.



18	Ogarnięcie w końcu km w miejscach tragicznie skomunikowanych ze światem - tak, w Krakowie, ze szczególnym wyróżnieniem miejsc, z których najbliższy przystanek to często 1-2km spaceru, a sam autobus kursuje co godzinę lub rzadziej. Wystarczy spojrzeć na mapę krakowskiej KM i puste placki bez żadnej linii, lub z jedną kursującą co święte nigdy widać gołym okiem.
19	darmowy lub bardzo tani bilet okresowy na cały sezon smogowy. Dlaczego teraz w dniu smogowym mam się z samochodu przesiąść na bezpłatny autobus? Jaką mam motywację? Dojazdy i styl życia planuje się wcześniej, ta kampania jest kompletnie nieskuteczna!
20	Synchronizacja kursów na obrzeżach miasta tak by można było się przesiąść/ przedłużenie linii
21	Zbyt duże obciążenie dla budżetu miasta ilość pojazdów na drogach się nie zmienia
22	Likwidacja ścieżek rowerowych wykonanych kosztem byłych dróg zwiększających korki samochodowe i tworzenie bus-pasów całodobowo.
23	nie używam auta
24	Nowe linie autobusowe w miejsca, w które aktualnie nic nie kursuje
25	stworzenie dogodnych połączeń na codziennych trasach, które nie wymagałyby wielu przesiadek - np. z Ruczaju na Stary Bieżanów
26	Nie korzystam z bezpłatnej komunikacji, ponieważ kupuję bilet półroczny i tak płacę za dni, w których jest komunikacja bezpłatna.
27	w niektórych przypadkach nie jestem w stanie zrezygnować z samochodu, zwłaszcza do jazdy poza Kraków
28	Wydłużenie ważności biletów okresowych o ilość dni ze smogiem, w których w obowiązywała darmowa komunikacja.
29	Prawdziwa integracja taryfy z pociągami. Nazywanie integracją jedynie łączonego biletu, gdy za kolej należy dopłacić prawie drugie tyle, co za podstawowy bilet miesięczny to porażka.
30	Nie korzystam z samochodu
31	Większa liczba linii autobusowych i tramwajowych
32	nie korzystam z samochodu
33	Obniżka cen biletów komunikacji krakowskiej, które są jedne z najwyższych w kraju.
34	Obniżenie cen biletów dla mieszkańców i podatników a zwiększenie dla obcych zwiększyło by to odsetek zameldowań i wzrost wpływów dla miasta zozki powinny być też dla mieszkańców gmin ościennych ale tylko na określone strefy i oczywiście nie tak wysokie jak dla krakowian no i oczywiście finansowane przez gminy ościenne
35	chce aby bilet okresowy został przedłużony o dni w których jest darmowa komunikacja!
36	Jeśli 112 zacznie kursować częściej, to częściej wybiorę autobus zamiast samochodu. Poza szczytem i w weekendy kursy co 40 to nie jest żadna komunikacja.



37	Bezpośrednia komunikacja MPK z moim miejscem pracy
38	nie zrezygnuję z samochodu w związku z wykonywaną przeze mnie pracą
39	Wydłużenie biletu okresowego o te dni z darmową komunikacją z powodu smogu. Mieszkańcy mający bilety miesięczne tracą na bezpłatnej komunikacji, bo z góry mają zapłacone. To powinno się zmienić przede wszystkim.
40	Krótszy czas przejazdu transportem publicznym
41	Nie posiadam
42	Ceny biletów
43	W pełni darmowa komunikacja dla mieszkańców Krakowa
44	egzekwowanie zakazu jazdy rowerów i hulajnóg po chodnikach
45	Powiększenie strefy I do Modlniczki
46	Bezpośrednio żadne z powyższych, korzystam niezależnie z samochodu i komunikacji miejskiej w zależności od okoliczności
47	Osoby regularnie płacące z góry za cały miesiąc, powinny mieć automatycznie przedłużane bilety miesięczne o ilość "darmowej komunikacji" w miesiącu.
48	wprowadzenie odliczeń dla posiadaczy biletu okresowego np. w następnym miesiącu za dni, w których komunikacja miejska jest za darmo, w chwili obecnej posiadacze biletu miesięcznego (okresowego) nie korzystają z darmowej komunikacji w czasie dni z wysokim zanieczyszczeniem powietrza
49	Kierowcy dbający o łatwe wejście z wózkiem (teraz stając daleko od linii jezdni, poza zatoczką itp.)
50	Bilety odcinkowe
51	Wygodniejsze przystanki i węzły przesiadkowe
52	tańsze bilety dla mieszkańców płacących podatki
53	karanie osób palących na przystankach
54	Nie jeżdżę samochodem ani nie mam odliczeń z karty gdy inni mają komunikację "za darmo"
55	Mieszkam w Krakowie, pracuję jednak w gminie ościennej więc niewiele można w tym przypadku zrobić oprócz skrócenia czasu dojazdu. Pociąg i autobus to 1,5-2 h a samochód 50 minut. Po centrum Krakowa zawsze poruszam się KMK aczkolwiek przydałoby się lepsze skomunikowanie z różnymi stronami miasta.
56	W przypadku osób korzystających z biletów miesięcznych, półrocznych automatyczny zwrot pieniędzy za ten dzień lub przedłużenie karty o "takie" dni zwrot za
57	Niższa cena biletów czasowych i okresowych
58	dobrze dobrany poziom nawiewu w pojazdach (nieszkodzący zdrowiu, jak teraz; źle dobrany poziom chłodzenia sprawia, że kiedy mogę, zwłaszcza w lecie, wybieram samochód



59	Komunikacja nie jest wygodna. I tak stoję w korkach, w tłoku ludzie się przepychają (nie potrafią używać komunikacji) wchodzą i stoją przy drzwiach. Kampania nauki używania komunikacji. Kampania dla kierowców, żeby lepiej ruszali (dynamiczniej) na światłach i wszyscy na raz (więc muszą większy dostęp zostawić między samochodami) jak najszybciej osiągać prędkość przelotową, oczywiście dostosować do tego światła. Często wieczorami bez sensu się robi cały cykl jak nikt nie jedzie. Liczniki sekundowe na światłach i nauka, żeby ruszać już na 2 sekundy przed. Dla przykładu na wzgórzach Krzesławickich tam jak się jedzie na Proszowice jest skrzyżowanie, które ma światła, a przecież jest remont i zbyt długo jest czerwone na głównym kierunku
60	żadne działania nie skłoniłyby mnie do zrezygnowania z samochodu. Poruszam się samochodem po Krakowie tylko jeżeli muszę. Jestem zwolennikiem różnorodnych metod transportu, bez ograniczeń
61	Żadne
62	Nie zrezygnuję z auta, uwielbiam samochody
63	Nie mogę zrezygnować z auta, auto jest dla mnie duża oszczędności czasu. Po za tym bardzo często poruszam się z psem.
64	W pytaniu 5. nie mam zdania, ponieważ bezpłatne przejazdy komunikacją miejską nie dotyczą posiadaczy KKM, a pierwsza myśl, która mi się nasuwa to to, że korzystają przyjezdni, zamiast mieszkańcy.
65	Nie zrezygnuję z samochodu, ponieważ mam wybór i korzystam ze swoich wolności obywatelskich
66	Nie zrezygnuję z jazdy samochodem
67	Lepsza siatka połączeń
68	Żadne
69	Większa ilość parkingów p&r
70	Objęcie całego miasta siecią połączeń równie gęsta, jak te w koło Plant.
71	Nie ma takiej opcji samochód jest mą wolnością i żaden eko komuch nie będzie mi zakazywał jeździć!
72	Żebym mógł dojechać do Kokotowa na rondo SDM przed 19.00 i miał powrót po 3.00.
73	Czystość, komfort i odpowiednia temperatura w środkach transportu. Tłok i nieprzyjemny zapach połączony z upałem zniechęca do korzystania z KKM. Dostępność tras również jest kiepska.
74	Nic. Moje codzienne aktywności wykluczają korzystanie z komunikacji. Nie jestem w stanie załatwić wszystkich moich spraw (prywatnych i służbowych) korzystając z KMK. Tylko mój prywatny samochód zapewnia mi taką możliwość.
75	jeden bilet i taryfa z koleją aglomeracyjną (SKA)
76	Nic by mnie nie skłoniło - wożę ze sobą zbyt dużo prywatnego lub służbowego wielkogabarytowego bagażu, którego nie wniosę do KMK.
77	Samochód jest dla mnie najwygodniejszym środkiem transportu



78	Chciałbym zaznaczyć, że pytanie jest zadane nieprawidłowo, jakobym miał zrezygnować z samochodu. Nie będę zrezygnował z jakiegokolwiek dostępnego środka transportu, gdyż mam prawo do swobodnego przemieszczania się w dowolnym środku transportu, nie łamiącego obecnie działającego prawa.
79	Lepsza sieć połączeń
80	Jakby usunięto wszystkie buspasy i ścieżki rowerowe
81	Metro
82	Sprawne działanie komunikacji miejskiej
83	Utrzymanie normalnej temperatury w autobusie - od wiosny do jesieni używanie klimatyzacji, w zimie nieprzesadzanie z ogrzewaniem oraz dostępne często miejsca siedzące
84	Po co zrezygnować z samochodu? Niech mieszkańcy sami wybierają w jaki sposób chcą się poruszać po mieście.
85	Niższe ceny biletów dziennych i kart miesięcznych
86	Usunięcie meneli i pijaków z autobusów
87	zakaz poruszania się autem w dniach w których jest przekroczenie
88	Szybki, niezawodny i pewny transport publiczny. W nowym taborze powinna zawsze działać klimatyzacja na litość Boską.
89	Mniejsze ceny biletu!!
90	Uwzględnianie posiadaczy biletów okresowych w dni bezpłatnej komunikacji, na przykład poprzez wydłużanie ważności biletu, bo de facto posiadając bilet okresowy, nie korzystam z darmowej komunikacji...
91	KMK nie jest w stanie zapewnić takiej wygody, bezpieczeństwa i niezawodności jak prywatny samochód.
92	Nic by mnie nie skłoniło do tego
93	Nic by mnie nie skłoniło kocham motoryzację i chcę mieć własny samochód
94	Większa ilość przystanków i częstsze kursy. Chodzenie kilometr na przystanek i wsiadanie do zatłoczonego autobusu nie zachęca
95	Połączenia pozwalające na dojazd z centrum Krakowa do skawiny na godzinę 6 rano.
96	Żadne z nich, nie uznaję komunikacji.
97	Nic mnie nie jest w stanie przekonać, ponieważ od 20 lat nie powstała żadna alternatywa w mieście.
98	Tak długo, jak przejechanie 5km do pracy zajmuje z przesiadką niemal godzinę, nic mnie nie przekona.
99	Brak zalet KKM vs prywatny pojazd, szczególnie gdy na polu jest zła pogoda.
100	Do pracy dojeżdżam z poza Krakowa. Samochodem jadę 45min, chcąc korzystać z komunikacji miejskiej byłoby to 1.5h w jedną stronę. Nie jest to dla mnie żadna alternatywa.
101	Rzadko korzystam z samochodu, jednak jest mi niezbędny w niektórych sytuacjach, nie zrezygnuję z niego



102	korzystam z samochodu w wymiarze, który jest mi niezbędny
103	Jestem osobą z chorobą narządu ruchu, samochód jest moim jedynym sposobem na uniknięcie wykluczenia komunikacyjnego - już niedługo nie będę mógł nim jeździć, bo jest za stary dla miejskich urzędników.
104	używam auta w sposób, z którego nie zrezygnuję
105	samochód jest konieczny, bo KKM nie można efektywnie dotrzeć do wielu miejsc miasta
106	Nic. Moja wygoda i moje bezpieczeństwo są dla mnie najważniejsze i zapewnia mi je tylko mój prywatny samochód.
107	Zachęcenie pasażerów do kupna biletów KMK
108	Nigdy nie zrezygnuje. Jak potrzeba jechać samochodem to potrzeba.
109	komunikacja powinna być bezpłatna albo prawie bezpłatna dla osób zameldowanych w Krakowie. Tymczasem jest droższa niż w Warszawie.
110	Dynamiczny system informacji o bieżącej realizacji kursów pojazdów
111	metro w okolicy Ronda Matecznego, lepsza jakość infrastruktury tramwajowej (jakość torowisk) - obecnie, mimo bardzo nowoczesnego taboru, w centrum na wielu torowiskach tramwaje jeżdżą wolno i bardzo głośno
112	dostępność kolei - przystanki kolejowe lepiej oznaczone, z zadaszonymi i zabezpieczonymi parkingami rowerowymi. Stacje Podgórze SKA i Bonarka mogłyby być dostępne z kładek/wiaduktów, co nie wymagałoby chodzenia dookoła
113	nic
114	przedłużenie ważności biletu o dni w których były darmowe przejazdy
115	Możliwość przedłużenia ważności biletu okresowego o liczbę dni, które w okresie jego obowiązywania były dniami bezpłatnej komunikacji [PRZYKŁAD : Pasażer ma wykupiony bilet na 6 miesięcy, w okresie jego obowiązywania były 3 dni bezpłatnej komunikacji. W związku z tym może udać się do POP i bezpłatnie przedłużyć ważność biletu o 3 dni (lub może zostać jej zakodowany na KKM analogiczny bilet ważny przez 3 dni]
116	Bezpłatna komunikacja dla krakowian płacących podatki
117	Ceny biletów jednonprzejazdowych nie powinny być używane do kompensacji cen innych biletów - aktualnie na dłuższe, 2-3-przesiadkowe przejazdy na których trudno o relację SKM, ceny biletów są przesadnie wysokie.
118	darmowa komunikacja miejska
119	nie zrezygnuję bo nie mam
120	przy korzystaniu z biletów okresowych nie ma możliwości korzystania z bezpłatnych przejazdów, bo mam zapłacone za cały miesiąc lub dłużej i nie ma żadnych preferencji dla takich osób. Jest to nierówne traktowanie mieszkańców w tej kwestii, powinny być przedłużane bilety okresowe o te dni bezpłatne.
121	Zwiększenie kursów pociągów KM na trasie Skawina Kraków. Inne pociągi odnotowują spóźnienia co nie jest komfortowe. Częstsze kursy pociągów rozładowałyby korki na tracie od P&R Czerwone Maki do Skawiny
122	Możliwość bezpośredniego dojazdu w więcej miejsc.

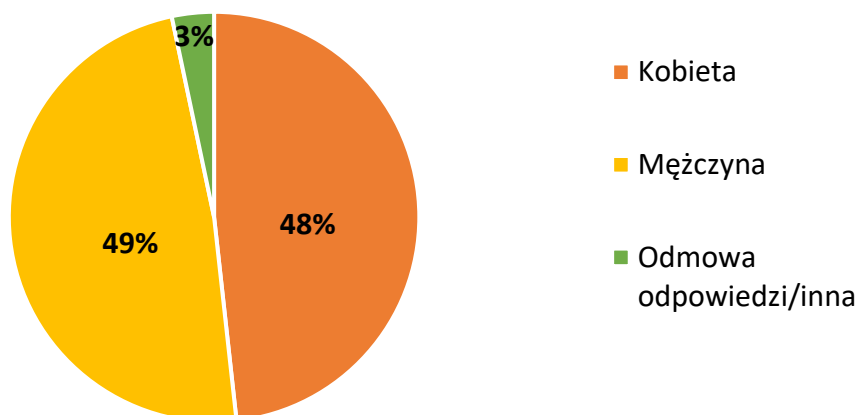


123	Krótkie trasy np.: linie dowozowe
124	Lepsza komunikacja z Tyńcem
125	korki na mieście
126	Niższa cena biletów
127	Jeśli zaznaczyłam, że nie korzystałam z samochodu, a jeżdżę komunikacją miejską, to z czego niby mam zrezygnować??? I zawsze płacę za bilet, darmo mają ci, którzy jeżdżą samochodami. Absurd. Czyli nagradza się zanieczyszczanie...
128	Ankieta jest źle zrobiona, powinny być pytania dodatkowe, dla takich osób jak które korzystają z MPK cały czas i płacą za bilet miesięczny. Wtedy jest mi obojętne czy komunikacja jest bezpłatna czy nie bo ja i tak kupuję bilet. Dlatego w tym przypadku może warto aby z automatu przy darmowej komunikacji dawać dodatkowy dzień osobom które mają bilet okresowy. A ci co mają auta i tak z nich nie zrezygnują bo są przyzwyczajeni do nich."
129	żadne
130	Darmowa komunikacja miejska
131	nie mam samochodu
132	Wprowadzenie odliczeń z KKM gdy obowiązują bezpłatne przejazdy, jeżdżący samochodami i tak nie korzystają, jedynie Ci co bez biletów jeżdżą
133	Lepsze skomunikowanie obrzeży miasta i skordynowane poszczególnych linii.
134	bezpłatna komunikacja miejska
135	całkowicie bezpłatna komunikacja miejska
136	Większy tabor w godzinach szczytu na liniach gdzie kursują NGT6 – np. linia 17 w roku szkolnym
137	Nic, w kilka osób taniej jest jechać samochodem i nie wszędzie można dojechać KMK
138	nie dotyczy
139	Bezpośredni środek transporty który zawiózłby mnie w 25 min do miejsca pracy tak jak samochód, teraz moja podróż mpk trwałaby 2h, 4h dziennie tracić życia na mpk, nie dzięki
140	żadne - w przypadku skrajnych stężeń zanieczyszczonego powietrza kuriozalne jest przemieszczanie na piechotę i wdychanie zanieczyszczeń przy otwieraniu drzwi na każdym przystanku
141	Cena biletów jednorazowych
142	Tańsze bilety, poprowadzenie linii tramwajowej lub zwiększenie częstotliwości kursów autobusów w pobliżu miejsca pracy w pobliżu miejsca pracy
143	Mniejsze korki, lepsze trasy bezpośrednie
144	Brak opóźnień MPK
145	Lepsze połączenia bezpośrednie
146	Do miejsca pracy nie ma autobusu



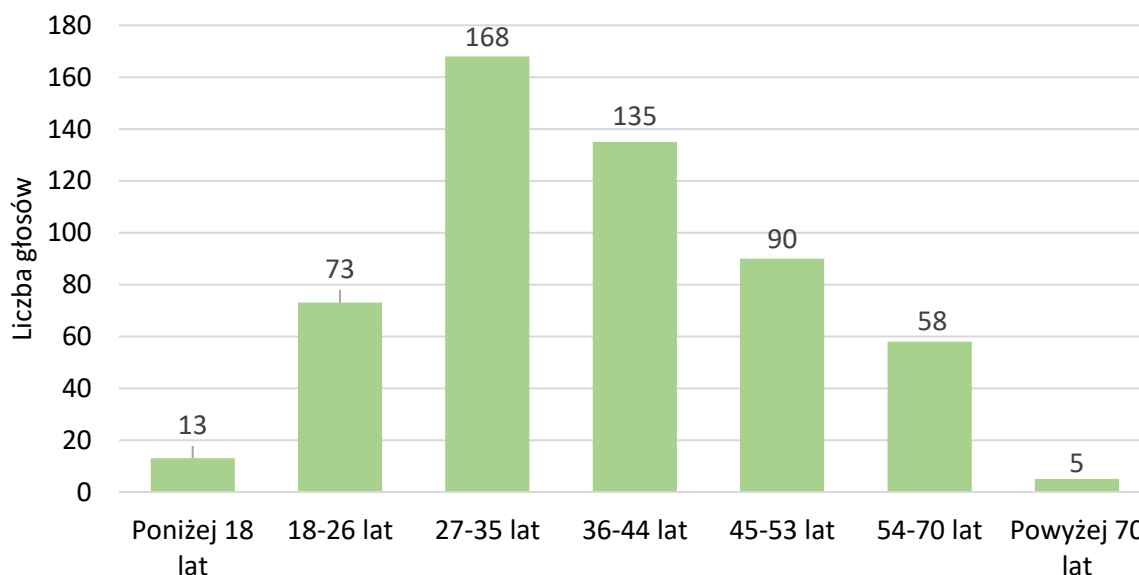
147	Porównując nasz transport publiczny do innych dużych miast europejskich, np. Londynu, ma się wrażenie, że tam priorytetem jest sprawna, tania komunikacja, na której się nie zarabia, bo jest inwestycja w przyszłość, a u nas bilety są drogie, autobusy spóźnione, kursów mało, to nie zachęca, żeby zaufać MPK i nie bać się każdorazowo spóźnienia do pracy. Potrzebna jest zmiana mentalności, po co funkcjonuje transport publiczny i co ma oferować w przyszłości, na pewno to nie powinien być zarobek dla miasta, a wygodą i zachętą dla mieszkańców i turystów.
148	Skuteczne informowanie mieszkańców o dniach, w których dostępna jest bezpłatna komunikacja
149	Żadne, auto wygodniejsze
150	Nocna komunikacja. Nie mam innego wyboru jak jechać samochodem do pracy, skoro kończąc po 1 w nocy musiałabym czekać godzinę na tramwaj/autobus.
151	Mniej linii, a większa częstotliwość, zwłaszcza poza szczytem i w weekendy
152	Parkingi P+R (więcej, integracja opłaty za parkowanie z biletami KMK)
153	codziennie poruszam się komunikacją miejską, jeżeli są dni z bezpłatną komunikacją, bilet okresowy powinien być automatycznie przedłużany o liczbę takich dni
154	darmowa komunikacja miejska np. dla płacących podatki (nie trzeba było by tracić pieniędzy na kontrole i system biletów, i tak trzeba dotować komunikacje to co to za różnica)
155	Krótszy czas przejazdu komunikacją miejską
156	większenie szybkości przejazdu przez ograniczenie liczby przystanków na al. Pokoju np. odl między przystankiem Teatr Variete a Rondo Grzegórzeckie to 190m, a Dąbie i Ofiar Dąbia to 240m
157	w idealnym przypadku metro, realistycznie mniej kolizyjna KMK
158	krótki czas dojazdu do pracy

7. Płeć ankietowanego



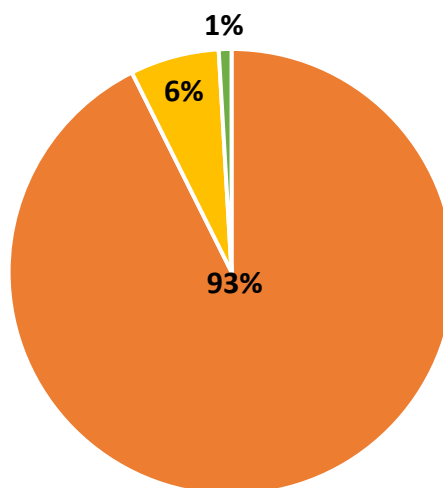
W ankiecie brało udział: 262 kobiety (48% wszystkich ankietowanych), 263 mężczyzn (49% wszystkich ankietowanych), natomiast 18 osób zaznaczyło, że odmawia wskazania odpowiedzi (3% wszystkich ankietowanych).

8. Jaki przedział wiekowy Pan/Pani reprezentuje?



Powyższy wykres przedstawia liczbę głosów względem wskazanych przedziałów wiekowych. Należy zaznaczyć, że jedna osoba w ankiecie nie zaznaczyła przedziału wiekowego, przez co liczba wszystkich zaznaczonych odpowiedzi w tym pytaniu wynosi 542.

9. Prosimy o wskazanie strefy, w której Pan/Pani mieszka



- I strefa - granice administracyjne miasta Krakowa
- II strefa - obszar administracyjny gmin: Biskupice, Czernichów, Iwanowice, Kocmyrzów - Luborzyca, Liszki, Michałowice, Mogilany, Niepołomice, Skawina, Świątyniki Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów, Zielonki
- III strefa - gmina: Brzeźnica, Jerzmanowice - Przegonia, Krzeszowice, Skąta, Słomniki

W ankiecie zdecydowana większość ankietowanych, bo aż 502 osoby, zaznaczyło że mieszka w granicach administracyjnych miasta Krakowa (93% wszystkich ankietowanych). Drugą strefę biletową jako obszar, w którym mieszka wskazało 35 osób (6% wszystkich ankietowanych). Natomiast 5 osób zaznaczyło, że mieszka w trzeciej strefie biletowej (1% wszystkich ankietowanych). Należy zaznaczyć, że jedna osoba w ankiecie nie zaznaczyła strefy, w której mieszka, przez co liczba wszystkich zaznaczonych odpowiedzi w tym pytaniu wynosi 542.

2. Dyżur telefoniczny

W ramach konsultacji społecznych zostały przeprowadzone dwa dyżury telefoniczne osób merytorycznych w zakresie przedmiotu konsultacji w terminach: 16.07.2024 r. w godz. 16:00-18:00 pod nr tel.: 12 616 86 35 oraz 06.08.2024 r. w godz. 9:00-11:00 pod nr tel. 12 616 86 29.

W podanych ww. terminach osoby merytoryczne nie odnotowały żadnego połączenia telefonicznego dotyczącego tematu konsultacji.

3. Spotkanie z mieszkańcami

W dniu 23 lipca 2024 r., w ramach jednej z form przeprowadzenia konsultacji społecznych dot. bezpłatnej komunikacji miejskiej w dni z najgorszą jakością powietrza, odbyło się spotkanie z mieszkańcami w Sali Portretowej Urzędu Miasta Krakowa na Placu Wszystkich Świętych 3-4. W spotkaniu brali udział: moderatorka, przedstawiciele Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, przedstawiciele Wydziału ds. Jakości Powietrza Urzędu Miasta Krakowa oraz mieszkańcy Krakowa i gmin ościennych w liczbie 9 osób. Spotkanie trwało 2 godziny, nie było ono rejestrowane (nagrywane) oraz nie odnotowywano danych osobowych (tj. imię i nazwisko) osób wypowiadających się. Dyskusja toczyła się w bardzo kulturalny i spokojny sposób.

Otwarcie spotkania zostało przeprowadzone przez przedstawiciela ZTP, który omówił temat spotkania oraz przedstawił obecnych pracowników Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie i Urzędu Miasta Krakowa. Następnie, moderatorka przybliżyła poszczególne przepisy dot. bezpłatnej komunikacji miejskiej w dni z najgorszą jakością powietrza oraz dane dot. liczby dni w przeciągu ostatnich lat, w których ustanowiona została bezpłatna komunikacja miejska przy złej jakości powietrza. Poinformowano również uczestników spotkania o formach w jakich przeprowadzane są przedmiotowe konsultacje wraz z terminami. Dodatkowo wskazano, że niniejsze spotkanie służy pogłębionej dyskusji w zakresie znalezienia alternatywnych rozwiązań dla bezpłatnych przejazdów komunikacją zbiorową (w dni tzw. smogowe) przy równoczesnej poprawie jakości powietrza, a także zachęceniu osób do zrezygnowania z korzystania z samochodu osobowego w mieście na rzecz transportu publicznego. Dyskusja miała mieć charakter dialogu na zasadzie zgłoszenia/wypowiedzi/pytania do ekspertów – odpowiedzi ekspertów.

Po zaprezentowaniu ww. informacji odbyła się dyskusja, w której wzięli udział mieszkańcy jak i przedstawiciele Gminy Miejskiej Kraków.

Jako pierwszy w dyskusję włączył się uczestnik, który zaznaczył, że jest naukowcem z Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie i zajmuje się problematyką zanieczyszczeń powietrza. Przedstawił on wiele uwag dot. wprowadzenia bezpłatnej komunikacji miejskiej w świetle obowiązujących aktów prawnych, m.in.:

1. Głównym źródłem zimowego smogu nie są spaliny samochodowe, ale przydomowe spalarnie drewna i węgla, najczęściej w postaci kominków czy pieców.
2. Błędneho wykonywania pomiaru, na podstawie którego podejmowana jest decyzja o bezpłatnej komunikacji miejskiej. W chwili obecnej podstawowym wyznacznikiem

do uruchomienia bezpłatnej komunikacji zbiorowej jest obecność pyłu zawieszonego PM10 w powietrzu. Dużo bardziej szkodliwy jest pył zawieszony PM2.5. Biorąc powyższe pod uwagę, decyzja dot. wprowadzenia bezpłatnych przejazdów KMK winna opierać się na pomiarach obecności pyłu zawieszonego PM2.5. Normy tego pyłu są częściej przekraczane, a wybór pomiarów z przekroczonym dozwolonym poziomem pyłu zawieszonego PM10 w powietrzu powoduje, że znacznie rzadziej występują dni z bezpłatną komunikacją miejską.

3. Nieadekwatne przepisy (normy), na podstawie których podejmowana jest decyzja o uruchomieniu bezpłatnych przejazdów KMK. Zarówno dla pyłu zawieszonego PM10 jak i PM2.5. Polskie normy odbiegają od tych obowiązujących w krajach Europy Zachodniej lub Stanach Zjednoczonych (został przytoczony przykład, że w normach amerykańskich dolna granica 24 godzinnego żółtego alarmu dla pyłu zawieszonego PM10 to $55\mu\text{g}/\text{m}^3$, a dla pyłu zawieszonego PM2.5 to $12\mu\text{g}/\text{m}^3$).
4. Powyższy obowiązujący akt prawa miejscowego opiera się na codziennej prognozie jakości powietrza, która często prowadzi do sytuacji, gdzie bezpłatne przejazdy środkami KMK obowiązują w dniu, kiedy pogoda uległa zmianie i jakość powietrza poprawiła się dzięki czynnikom atmosferycznym (np. deszcz, wiatr).
5. Rozważenie wprowadzenia opłaty za wjazd samochodem do miasta. Powyższe rozwiązanie może zmniejszyć ruch samochodowy w mieście oraz zwiększyć wpływy do Budżetu Miasta, które będzie można przeznaczyć na obniżenie cen biletów KMK lub dzięki temu umożliwić bezpłatne przejazdy transportem zbiorowym.

Uczestnik podsumował swoją wypowiedź, że na chwilę obecną kontynuowanie ustanawiania bezpłatnej komunikacji miejskiej na podstawie obowiązującej Uchwały Rady Miasta Krakowa mija się z celem, z uwagi na brak logicznej spójności.

Kolejny uczestnik spotkania postulował o przedłużenie ważności zakupionego biletu okresowego na przejazdy środkami KMK o liczbę dni, w których występuje bezpłatna komunikacja z uwagi na złą jakość powietrza.

Podczas spotkania padło również stwierdzenie, że realizacja ww. obowiązującego aktu prawa miejscowego nie zmienia długotrwałych nawyków kierowców, którzy wolą zapłacić za wygodę i komfort własnego samochodu osobowego, niż korzystać z komunikacji zbiorowej.

Niejednokrotnie uczestnicy spotkania stwierdzali, że koszty jakie ponosi Kraków wprowadzając bezpłatną komunikację w dni tzw. „smogowe”, miasto winno przeznaczać na inwestycje typu poprawa infrastruktury pieszej i rowerowej, zieleń w mieście, ochrona powietrza, itp.

Na spotkaniu uczestnicy pytali ZTP o dane, które wykazują wpływ bezpłatnej komunikacji miejskiej na preferencje osób poruszających się w mieście (np. różnice między skalą korzystania z transportu zbiorowego w dni z płatną i bezpłatną komunikacją przy uwzględnieniu natężenia ruchu samochodowego). Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie nie jest w posiadaniu takich danych. Jedyne dane jakie ww. Zarząd posiada to ilość oraz wartość sprzedanych biletów KMK, a także liczbę osób legitymujących się dowodem rejestracyjnym samochodu osobowego w czasie kontroli w latach 2017-2018, kiedy na tej podstawie obowiązywały bezpłatne przejazdy KMK w dni tzw. „smogowe”.

W czasie spotkania moderatorka dokonała podsumowania przeprowadzonej dyskusji. Po pierwsze do podjęcia właściwej, merytorycznie uzasadnionej decyzji potrzeba danych i badań ankietowych na konkretnej grupie na temat wpływu obowiązującej Uchwały Rady Miasta na jakość powietrza, komunikację zbiorową oraz zdrowie publiczne. Wszyscy uczestnicy zgodzili się z taką konkluzją. Po drugie, biorąc pod uwagę skalę kosztów wdrażania ww. Uchwały oraz braku widocznych efektów zamierzonych celów, bezpłatna komunikacja miejska nie jest efektywnym rozwiązaniem.

W ostatniej części spotkania głos zabrali przedstawiciele Wydziału ds. Jakości Powietrza Urzędu Miasta Krakowa, zwracając uwagę, że obowiązujące prawo miejscowe uchwalone przez Sejmik Województwa Małopolskiego tj. Program Ochrony Powietrza (POP), który wprowadza działania naprawcze, służące szybszej poprawie jakości powietrza w Małopolsce, rekomenduje wprowadzanie bezpłatnej komunikacji miejskiej w sytuacji wystąpienia przekroczenia określonych poziomów szkodliwych substancji w powietrzu. Rezygnacja z takiego rozwiązania może skutkować karami dla Gminy Miejskiej Kraków.

Moderatorka zakończyła spotkanie podziękowaniem za uczestnictwo w tej formie konsultacji społecznych oraz zachęciła do wypełnienia ankiet.

VI. Podsumowanie i wnioski

Jak pokazują przeprowadzone konsultacje społeczne, aż 96% ankietowanych wie, że w sytuacji przekroczenia określonych poziomów szkodliwych substancji w powietrzu na terenie miasta Krakowa oraz gmin sąsiadujących, ustanawiana jest bezpłatna komunikacja miejska.

Jednocześnie, 60% ankietowanych wskazało, że popierają ideę ustanawiania bezpłatnych przejazdów KMK w dni tzw. „smogowe”, natomiast 31% ankietowanych jest przeciwna wprowadzaniu ww. rozwiązania.

Ponad połowa mieszkańców i mieszkanki wskazała, że korzysta z wprowadzanej bezpłatnej komunikacji miejskiej w dni z najgorszą jakością powietrza, natomiast 48% zaznaczyło, że nie korzysta z ww. rozwiązania podczas dni „smogowych” podając argument, że takie przejazdy nie są dla nich bezpłatne z uwagi na zakupiony wcześniej bilet okresowy KMK.

Ważnym tematem dyskutowanym podczas konsultacji były zgłoszone propozycje przez mieszkanki i mieszkańców dot. zachęcenia osób do zrezygnowania z samochodu osobowego w mieście na rzecz transportu zbiorowego. Część ankietowanych jako ww. działanie wskazała na zwiększoną częstotliwość kursów KMK, preferencyjną cenę biletu okresowego na przejazdy KMK oraz wprowadzenie priorytetów dla KMK. Dodatkowo, ankietowani w formularzu umieścili swoje własne propozycje m.in.: przedłużenie ważności obowiązującego biletu okresowego o liczbę dni, w których obowiązywała bezpłatna komunikacja miejska, niższą cenę biletów KMK bądź nawet bezpłatną komunikację miejską dla osób płacących podatki w Krakowie, czy nową sieć połączeń komunikacyjnych umożliwiających szybsze podróże w relacji dom – praca – dom.

Z analizy zebranych danych wynika, iż 50% ankietowanych wskazała, że wybiera KMK jako codzienny środek transportu, z czego połowa z nich korzysta z biletu okresowego KMK. Powyższe przyczyniło się do wskazania przez ankietowanych znacznej liczby propozycji wprowadzenia przedłużenia ważności biletu okresowego KMK o liczbę dni, w których uruchomiona została bezpłatna komunikacja miejska z uwagi na złą jakość powietrza.

Podczas przedmiotowych konsultacji społecznych zwrócono uwagę, że istotną kwestią w sprawie zachowania ww. uprawnienia bądź jego likwidacji powinny być dane liczbowe wskazujące na dokładną ilość osób rezygnujących z korzystania z samochodu osobowego na rzecz komunikacji zbiorowej w dni tzw. „smogowe”.

Jednocześnie zaznacza się, że obowiązujące prawo miejscowe uchwalone przez Sejmik Województwa Małopolskiego tj. Program Ochrony Powietrza (POP), który wprowadza działania naprawcze, służące szybszej poprawie jakości powietrza w Małopolsce, rekomenduje wprowadzanie bezpłatnej komunikacji miejskiej w sytuacji wystąpienia przekroczenia określonych poziomów szkodliwych substancji w powietrzu. Rezygnacja z takiego rozwiązania może skutkować karami dla Gminy Miejskiej Kraków.



Na zakończenie raportu warto podkreślić, że niezależnie od tego czy ustanawianie bezpłatnej komunikacji miejskiej w dni z najgorszą jakością powietrza będzie w przyszłości funkcjonować w formie jaka obowiązuje aktualnie, bądź na podstawie modyfikacji zapisów prawa miejscowego, w przypadku dalszych decyzji dot. ww. rozwiązania, należy je podejmować w oparciu o sugestie zgłoszone podczas konsultacji społecznych.

Załącznik nr 1 – Postulaty osób uczestniczących w konsultacjach społecznych

Poniżej zagregowane zostały wszystkie wnioski, uwagi, opinie zgłoszone podczas konsultacji za pośrednictwem wszystkich przeprowadzonych form. Jednocześnie, Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie informuje, że przesłane przez osoby uczestniczące w konsultacjach społecznych propozycje działań, które skłoniłyby do zrezygnowania z samochodu, miały na celu wskazanie tutaj Zarządowi dodatkowych kroków, jakie należy podjąć, aby zachęcić do podróżowania komunikacją zbiorową. Pytanie nr 6 w ankiecie nie było bezpośrednio związane z tematem przedmiotowych konsultacji społecznych, ale jego intencją było uzyskanie dodatkowych opinii mieszkańców, mieszkańców oraz innych interesariuszy w zakresie wybrania komunikacji zbiorowej zamiast korzystania z własnego samochodu osobowego.

Lp.	Pomysły i uwagi zgłoszone w ramach konsultacji	Stanowisko Prezydenta Miasta Krakowa odnośnie proponowanych rozwiązań
1.	<p>Niższa cena biletów/ obniżenie cen biletów KMK</p> <p>Ulga lub bezpłatny bilet dla Mieszkańców Krakowa</p> <p>Zniżki dla mieszkańców gmin ościennych, tylko na określone strefy i finansowane przez gminy ościenne.</p>	<p>Odrzucono. W chwili obecnej nie planuje się obniżki cen biletów na przejazdy KMK. Należy mieć na względzie, że koszty funkcjonowania systemu KMK ciągle rosną – wskaźnik pokrycia w 2024 r. wszystkich kosztów funkcjonowania systemu KMK przychodami m.in. ze sprzedaży biletów kształtuje się na poziomie 43%. Pozostała część środków dofinansowywana jest z budżetu Miasta Krakowa.</p> <p>Częściowo uwzględniono. W aktualnej ofercie biletowej osoby posiadające status Karty Krakowskiej mają możliwość zakupu tańszych biletów – biletów Mieszkańca o ponad 40% tańszych w stosunku do oferty standardowej. W chwili obecnej nie planuje się wprowadzenia bezpłatnego biletu dla Mieszkańców Krakowa.</p> <p>Odrzucono. Podejmowanie decyzji w zakresie programów lojalnościowych w poszczególnych gminach sąsiadujących i ich realizacja leżą w kompetencjach władz gmin ościennych.</p>



	<p>Przedłużenie ważności zakupionego biletu okresowego na przejazdy KMK o dni, w których wystąpiły dni tzw. "smogowe"</p> <p>Bilety turystyczne dla osób odwiedzających Kraków</p> <p>Nowa taryfa biletowa uwzględniająca m.in. bilet odcinkowy</p> <p>Studenci powinni płacić normalną cenę biletu KMK, a nie mieć tańsze przejazdy</p> <p>Darmowy lub tani bilet okresowy na cały sezon smogowy</p> <p>Powiększenie strefy I do Modlniczki</p> <p>Integracja taryfowa z koleją aglomeracyjną</p>	<p>Odrzucono. ZTP nie planuje wprowadzenia przedłużenia aktualnie obowiązującego biletu okresowego na przejazdy KMK o dni, w których wystąpiły dni tzw. „smogowe”. Pasażerowie kupując bilet miesięczny posiadają korzystniejszą cenę podróżowania komunikacją miejską w przeliczeniu na 1 dzień w stosunku do osób, które kupują codziennie bilet do kasowania.</p> <p>Obowiązuje. W ofercie biletowej znajduje się Krakowska Karta Turystyczna, która skierowana jest, za pośrednictwem biur podróży, do osób odwiedzających Kraków.</p> <p>Częściowo uwzględniono. ZTP posiada w trakcie realizacji zadanie umożliwiające w przyszłości zakup biletu odcinkowego.</p> <p>Odrzucono. Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa tj. art. 105 Ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2023 r. poz. 742, 1088, 1234, 1672, 1872, 2005, z 2024 r. poz. 124, 227, 1089) osoby legitymujące się legitymacją studencką przysługuje prawo do korzystania z 50% ulgi w opłatach za przejazdy środkami komunikacji miejskiej.</p> <p>Odrzucono. Z uwagi na znaczącą poprawę jakości powietrza a tym samym coraz mniej dni tzw. „smogowych” nie przewiduje się wprowadzenia darmowego lub taniego biletu okresowego na cały sezon smogowy.</p> <p>Odrzucono. Zgodnie z Uchwałą Nr XXI/231/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 6 lipca 2011 r. (z późn. zm.) I strefa biletowa obejmuje granice administracyjne miasta Krakowa.</p> <p>Obowiązuje. Aktualny cennik biletów obejmuje również Bilet Metropolitalny, który umożliwia wykonywanie podróży m.in. pociągami Kolei Małopolskich, POLREGIO, Kolei Śląskich, itp. Integracja z koleją aglomeracyjną jest cały czas rozwijana.</p>
--	--	--



2.	<p>Nowe linie KMK (zwiększona różnorodność połączeń) oraz zwiększenie częstotliwości kursów na trasach</p> <p>Zwiększona różnorodność i częstość połączeń autobusowych na ul. Łokietka-Tonie.</p> <p>Połączenia pomiędzy "ćwiartkami" miasta omijające centrum np. Bieżanów Prokocim - Nowa Huta</p> <p>Przywrócenie sprawdzonych tras komunikacyjnych (np. 184 Prądnik Czerwony - Os. Kurdwanów, 125 Złocień - Szpital Rydygiera, 139 Mydlniki – Kombinat</p> <p>Wprowadzenie linii KMK w obszary gorzej skomunikowane, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc, w których do przystanku trzeba dojść 1-2 km a autobus kursuje co godzinę lub rzadziej.</p>	<p>Częściowo uwzględniono. ZTP stara się dostosowywać ofertę linii KMK do potrzeb i oczekiwań mieszkańców. Musi przy tym jednak uwzględniać ograniczenia operacyjne i taborowe Operatorów realizujących przewozy, a także wielkość środków finansowych przeznaczonych na funkcjonowanie komunikacji tramwajowej i autobusowej w ramach Budżetu Miasta Krakowa. Biorąc pod uwagę powyższe i pomimo faktu nieustannego rozwoju sieci Komunikacji Miejskiej w Krakowie, ZTP nie jest w stanie zapewnić bezpośrednich połączeń we wszystkich relacjach, których oczekują tego mieszkańcy.</p> <p>Częściowo uwzględniono. Od września 2024 roku po ul. Łokietka kursują linie 120 i 420 z łączną częstotliwością co 15 minut w godzinach szczytu i co 20 minut poza godzinami szczytu. Oprócz tego są linie aglomeracyjne. W ocenie ZTP oferta jest dostosowana do występujących potrzeb przewozowych.</p> <p>Przyjęto. ZTP będzie pracować nad lepszym połączeniem Nowej Huty z Bieżanowem-Prokocimem</p> <p>Odrzucono. Wspomniane linie na krótszych trasach pracują bardziej regularnie.</p> <p>Uwzględniono. W ostatnich miesiącach wiele miejsc wykluczonych komunikacyjnie zyskało połączenie autobusowe.</p>
----	---	--



<p>Synchronizacja kursów na obrzeżach miasta, w celu łatwiejszej przesiadki.</p>	<p>Odrzucono. Niestety synchronizacja wszystkich linii autobusowych ze sobą nie jest możliwa.</p>
<p>Dogodne połączenia na trasach, bez konieczności przesiadek np. Ruczaj - Stary Bieżanów</p>	<p>Odrzucono. Niestety nie ma możliwości zapewnienia bezpośrednich połączeń we wszystkich relacjach, których oczekują tego pasażerowie.</p>
<p>Częstsze kursowanie linii nr 112</p>	<p>Częściowo uwzględniono. Rozkład jazdy linii 112 jest dostosowany do występujących potoków pasażerskich.</p>
<p>Wygodniejsze przystanki i węzły przystankowe</p>	<p>Przy realizacji kolejnych inwestycji czynione będą starania dotyczące wygodniejszych przystanków i węzłów przesiadkowych.</p>
<p>Połączenie z Kokotowa na rondo SDM przed 19:00 i powrót po 3:00</p>	<p>Wspomiane połączenie znajduje się poza granicami administracyjnymi Krakowa. W celu jego zapewnienia trzeba kontaktować się z gminą Wieliczka,.</p>
<p>Większa ilość przystanków i częstsze kursowania KMK. Chodzenie kilometr na przystanek i wsiadanie do zatoczonego autobusu nie zachęca</p>	<p>Brak doprecyzowania o którym miejscu mowa.</p>
<p>Połączenie pozwalające dojechać z centrum Krakowa do Skawiny na 6:00</p>	<p>Odrzucono. Istnieje możliwość dojechania na wskazanej trasie, zarówno przy pomocy Komunikacji Miejskiej w Krakowie, jak i pociągu.</p>
<p>Lepszy dojazd z sąsiednich miejscowości</p>	<p>Częściowo uwzględniono. Rozwój komunikacji do sąsiednich miejscowości uzależniony jest od zgody poszczególnych Gmin, które muszą uczestniczyć we współfinansowaniu tego typu połączeń. Niemniej, także te połączenia nieustannie są rozwijane.</p>
<p>Większy tabor w godzinach szczytu na liniach gdzie kursują NGT6 - np. linia 17 w roku szkolnym</p>	<p>Częściowo uwzględniono. W ostatnich latach większy tabor tramwajowy pojawił się na wielu liniach. W ocenie ZTP tabor kursujący na linii 17 jest dostosowany do występujących tam potoków pasażerskich.</p>
<p>Mniej linii KMK, ale większa częstotliwość ich kursowania zwłaszcza poza szczytem i w weekendy</p>	<p>Część pasażerów oczekuje mniejszej liczby linii kursujących z większą częstotliwością, natomiast inni większej liczby linii, kursujących rzadziej, ale bezpośrednio. Niestety, nie ma możliwości spełnienia wszystkich tych postulatów jednocześnie.</p>



	<p>Ograniczenie liczby przystanków na al. Pokoju</p> <p>Krótkie trasy np. linie dowozowe</p> <p>Lepsza komunikacja z Tyńcem</p> <p>Bezpośrednia KMK z miejscem pracy</p> <p>Krótszy czas przejazdu KMK</p> <p>Więcej nocnych linii KMK</p>	<p>Odrzucono. Część mieszkańców oczekuje większej dostępności przystanków. W tym przypadków również trudno spełnić wykluczające się postulaty.</p> <p>Brak doprecyzowania. Funkcjonują linie dowozowe, jednak mieszkańcy najczęściej oczekują jak najdłuższych połączeń bezpośrednich.</p> <p>Uwzględniono. Połączenie autobusowe do Tyńca jest dostosowane do występujących potoków pasażerskich.</p> <p>Uwzględniono. Działania mające na celu skrócenie czasu przejazdów Komunikacji Miejskiej w Krakowie cały czas są prowadzone, zarówno poprzez rozwój nowych tras tramwajowych, jak i wyznaczanie nowych pasów autobusowych, zarówno o charakterze stałym, jak i funkcjonujących w trakcie realizowanych inwestycji i remontów.</p> <p>Uwzględniono. Sieć komunikacji nocnej również nieustannie jest rozwijana, obejmując kolejne osiedla na terenie miasta, jak i Gmin ościennych.</p>
3.	<p>Wydzielone ścieżki rowerowe lub strefa tempo 30 w obszarach/drogach bez ścieżek, bezwzględnie przy braku chodniku</p>	<p>Postulat poza obszarem konsultacji. Niemniej jednak, Zgodnie z postulatem określonym w rekomendacji raportu Krakowskiego Panelu Transportowego https://www.krakow.pl/krakowski_panel_transportowy/268388,artykul,rekomendacje_i_raport.html konieczne jest zwiększenie liczby inwestycji w nowe drogi rowerowe (również jako samodzielne inwestycje), zapewniając spójność i ciągłość tras rowerowych w mieście, tak aby do 2028 roku możliwe było przejechanie rowerem odcinka min. 4 km wyłącznie po drodze dla rowerów, pasie rowerowym lub po obszarze objętym strefą ruchu uspokojonego z dowolnego punktu w Krakowie. Podczas opiniowania dokumentacji projektowych dla nowych zadań dążymy do wprowadzenia takich rozwiązań.</p>



	<p>Usunięcie wszystkich buspasów i ścieżek rowerowych</p> <p>Likwidacja ścieżek rowerowych wykonanych kosztem byłych dróg</p> <p>Egzekwowanie zakazu jazdy rowerów i hulajnóg po chodnikach</p>	<p>Odrzucono. W ramach referendum w roku 2014 ponad 85% procent Krakowianek i Krakowian opowiedziało się za zwiększeniem liczby dróg dla rowerów. W związku z czym likwidacja istniejącej infrastruktury rowerowej, o ile nie jest to związane z kompleksowym przekształceniem ulicy np. w ciąg ruchu uspokojonego, nie jest planowana. Zgodnie z Polityką transportową dla miasta Krakowa na lata 2016 - 2025 jednym z głównych celów jest rozwój infrastruktury rowerowej wraz z powiązaniem jej z siecią komunikacji zbiorowej. Drogi dla rowerów realizowane są w oparciu o Standardy infrastruktury rowerowej zgodnie z Zarządzeniem nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15.11.2018 r.</p> <p>Postulat poza obszarem konsultacji.</p>
4.	<p>Komfortowe wiaty przystankowe</p>	<p>Postulat jest poza obszarem konsultacji. Niemniej jednak, rodzaj wiaty przystankowej montowanej w określonej lokalizacji wynika z warunków terenowych oraz obowiązujących przepisów prawa.</p>
5.	<p>Czystość w pojazdach KMK</p> <p>Zapewnienie właściwej temperatury w pojazdach KMK (dot. klimatyzacji)</p> <p>Brak opóźnień przejazdów KMK</p> <p>Kierowcy pojazdów KMK dbający o bezproblemowe wejście z wózkiem (zatrzymanie się przy krawędzi peronu przystankowego)</p>	<p>Częściowo uwzględniono. ZTP w ramach umowy przewozowej z Operatorami (tj. MPK S.A. oraz Mobilis Sp. z o.o.) przeprowadza bieżące kontrole w zakresie m.in. czystości pojazdów KMK, punktualności wykonywania kursów oraz utrzymywania odpowiedniej temperatury w pojeździe. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w powyższych sytuacjach ZTP nakłada kary finansowe Operatorowi.</p> <p>Obowiązuje. Postulat jest realizowany poprzez wprowadzenie do umów (MPK S.A. w Krakowie i Mobilis sp. z o.o.) zapisów określających zasady obsługi przystanków przez prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej. Zapisy określają m. in. maksymalny odstęp pomiędzy drzwiami autobusu a krawężnikiem. Przewidziano również kary umowne za niestosowanie się do tych wymogów.</p>



	Usunięcie osób bezdomnych i nietrzeźwych z autobusu	Obowiązuje. Zgodnie z obowiązującymi przepisami porządkowymi dotyczącymi przewozu osób i bagażu pojazdami Komunikacji Miejskiej w Krakowie (uchwała XLIV/544/08 Rady Miasta Krakowa z późn. zm.) § 5 ust 3) kierowca ma prawo odmówić przewozu osób nietrzeźwych, mogących zabrudzić innych pasażerowi pojazd, palących tytoń, używających tzw. e-papierosów oraz środków odurzających, zachowujących się agresywnie, bądź stwarzających inne istotne zagrożenie dla pasażerów
	Dynamiczny system informacji o bieżącej realizacji kursów pojazdów	Obowiązuje. Prawie wszystkie przystanki tramwajowe w Krakowie są wyposażone w tablice Dynamicznej Informacji Pasażerskiej prezentujące rzeczywiste czasy odjazdów pojazdów komunikacji miejskiej. System jest rozbudowywany także o niektóre przystanki autobusowe. Ponadto ZTP udostępnia dane w czasie rzeczywistym w formie plików w standardzie GTFS, które są wykorzystywane przez komercyjnych dostawców aplikacji służących do planowania podróży. Pliki te umożliwiają prezentację rzeczywistego położenia środka transportu na mapie oraz prognozowany czas odjazdu z poszczególnego przystanku.
6.	Skuteczne informowanie mieszkańców o dniach, w których dostępna jest bezpłatna komunikacja	Uwzględniono. informacje w tej sprawie będą podawane do publicznej wiadomości za pomocą wszelkich dostępnych UMK/ZTP mediów. Zważywszy na krótkoterminowości tej informacji przede wszystkim mowa jest tu o mediach elektronicznych, sieci i social mediach.
7.	Większa ilość Park&Ride	Postulat jest poza obszarem konsultacji. Niemniej jednak, zgodnie z Polityką transportową dla miasta Krakowa na lata 2016 - 2025 zasadne jest budowanie parkingów P&R głównie przy stacjach i przystankach kolejowych. Dodatkowo, miasto realizuje idee budowania P&R zgodnie z Uchwałą Nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r. w sprawie przyjęcia programu parkingowego dla miasta Krakowa.
8.	Metro	Zadanie w trakcie realizacji.
9.	Dostępność kolei - przystanki kolejowe lepiej oznaczone z zadaszonymi i zabezpieczonymi parkingami rowerowymi	Postulaty są poza obszarem konsultacji. ZTP w ramach swoich zadań jest Organizatorem transportu zbiorowego realizowanego na obszarze Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących, które przystąpiły do porozumienia w celu wspólnej realizacji



	Zwiększenie ilości kursów pociągów na trasie Skawina - Kraków	publicznego transportu zbiorowego. ZTP nie ma możliwości ingerencji w zadania PKP S.A. oraz KMŁ Sp. z o.o.
10.	Spoleczeństwo nie potrafi używać komunikacji (osoby wchodzące do pojazdu stoją przy drzwiach). Wprowadzenie kampanii zachowywania się w komunikacji zbiorowej oraz kampanii dla kierowców umożliwiającej edukację w zakresie dynamicznego ruszania na światłach. Montaż liczników sekundowych na sygnalizacji świetlnej.	Postulat poza obszarem konsultacji.
11.	Badania wykazujące jaka liczba kierowców przesiada się na KMK w dni smogowe	Częściowo przyjęty. Zgłoszona opinia może zostać wzięta pod uwagę podczas ewentualnej modyfikacji zapisów obowiązującego aktu prawa miejscowego.
12.	Likwidacja dni bezpłatnej komunikacji miejskiej w dni smogowe	Decyzja dot. wprowadzenia/likwidacji bezpłatnej komunikacji miejskiej w dni z najgorszą jakością powietrza zostanie podjęta na podstawie analizy przedmiotowego raportu.
13.	Zakaz poruszania się samochodem w dni, w których występuje przekroczenie	Odrzucono. W chwili obecnej brak podstaw prawnych w oparciu o które można respektować zgłoszony postulat.
14.	Zmiana sposobu wykonywania pomiarów, na podstawie której podejmowana jest decyzja w bezpłatnej komunikacji oraz nieadekwatne przepisy (normy)	Częściowo przyjęty. W przypadku opracowywania nowych kryteriów oraz procedury dalszego obowiązywania bezpłatnej komunikacji miejskiej w dni tzw. "smogowe" przedmiotowy postulat może zostać wykorzystany.
15.	Wprowadzenie opłaty za wjazd samochodem do miasta	Odrzucono - art. 13 Ustawa o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320)