



Nowa Huta potrzebuje nowych miejsc pracy

2020-10-22

O potrzebach nowohucian oraz komunikacji publicznej Krakowie ze Sławomirem Pietrzykiem, wiceprzewodniczącym Rady Miasta Krakowa, rozmawia Katarzyna Maleta-Madejska.

Jest Pan dziennikarzem „Głosu - Tygodnika Nowohuckiego” związanym mocno z tą częścią Krakowa. Czego według Pana najbardziej potrzebują mieszkańcy tego obszaru miasta?

Sławomir Pietrzyk: Faktycznie, od lat jestem związany z Nową Hutą w rozumieniu pięciu dzielnic w aglomeracji nowohuckiej. Na łamach „Głosu - Tygodnika Nowohuckiego”, w którym pracuję ponad 30 lat, ukazują się informacje z Dzielnicy XIV Czyżyny, XV Mistrzejowice, XVI Bieńczyce, XVII Wzgórza Krzesławickie i XVIII Nowa Huta. Chcemy mieszkać w mieście przyjaznym i spełniającym nasze codzienne oczekiwania. Zatem mieszkańcy domagają się remontów chodników i jezdni, po których się poruszają. Na szczęście Nowa Huta posiada wygodne dwupasmowe ulice, szerokie chodniki i dużo zieleni przy arteriach komunikacyjnych, ale także wewnątrz osiedli i podwórek przyblokowych. Jednak po latach wszystko to wymaga rewitalizacji i odnowy. Prowadzone są w nowohuckich dzielnicach rewitalizacje parków i istniejącej zieleni. Mało tego, powstają nowe tereny zielone, jak np. miniparki, czy nowe parki, jak np. przy os. Avia. Wreszcie odzyskuje blask teren wokół Zalewu Nowohuckiego. Brakuje w Nowej Hucie parkingów, gdyż kiedyś nie przewidziano tak dużych potrzeb w tym zakresie. Niestety, stan chodników, a nawet ich brak na tzw. osiedlach peryferyjnych, wymaga sporych nakładów finansowych. Trzeba kompleksowo remontować i wymieniać oświetlenie na osiedlach na nowoczesne i energooszczędne, jak np. w Bieńczykach. Brakuje rozwiniętego monitoringu miejskiego...

Widzę, że mógłby Pan kwestię oczekiwań mieszkańców rozwijać szeroko, ale proszę krótko powiedzieć, co jest najbardziej obecnie potrzebne nowohucianom?

SP: Chyba Pani nie zaskoczę, gdy powiem, że nowe zakłady i instytucje dające miejsca pracy. Przecież kombinat metalurgiczny i związane z nim przedsiębiorstwa „zwijają się” lub w ogóle przestały istnieć. Dlatego kolosalne znaczenie mają przedsięwzięcia podejmowane przez spółkę Kraków Nowa Huta Przyszłości. Ten projekt obejmuje cztery strategiczne zamierzenia inwestycyjne: Park Naukowo-Technologiczny „Branice”, Centrum Logistyczno-Przemysłowe „Ruszcza”, Centrum Wielkoskalowych Plenerowych Wydarzeń Kulturalnych „Błonia 2.0” oraz Centrum Rekreacji i Wypoczynku „Przylasek Rusiecki”. Jeśli te zadania i inne inwestycje na terenie Nowej Huty zrealizujemy w najbliższych latach, to będę spokojny o przyszłość nowohucian.

Wróćmy jednak do przyziemnych spraw dnia codziennego. Epidemia koronawirusa bardzo mocno uderzyła w krakowski transport publiczny. Co myśli Pan o planowanych podwyżkach cen biletów?

SP: Liczba pasażerów w komunikacji miejskiej w czasie pandemii zmniejszyła się dziesięciokrotnie. Tygodniowe wpływy z biletów w szczycie pandemii były mniejsze o ok. 7,4 mln zł. Obecnie jesteśmy świadkami spotęgowanego nawrotu tej pandemii. Musimy coś zrobić w sytuacji, gdy rząd nie tylko nie pomaga samorządom, ale przez swoje działania ogranicza ich



dochody. W tej sytuacji oznacza to urealnienie opłat za przejazdy, aby nie przynosiły coraz większych strat. Podwyżki powinny być rozsądne i akceptowalne. Dlatego jestem przeciwny np. propozycjom wysokich podwyżek opłat w strefie płatnego parkowania dla mieszkańców.

Czy proponowane przez urzędników zmiany w komunikacji publicznej uważa Pan za słuszne?

SP: Wprowadzane ostatnio ograniczenia w poruszaniu się samochodami i preferencje dla rowerzystów i pieszych są przedwczesne i przygotowane nieracjonalnie. To, co zrobiono na ul. Grzegórzeckiej, gdzie zlikwidowano jeden pas jezdni dla samochodów i zamieniono go w ścieżkę rowerową, a samochody skierowano na szyny tramwajowe, jest przykładem nieodpowiedzialności. Jak można ograniczać transport publiczny, mieszając go z ruchem samochodowym, gdy obok po ścieżce rowerowej przejeżdża kilka rowerów? Podobny błąd zrobiono na moście Grunwaldzkim, gdzie setki samochodów jadących na Ruczaj stoją obecnie w korkach w godzinach szczytu, na jednym pasie, przy rozbudowanych pustych ciągach pieszych i rowerowych, które do niedawna bezkolizyjnie mieściły się na moście. Jestem za rozwojem ścieżek rowerowych i preferencjami dla pieszych, ale nie popadajmy w skrajności.