



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI METROPOLII KRAKOWSKIEJ I JEJ OBSZARU FUNKCJONALNEGO

Zarządzający procesem opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego:

Andrzej Łazęcki (Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu UMK)
Ewa Bielas (Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu UMK)
Daniel Wrzosczyk (Stowarzyszenie Metropolia Krakowska)

Zespół autorski:

Tomasz Zwoliński (Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu UMK)
Paweł Guzek (Stowarzyszenie Metropolia Krakowska)
Łukasz Kotuła (Stowarzyszenie Metropolia Krakowska)
Maciej Michnej (Politechnika Krakowska)

Współpraca:

Ewa Kozak (Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu UMK)
Gabriela Szmciarz (Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu UMK)
Włodzimierz Zaleski (Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu UMK)
Dorota Bugajska (Wydział Strategii, Planowania i Monitorowania Inwestycji UMK)
Korneliusz Grabka (Wydział Strategii, Planowania i Monitorowania Inwestycji UMK)

Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego dofinansowano w ramach projektu POIS.06.01.00-00-0084/22 pn. „Od idei do zmiany – Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej” w ramach działania 6.1 Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach, oś priorytetowa VI Programu Operacyjnego Infrastruktura i środowisko 2014 – 2020

SPIS TREŚCI

I. WPROWADZENIE	5
1. Wyzwania dla miast.....	5
1.1. Wspólne zmaganie się z wyzwaniami przyszłości	5
1.2. Zrównoważona mobilność – SUMP.....	6
2. Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego.....	11
3. Uwarunkowania terytorialne i formalne przygotowania SUMP.....	13
3.1. Zakres terytorialny działania.....	13
3.2. Podstawa działania.....	16
II. ODNIESIENIE DO DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH I ANALIZA OBECNEGO STANU MOBILNOŚCI	17
1. Ramy działania	17
1.1. Dokumenty na szczeblu Unii Europejskiej.....	17
1.2. Dokumenty o charakterze krajowym.....	17
1.3. Dokumenty o charakterze lokalnym i regionalnym.....	18
2. Ocena działań transportowych realizowanych w ostatnich 10 latach	19
III. INFORMACJE O PRZEBIEGU PROCESU KONSULTACJI ZAŁOŻEŃ PLANU	22
IV. JAK WYGLĄDA RZECZYWISTOŚĆ - DIAGNOZA	23
1. Opis struktury części diagnostycznej	23
2. Co mówią dane, badania i analizy?	24
3. Co mówią eksperci i interesariusze?.....	25
4. Co mówią mieszkańcy?.....	28
5. Podsumowanie diagnozy i analiza SWOT.....	37
6. Wpływ pandemii COVID-19 na uwarunkowania w poszczególnych obszarach diagnozy.....	38
V. SCENARIUSZE ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM	39
1. Założenia.....	39
2. Opisy możliwych scenariuszy.....	43
2.1. Scenariusz podstawowy (BAU)	43
2.2. Scenariusz aktywny.....	44
2.3. Scenariusz zrównoważony.....	45
3. Wybór scenariusza	46

VI. WIZJA I CELE ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI WRAZ Z PRZEDSTAWIENIEM LOGIKI ZMIANY	47
1. Wizja	47
2. Cele strategiczne i operacyjne realizujące założenia wizji	49
3. Zasady wdrażania założeń SUMP oraz logika kierunków rozwoju systemu mobilności.....	55
3.1. Logika i kierunki strategiczne rozwoju zrównoważonej mobilności wewnątrz Metropolii Krakowskiej	56
3.2. Logika i kierunki strategiczne rozwoju zrównoważonej mobilności w relacjach z gminami Obszaru Funkcjonalnego.....	61
3.3. Dobre praktyki.....	63
VII. DZIAŁANIA WDROŻENIOWE PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI METROPOLII KRAKOWSKIEJ I JEJ OBSZARU FUNKCJONALNEGO	64
1. Pakiety działań wdrożeniowych	64
2. Uszczegółowienie pakietów działań wdrożeniowych	70
3. Źródła finansowania	84
4. Podmioty odpowiedzialne za realizację działań.....	86
5. Metodyka zarządzania portfelem projektów w ramach SUMP.....	87
6. Monitorowanie realizacji założeń Planu (wskaźniki przyjęte dla monitorowania i oceny PZMMK).....	90
VIII. PODSUMOWANIE	93
SPIS SKRÓTÓW I DEFINICJI	94

I. WPROWADZENIE

1. Wyzwania dla miast

1.1. Wspólne zmaganie się z wyzwaniami przyszłości

Szacuje się, że do 2050 roku liczba mieszkańców miast wzrośnie do ok. 6 miliardów, tymczasem już dziś około 80% Europejczyków żyje na obszarach miejskich. Popularne wśród architektów hasło „miasta dla ludzi” w kontekście nieustannego wzrostu liczby mieszkańców miast zaczyna nabierać szerszego znaczenia. W związku z tym zachodzi konieczność bliższego przyjrzenia się relacjom między mobilnością w miastach, a jakością życia mieszkańców określaną m.in. przez czyste powietrze, ochronę przed hałasem, bezpieczeństwo, czy też swobodę poruszania się ludzi, kiedy, gdzie i jak chcą – niezależnie od wieku, dochodów czy stanu zdrowia. Postępujący rozwój gospodarczy i przestrzenny obszarów metropolitalnych w Polsce i Europie oraz coraz większe oczekiwania pasażerów związane z komfortem przemieszczania się, wymagają nieustannych zabiegów polegających na poprawie jakości i zwiększeniu efektywności systemów transportowych. Działania mające na celu poprawę lub utrzymanie komfortu mieszkańców związanego z podróżowaniem wymagają stworzenia rozwiązań systemowych zmniejszających szkodliwe oddziaływanie transportu na środowisko naturalne, poprawiających warunki mobilności oraz wpływających na zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów. Podejście kluczowych instytucji na szczeblu Unii Europejskiej, w tym Komisji Europejskiej, ukierunkowane jest na konieczność posiadania strategicznego dokumentu wskazującego na główne kierunki rozwoju mobilności, przygotowanego w odniesieniu do obszaru funkcjonalnych powiązań miasta rdzeniowego stanowiącego centrum aglomeracji oraz powiązań pomiędzy poszczególnymi podmiotami wchodzącymi w skład obszaru funkcjonalnego. Dokument ten, przyjęty na poziomie politycznym, w zamierzeniu ma zapewniać spójny kierunek działań i inwestycji w dziedzinie zrównoważonej mobilności, ogniskujących się wokół głównego celu, jakim jest zapewnienie zrównoważonego i przyjaznego z punktu widzenia użytkownika końcowego systemu transportu, uwzględniającego równomierny rozwój wszystkich form mobilności na danym obszarze.



1.2. Zrównoważona mobilność – SUMP

Ze względu na problem znacznego przekroczenia szkodliwych substancji w powietrzu systematycznie wzrasta świadomość negatywnego oddziaływania transportu indywidualnego na środowisko. Ważne jest również, aby transport ten charakteryzował się niewielkim zapotrzebowaniem na przestrzeń, dlatego władze wielu miast inwestują w transport zbiorowy oraz infrastrukturę dla mobilności aktywnej. Koniecznym jest jednak zrozumienie idei zrównoważonego transportu, która zakłada, że rozwój transportu publicznego i zachęcenie do korzystania z przyjaznych środowisku sposobów przemieszczania się, gwarantuje **lepszą jakość życia** przy nieustającym rozwoju miast. Ideą zrównoważonej mobilności jest **przemysłane podróżowanie zróżnicowanymi środkami transportu** w zależności od potrzeb, ze szczególnym uwzględnieniem wybierania kiedy tylko jest to możliwe środków innych, niż własny samochód, szczególnie w przypadku przemieszczeń na krótkich dystansach dominujących w mieście. Podejście to pozwoli na szybki rozwój całego transportu m.in. poprzez rozbudowę sieci połączeń tramwajowych i autobusowych, odnowę parku pojazdów komunikacji miejskiej, rozbudowę sieci dróg rowerowych, a także zwiększenie znaczenia ruchu pieszego. Obecnie coraz częściej mieszkańcy miast wybierają transport publiczny, rower, jak również podróże piesze. Europejskie miasta dążą do tego, aby transport był efektywny, zasobooszczędny, ekologiczny i niskoemisyjny. Założenia te znajdują odzwierciedlenie w idei przygotowania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).

Czym jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (ang. Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP)?

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej to strategiczny plan stworzony w celu zaspokojenia potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu, dla lepszej jakości życia. Opiera się on na istniejących praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji, udziału społecznego oraz oceny.

Podstawowe cechy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej to:

- Długoterminowa wizja oraz przejrzysty plan wdrożenia;
- Podejście partycypacyjne;
- Zbilansowany i zintegrowany rozwój wszystkich środków transportu;
- Integracja pozioma i pionowa;
- Ocena obecnej i przyszłej skuteczności;
- Regularne monitorowanie, przegląd oraz raportowanie;
- Branie pod uwagę kosztów zewnętrznych dla wszystkich środków transportu.

Koncepcja zrównoważonego planowania mobilności w miastach, określona w Pakiecie na rzecz mobilności w miastach (przyjętym przez Komisję Europejską pakiecie działań wspierającym zrównoważony transport miejski), **opiera się na ośmiu przyjętych zasadach przewodnich.**

<p>Plan zrównoważonej mobilności w „funkcyjnym obszarze miejskim”</p>	<p>Miasta są połączone z otoczeniem codziennymi przepływami ludzi i towarów, dlatego zasięg geograficzny SUMP musi być oparty na „funkcyjnym obszarze miejskim”.</p>
<p>Współpraca ponad granicami instytucjonalnymi</p>	<p>Wysoki poziom współpracy, koordynacji i konsultacji na różnych szczeblach samorządowych oraz między instytucjami w obszarze planowania.</p>
<p>Angażowanie obywateli i interesariuszy</p>	<p>Zaspokajanie potrzeb w zakresie mobilności ludzi w funkcjonalnym obszarze miejskim, zarówno mieszkańców i gości, jak i instytucji oraz firm mających tam swoją siedzibę. Opiera się on na przejrzystym i partycypacyjnym podejściu.</p>
<p>Ocena obecnych i przyszłych wyników</p>	<p>Dokładna ocena obecnej i przyszłej wydajności systemu transportowego w funkcjonalnym obszarze miejskim.</p>
<p>Zdefiniowanie długoterminowej wizji i jasnego planu realizacji przygotowanych w odniesieniu do realnego scenariusza rozwoju sytuacji w zakresie mobilności</p>	<p>Długoterminowa wizja rozwoju transportu i mobilności dla całego funkcjonalnego obszaru miejskiego i objęcie wszystkich rodzajów form transportu: publiczny i prywatny; pasażerski i towarowy; zmotoryzowany i niezmotoryzowany; oraz ruchomy i stacjonarny. Plan obejmuje również infrastrukturę i usługi.</p>
<p>Rozwój wszystkich rodzajów transportu w sposób zintegrowany</p>	<p>Zrównoważony i zintegrowany rozwój wszystkich istotnych rodzajów transportu, przy jednoczesnym priorytetowym znaczeniu rozwiązań w zakresie zrównoważonej mobilności.</p>
<p>Monitorowanie i ocena</p>	<p>Wdrażanie planu musi być ściśle monitorowane. Postępy w realizacji planu i osiągnięciu celów są regularnie oceniane na podstawie wybranych wskaźników wydajności.</p>
<p>Zapewnienie jakości</p>	<p>Zapewnienie jakości danych i zarządzanie ryzykiem podczas wdrażania wymagają szczególnej uwagi. Zadania te mogą być delegowane do zewnętrznych kontrolerów jakości lub innej instytucji.</p>

Poniżej zaprezentowano schemat pokazujący poszczególne kroki prowadzące do przygotowania SUMP:



Ryc. 1. Cykl SUMP – kolejne kroki i etapy przygotowania dokumentu strategicznego¹

¹ Źródło: Rupprecht Consult (redakcja), Wskazówki dotyczące opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, wydanie drugie, 2019.

Z wytycznych dotyczących przygotowania dokumentu SUMP wynikają następujące różnice pomiędzy dotychczasowym podejściem do planowania transportu a metodyką stosowaną w celu przygotowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej²:

DOTYCHCZASOWE PODEJŚCIE DO PLANOWANIA TRANSPORTU	SUMP
SKONCENTROWANE NA RUCHU	SKONCENTROWANE NA LUDZIACH
CEL: PŁYNNOŚĆ I PRĘDKOŚĆ RUCHU	CEL: DOSTĘPNOŚĆ I JAKOŚĆ ŻYCIA
SKONCENTROWANE NA ŚRODKACH TRANSPORTU	ZINTEGROWANE Z PLANOWANIEM PRZESTRZENNYM, ROZWOJEM GOSPODARCZYM, POTRZEBAMI SOCJALNYMI, JAKOŚCIĄ ŚRODOWISKA I ZDROWIA
KRÓTKO - I ŚREDNIOTERMINOWE	DŁUGOTERMINOWA WIZJA
GRANICE ADMINISTRACYJNE MIASTA	GRANICE FUNKCJONALNE, UWZGLĘDNIAJĄCE OBSZARY DOJAZDÓW DO PRACY
MANDAT POLITYCZNY I PLANOWANIE PRZEZ EKSPERTÓW	AKTYWNI ZAANGAŻOWANI WAŻNI INTERESARIUSZE I SPOŁECZEŃSTWO
DOMENA INŻYNIERÓW RUCHU	PLANOWANIE INTERDYSCYPLINARNE
SKONCENTROWANE NA INFRASTRUKTURZE	KOMBINACJA ROZWIĄZAŃ INFRASTRUKTURALNYCH, RYNKOWYCH, USŁUGOWYCH, INFORMACYJNYCH I PROMOCYJNYCH
OGRANICZONA OCENA WPŁYWU	INTENSYWNA OCENA I KSZTAŁTOWANIE PROCESÓW NAUKI I POPRAWY

² Źródło: http://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_en.pdf, Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan Contract: ELTISplus, EACI/IEE/2009/05/S12.558822

Prezentowane poniżej podejście dotyczące faktów i mitów na temat SUMP zostało wypracowane w ramach poradnika przygotowanego na potrzeby opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej³

Ryc. 2. Fakty i mity na temat SUMP

Powszechne wyobrażenia nt. SUMP - mity

Każdy musi sprzedać samochód

Nie budujemy już nowych dróg

Nie budujemy już żadnej nowej infrastruktury transportowej

SUMP powstrzymuje ludzi przed podróżowaniem - chce ograniczyć mobilność

Chodzi tylko o środowisko

Wszyscy będziemy jeździć na rowerach w przyszłym roku

SUMP w praktyce - fakty

Część z mieszkańców nie musi już tak często korzystać z samochodu

Przed decyzją o budowie nowej ulicy/drogi, analizujemy tańsze opcje, które też mogą przyczynić się do osiągnięcia postawionych celów

Dobierz działania do postawionych celów (bezpieczeństwo?, lepsze środowisko, gospodarka?). Być może nie będzie to wymagało kosztownych inwestycji

Kluczem jest dostępność, czyli aby każdy mieszkaniec mógł uzyskać podstawowe usługi i zaspokoić swoje potrzeby związane z życiem w miejskim obszarze funkcjonalnym

Chodzi o środowisko, bezpieczeństwo, jakość życia, zieloną przestrzeń, wzrost gospodarczy - i jak transport może nam pomóc osiągać te cele

Stopniowo zwiększająca się rola mobilności aktywnej i transportu publicznego sprawiają, że wykorzystanie samochodu jest nieco mniejsze

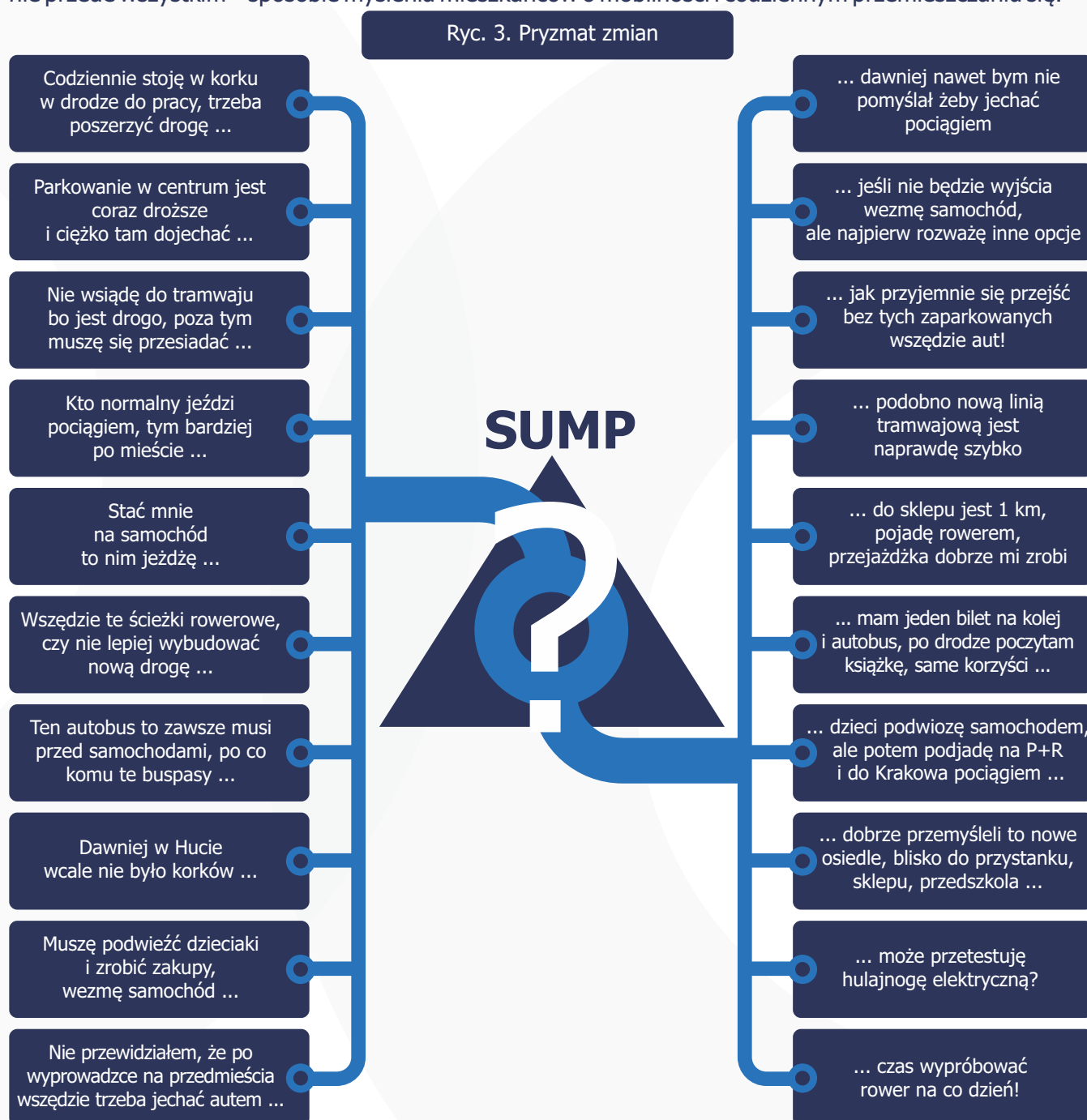


³ Źródło: CIVITAS PROSPERITY - PORADNIK – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).

2. Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego

W niniejszym dokumencie w odniesieniu do Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego wymiennie stosowane są pojęcia SUMP, PZMMK oraz Plan. Proces przygotowania Planu ma na celu przedstawienie logiki realnej zmiany w myśleniu o zrównoważonej mobilności, wyeliminowanie błędnych stereotypów oraz stworzenie warunków do zmiany sposobu myślenia o zrównoważonej mobilności i zachowaniach komunikacyjnych. Założeniem jest, by dokument pełnił funkcję pryzmatu zarówno jeśli chodzi o realne zmiany w systemie transportu korzystne dla pasażerów, jak i – jeśli nie przede wszystkim – sposobie myślenia mieszkańców o mobilności i codziennym przemieszczaniu się.

Ryc. 3. Pryzmat zmian



Opisane wyżej przesłanki stanęły u podstaw Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego. W toku prac nad dokumentem sformułowano wizję oraz cele i działania szczegółowe. Poniższa grafika obrazuje zasadnicze zagadnienia, które składają się na kompleksową strategię zrównoważonej mobilności. **Głównymi efektami realizacji strategii będą: zwiększenie dostępu do transportu publicznego, zmniejszenie ilości śmiertelnych wypadków drogowych, zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza.**

JAKA BĘDZIE MOBILNOŚĆ?
MOBILNOŚĆ W METROPOLII

Zintegrowana

Zrównoważona

Bezpieczna

Zaplanowana

Angażująca

CO CHCEMY POPRAWIĆ?
1. PRZESTRZEŃ
1.1.
Przestrzeń
publiczna1.2.
Usługi
zorientowane
na transport1.3.
Lokalne
centra1.4.
Zielone
korytarze1.5.
Planowanie
przestrzenne
2. INFRASTRUKTURA
2.1.
Węzły
przesiadkowe2.2.
Infrastruktura
ostatniej mili2.3.
Sieć dróg
rowerowych2.4.
Infrastruktura
szynowa2.5.
Tabor
3. BEZPIECZEŃSTWO
3.1.
Audyty ruchu
drogowego3.2.
Bezpieczeństwo
wokół usług
publicznych3.3.
Spadek emisji
spalin i hałasu3.4.
Zapobieganie
zagrożeniom3.5.
Usuwanie
barier
4. INFORMACJA
4.1.
Informacja4.2.
Konsultacja4.3.
Siatka
połączeń4.4.
Dane4.5.
Koordynacja
5. LOGISTYKA
5.1.
Zasady obsługi
logistycznej5.2.
Ekologiczny
transport
ładunków5.3.
Optymalizacja
transportu
towarów5.4.
Układ
komunikacyjny5.5.
Centra
przeładunku
JAKIE MAMY ZASADY?
ZASADY
Planowanie
w skali
MOFWspółpraca
ponad
granicamiAngażowanie
mieszkańców
i innych stronOcena
obecných
i przyszłych
wynikówWizja i plan
realizacjiZintegrowany
rozwój
środków
transportuMonitoring
i ocenaJakość
wdrażanych
działań

3. Uwarunkowania terytorialne i formalne przygotowania SUMP

3.1. Zakres terytorialny działania

Z uwagi na metodykę procesu wskazującą na **obszar funkcjonalny miasta** rdzeniowego jako prawidłowy z punktu widzenia opracowania dokumentu oraz mając na uwadze przyjęcie polityki rozwojowej w zakresie Mobilności jako wspólnej dla gmin Metropolii, **Miasto Kraków zaprosiło Gminy zrzeszone w Stowarzyszeniu Metropolia Krakowska do udziału w prowadzonych pracach.**

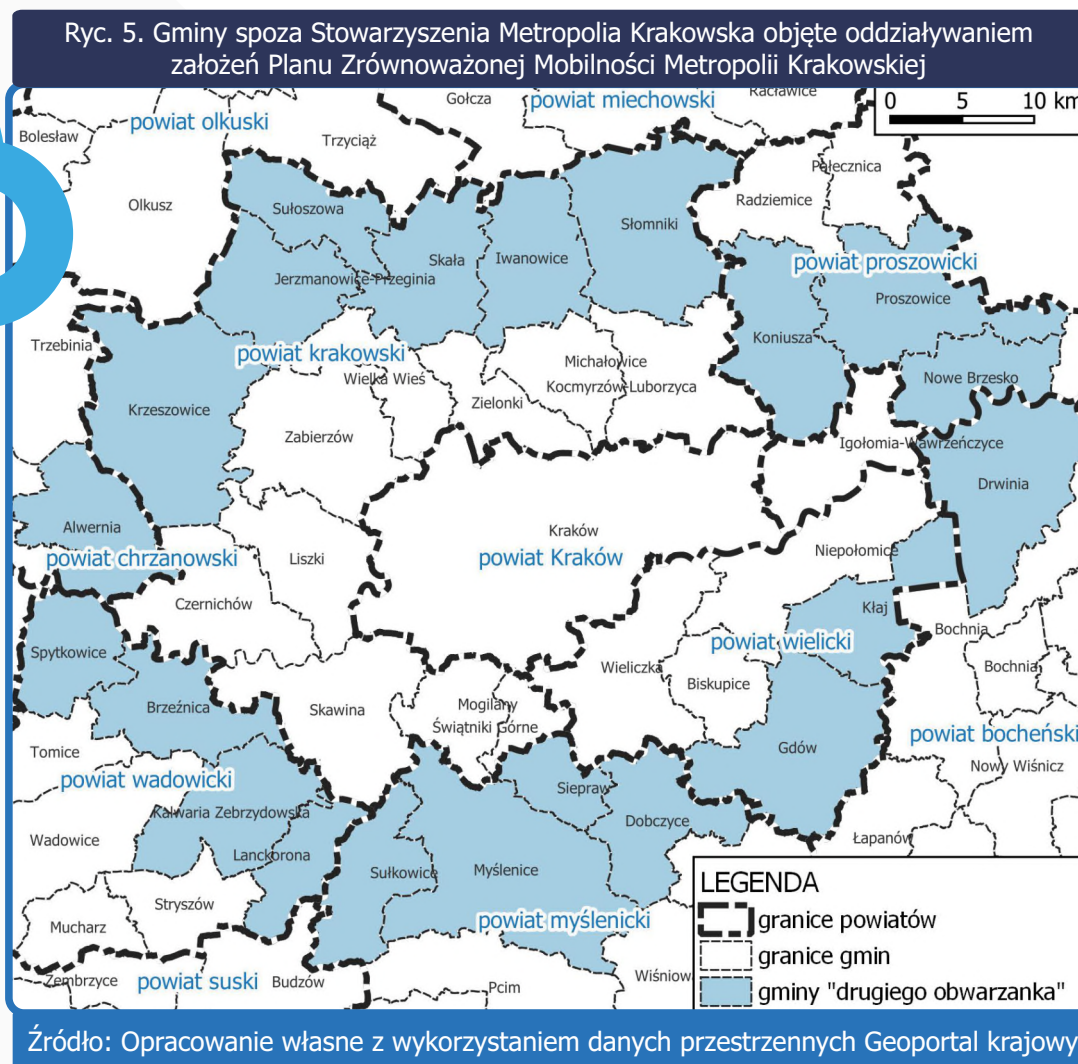
Celem działań jest **uporządkowanie kwestii związanych ze zrównoważoną mobilnością na terenie Miasta i Metropolii Krakowskiej** poprzez przygotowanie dokumentu zgodnie z założeniami procesu SUMP, spełniającego zarówno ww. wymagania Komisji Europejskiej na kolejną perspektywę finansową, jak i stanowiącego dokument wskazujący cele, priorytety oraz kierunki działań inwestycyjnych i nieinwestycyjnych w obszarze zrównoważonej mobilności, którego założenia będą realizowane przez gminy.

Wychodząc naprzeciw realizacji wynikających ze Strategii Rozwoju Krakowa wyzwań w zakresie uczynienia Obszaru Metropolitalnego Krakowa bardziej zintegrowanym, zwartym terytorium, co pozwoli na zwiększenie konkurencyjności Krakowa i całego Obszaru Metropolitalnego, Gminy Metropolii Krakowskiej zadeklarowały wolę współpracy w celu opracowania i przyjęcia na poziomie gwarantującym wdrożenie założeń dokumentu strategicznego pod nazwą „Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej”. Metropolia Krakowska obejmuje teren Miasta Krakowa oraz okolicznych gmin: Biskupice, Czernichów, Igołomia-Wawrzeńczyce, Kocmyrzów-Luborzyca, Liszki, Michałowice, Mogilany, Niepołomice, Skawina, Świątyniki Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów, Zielonki.



Ryc. 4. Gminy członkowskie Stowarzyszenia Metropolia Krakowska

PZMMK oprócz wskazanego powyżej obszaru zinstytucjonalizowanej współpracy w ramach Stowarzyszenia uwzględnia również teren gmin niebędących członkami Stowarzyszenia, ale będących jednocześnie w zasięgu powiązań funkcjonalnych z Gminą Miejską Kraków. Obszar gmin spoza Metropolii Krakowskiej został uwzględniony w Planie poprzez analizę powiązań z Miastem Krakowem oraz gminami Metropolii Krakowskiej w kontekście wynikających z SUMP obszarów strategicznych związanych ze zrównoważoną mobilnością.



Przeprowadzona analiza powiązań funkcjonalnych Miasta Krakowa jako rdzenia obszaru funkcjonalnego doprowadziła do identyfikacji gmin powiązanych funkcjonalnie z Krakowem, które zostały uwzględnione w Planie. Na potrzeby analizy przyjęto następujące kryteria:

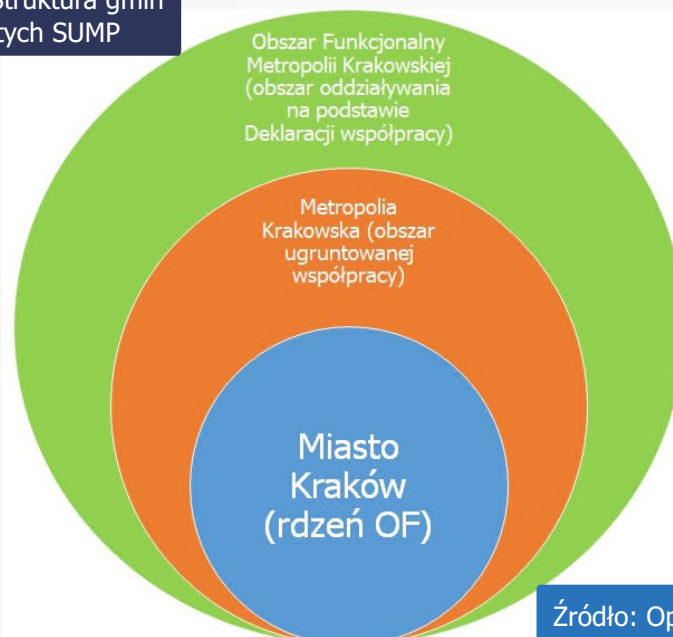
- skala dojazdów do pracy na podstawie danych GUS,
- kryterium zwartości terytorialnej oraz bezpośredniego sąsiedztwa i ciągłości – obszar obejmujący gminy w sposób bezpośredni graniczące z Miastem Krakowem jako rdzeniem obszaru funkcjonalnego oraz gminy, które połączone są z Krakowem poprzez powiązania funkcjonalne przez inne gminy w sposób ciągły,

- obszar oddziaływania systemu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej jako szkieletu systemu transportowego będącego punktem odniesienia zarówno w bezpośrednich dojazdach koleją, jak i pod kątem organizacji linii dowozowych oraz linii komunikacyjnych obsługujących tereny nieposiadające bezpośredniego dostępu do SKA,
- obszar zawartych porozumień międzygminnych w sprawie powierzenia Gminie Miejskiej Kraków wykonywania zadań publicznych w ramach lokalnego transportu zbiorowego (Komunikacja Miejska w Krakowie).

Na podstawie powyższych kryteriów zidentyfikowana została następująca struktura gmin objętych Planem Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego:

- Gmina Miejska Kraków (jako rdzeń) i gminy Metropolii Krakowskiej jako **obszar bezpośredniego wdrażania założeń SUMP i ugruntowanej współpracy terytorialnej** (gminy Biskupice, Czernichów, Igołomia-Wawrzeńczyce, Kocmyrzów-Luborzyca, Liszki, Michałowice, Mogilany, Niepołomice, Skawina, Świątniki Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów, Zielonki),
- gminy Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej jako **obszaru oddziaływania** (gminy Alwernia, Brzeźnica, Dobczyce, Drwinia, Gdów, Iwanowice, Jerzmanowice-Przebinia, Kalwaria Zebrzydowska, Koniusza, Krzeszowice, Lanckorona, Myślenice, Nowe Brzesko, Proszowice, Siepraw, Skała, Słomniki, Spytkowo, Sułkowice, Sułoszowa).

Ryc. 6. Struktura gmin objętych SUMP



Źródło: Opracowanie własne SMK

PZMMK to przede wszystkim plan działań określający szczegóły realizacji kierunków działań wskazanych w Strategii Metropolia Krakowska 2030 w dziedzinie zrównoważonej mobilności, a opracowany został zgodnie z metodyką opracowywania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) wynikającą z dokumentów na poziomie krajowym oraz europejskim.

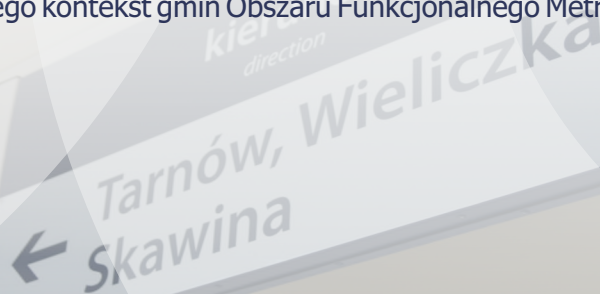
Powstały w wyniku przeprowadzenia procesu SUMP dokument stanowi przygotowany w zgodzie z unijną metodyką plan prowadzący do realizacji założeń zrównoważonej mobilności w uzgodnionych kierunkach, istotnych zarówno z punktu widzenia administracji publicznej, jak i codziennego życia mieszkańców Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego.

Identyfikacja prawidłowego zakresu terytorialnego przygotowania SUMP obejmującego obszar powiązań funkcjonalnych jest szczególnie istotna z uwagi na to, że transport miejski, aglomeracyjny i mobilność nie powinny być celem samym w sobie, ale powinny pozytywnie wpływać na wyższe cele, takie jak jakość życia i dobre samopoczucie obywateli. Stanowi to punkt wyjściowy dla koncepcji planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Zależnie od krajowego kontekstu, może istnieć obowiązek prawny wymuszający rozwój zrównoważonych planów mobilności, jednak zawsze potrzebne jest prawdziwe zaangażowanie stron, aby był to naprawdę trwały i skuteczny plan. Dyskusja prowadzona w Europie nt. popularności planów zrównoważonej mobilności miejskiej pokazała, że generalnie idea ta staje się coraz bardziej powszechna. We Francji okazuje się, że nie trzeba nadal stosować polityki przymusu - nawet miasta, od których nie wymaga się prawnie posiadania SUMP, przystępują teraz dobrowolnie do ich wdrażania i rozwoju. Dostrzegają one zalety istniejących planów, które są dobrym wskaźnikiem sukcesu. W Belgii miasta dobrowolnie opracowują SUMP, ponieważ wierzą, że pomoże to im stać się bardziej atrakcyjnymi dla obywateli i przedsiębiorstw. Podobnie jest w przypadku Niemiec.

3.2. Podstawa działania

W związku z fundamentalnym znaczeniem zintegrowanego planowania zrównoważonej mobilności oraz w kontekście uwarunkowania przez Komisję Europejską możliwości ubiegania się o fundusze europejskie w perspektywie 2021-27 od obowiązywania na terenie gminy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) Miasto Kraków wraz z gminami Metropolii Krakowskiej, przy uwzględnieniu gmin Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej, podjęły prace nad opracowaniem ww. Planu.

Podstawę współpracy w tym zakresie stanowi podjęta Uchwała nr 7/II/2021 Nadzwyczajnego Walnego Zebrania Członków Stowarzyszenia Metropolia Krakowska z dn. 23.02.2021 r. w sprawie opracowania dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej. Uszczegółowienie oraz konkretyzację ww. dokumentu stanowi podjęta Uchwała nr 31/XI/2022 Nadzwyczajnego Walnego Zebrania Członków Stowarzyszenia Metropolia Krakowska z dn. 29.11.2022 r., w której gminy Metropolii Krakowskiej deklarują wolę przyjęcia uchwałą Walnego Zebrania Członków Stowarzyszenia Metropolia Krakowska oraz uchwałami Rad Gmin dokumentu pn. Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej (SUMP). Podstawę współpracy z gminami Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej stanowią podpisane Deklaracje poparcia idei współpracy na rzecz zrównoważonego rozwoju Metropolii Krakowskiej, jednym z obszarów wspólnych działań gmin wynikającym z podpisanych dokumentów jest współpraca i koordynacja działań w zakresie przygotowania Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej (SUMP) uwzględniającego kontekst gmin Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej.



kie...
direction
← Tarnów, Wieliczka
Skawina

II. ODNIESIENIE DO DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH I ANALIZA OBECNEGO STANU MOBILNOŚCI

1. Ramy działania

Dotychczas opublikowane i obowiązujące dokumenty formalno-instytucjonalne na poziomie lokalnym, regionalnym i krajowym nie odnoszą się wprost do metodologii Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, a w szczególności nie zawierają one uwarunkowań odnoszących się wprost do PZMMK. Wynika to z faktu opracowania większości dokumentów, jeszcze przed pojawieniem się koncepcji SUMP. **W niniejszym rozdziale dokonano syntetycznej analizy dokumentów planistycznych na poziomie europejskim, krajowym oraz regionalnym i lokalnym w kontekście zawartych zapisów mogących stanowić pomocnicze uwarunkowania opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Bardziej szczegółowa analiza zawarta jest w części diagnostycznej przygotowanej na potrzeby SUMP.**

1.1. Dokumenty na szczeblu Unii Europejskiej

Strategiczne dokumenty na poziomie europejskim obejmują zarówno tzw. Białe i Zielone Księgi wskazujące strategiczne kierunki rozwoju mobilności miejskiej, jak i plany działań powiązane z koncepcją zrównoważonego rozwoju i osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 roku (Europejski Zielony Ład). Założenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej korespondują z ww. dokumentami poprzez m.in.:

- realizację w perspektywie 2030 r. realnych, a w perspektywie 2050 r. ambitnych celów związanych ze znacznym ograniczeniem emisji w transporcie w kierunku dążenia do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej,
- tworzenie efektywnych, multimodalnych powiązań transportowych w obszarze efektywnego transportu miejskiego i dojazdów do pracy,
- stymulowanie współpracy na poziomie lokalnym, regionalnym i krajowym prowadzącej do stworzenia odpowiednich struktur organizacyjnych na potrzeby koordynacji działań w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej,
- przygotowanie planu spójnych działań wspierających zrównoważoną mobilność na etapie „ostatniej mili” – węzła transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), jakim jest Miasto Kraków wraz z obszarem funkcjonalnym.

1.2. Dokumenty o charakterze krajowym

Dokumenty strategiczne na tym poziomie dotyczą zasad kształtowania polityki transportowej, polityki miejskiej oraz kierunków zagospodarowania przestrzennego kraju, oddziałujących następnie na dokumenty niższych poziomów. Założenia te spójne są z kierunkami rozwoju wskazanymi w Planie Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej, w tym pod kątem:

- celów i priorytetów rozwoju krajowego systemu transportowego (poprawa dostępności transportowej, gałęziowa i terytorialna integracja systemu transportowego, poprawa bezpieczeństwa i ograniczenie negatywnego wpływu systemów transportowych na środowisko naturalne),

- poprawy sytuacji miast pod kątem zatłoczenia, negatywnego oddziaływania transportu na środowisko oraz ukształtowania przestrzeni miejskiej zachęcającej do odbywania podróży pieszych i rowerowych,
- poprawę dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego poprzez integrację systemów transportu publicznego.

1.3. Dokumenty o charakterze lokalnym i regionalnym

Zakres dokumentów o charakterze lokalnym i regionalnym obejmuje zarówno wojewódzkie, miejskie i gminne strategie rozwoju przedstawiające kierunki rozwoju w zakresie systemów mobilności, jak i bardziej szczegółowe założenia polityki transportowej i rozwoju publicznego transportu zbiorowego, założenia kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz zasad ochrony środowiska. Analiza zakresu tych dokumentów pozwala na identyfikację obszarów, które spójne są z kierunkami przyjętymi na potrzeby prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego. Do kierunków tych należą:

- rozwój systemu publicznego transportu zbiorowego, w szczególności oparcie na systemach szynowych (kolej aglomeracyjna i regionalna, tramwaj),
- działania wspierające poprawę stanu środowiska i bezpieczeństwa pasażerów,
- kształtowanie właściwych relacji pomiędzy transportem a zagospodarowaniem przestrzennym, w tym idei Rozwoju Zorientowanego na Transport (ang. TOD – Transit Oriented Development),
- kształtowanie właściwej polityki parkingowej,
- oparcie na rozwiązaniach integrujących, zarówno infrastrukturalnych (węzły przesiadkowe, P+R), jak i w zakresie integracji taryfowo-biletowej,
- wspieranie działań w obszarze mobilności aktywnej (pieszej i rowerowej) oraz elektromobilności,
- stosowanie rozwiązań w zakresie uspokajania ruchu oraz ograniczeń dostępu dla samochodów osobowych,
- tworzenie lokalnych centrów sprzyjających zapewnieniu realizacji podstawowych potrzeb w pobliżu miejsca zamieszkania – idea „miasta 15-minutowego”,
- prowadzenia działań informacyjno-promocyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej.



2. Ocena działań transportowych realizowanych w ostatnich 10 latach.

Biorąc pod uwagę kontekst całego kraju słabym punktem obecnego procesu planowania transportu miejskiego w Polsce jest ograniczona koordynacja odpowiednich polityk sektorowych oraz działań instytucji odpowiedzialnych m.in. za planowanie przestrzenne, ochronę środowiska, integrację społeczną, rozwój gospodarczy, bezpieczeństwo, zdrowie, edukację, cyfryzację, energię czy gospodarkę mieszkaniową. Rozwiązanie tego problemu stanowi duże wyzwanie dla planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, ale jest również głównym źródłem innowacji i doskonalenia procesów planowania.

Biorąc pod uwagę kontekst lokalny, działania transportowe realizowane w gminach Metropolii Krakowskiej w ostatnich 10 latach zostały ocenione z perspektywy gmin zrzeszonych w Stowarzyszeniu Metropolia Krakowska podczas dedykowanych warsztatów przeprowadzonych w procesie opracowania SUMP dla Metropolii Krakowskiej oraz z perspektywy interesariuszy Gminy Miejskiej Kraków (GMK) w ramach oceny stopnia realizacji Uchwały nr XLVII/848/16 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia polityki transportowej dla miasta Krakowa na lata 2016 – 2025.

Przedstawiciele gmin zrzeszonych w Stowarzyszeniu Metropolia Krakowska zidentyfikowali realizowane działania transportowe w kategoriach wspierania i hamowania rozwoju zrównoważonej mobilności. Najlepszą ocenę uzyskały działania związane z szeroko rozumianymi inwestycjami dotyczącymi rozwoju infrastruktury kolejowej, pieszo-rowerowej oraz P+R, jak również działania związane z uruchamianiem linii aglomeracyjnych i dowozowych do przystanków kolei aglomeracyjnej i regionalnej. W obszarze działań hamujących – nie sprzyjających rozwojowi zrównoważonej mobilności miejskiej wskazywano najczęściej dużą intensywność zabudowy, suburbanizację, niewystarczające powiązanie planowania przestrzennego z transportem oraz zbyt wolno realizowane inwestycje związane z rozwojem zrównoważonych systemów transportu. Szczególnie istotny problem stanowi nadpodaż terenów inwestycyjnych w kontekście niewystarczającego uwzględnienia i przemyślenia kwestii ich obsługi transportowej, co negatywnie wpływa na tworzenie warunków do rozwoju zrównoważonej mobilności.



Szczegółowe opinie uczestników warsztatów zawarte są w poniższej tabeli.

Tabela 1. Opinie nt. działań wspierających oraz hamujących rozwój zrównoważonej mobilności.

**DZIAŁANIA, KTÓRE WSPARŁY
ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI:**

- Inwestycje związane z infrastrukturą kolejową (modernizacja, nowe stacje)
- Rozbudowa infrastruktury tramwajowej
- Budowa infrastruktury P+R (w tym powiązanej z koleją)
- Realizacja infrastruktury pieszo-rowerowej
- Realizacja Wiślanej Trasy Rowerowej
- Zwiększanie liczby kursów linii aglomeracyjnych oraz wprowadzanie nowych połączeń
- Uruchomienie linii aglomeracyjnej łączącej Biskupice, Wieliczkę i Kraków
- Uruchomienie linii dowozowej do kolei (Górna Wieś – Łuczyce)
- Nowe przystanki autobusowe oraz poprawa jakości istniejących
- Zmiany w opłatach za parkowanie w ramach SPP
- Wdrażanie idei woonerf w wybranych lokalizacjach
- Opracowywanie planów mobilności części gmin

**DZIAŁANIA, KTÓRE HAMOWAŁY
ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI:**

- Bardzo duża intensywność zabudowy, „rozlewanie się” miasta – suburbanizacja
- Niewystarczające powiązanie planowania przestrzennego z transportem – w szczególności deficyty w realizacji idei Rozwoju Zorientowanego na Transport (TOD – Transit Oriented Development)
- Brak infrastruktury drogowej lub jej rozwój niewspółmierny z intensywnością zabudowy
- Braki w infrastrukturze dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych
- Niewystarczające działania w zakresie wprowadzenia wspólnego biletu
- Niewystarczająca liczba parkingów P+R
- Niewystarczający poziom zintegrowania komunikacji z gminami posiadającymi dostęp do sieci kolejowej
- Przebudowa dróg bez uwzględnienia buspasa oraz drogi dla rowerów
- Brak odpowiedniej polityki parkingowej
- Niewystarczająca ilość dostępnych funduszy
- Wzrost kosztów funkcjonowania transportu publicznego
- Utrudniona ścieżka prawna – przepisy
- Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym (rozproszona odpowiedzialność za transport)
- Trudności związane z realizacją inwestycji integrujących transport na infrastrukturze innych Zarządców
- Niewystarczająca oferta kolei aglomeracyjnej i regionalnej oraz słaba oferta komunikacji publicznej
- Wzrost liczby samochodów wjeżdżających do Krakowa od strony gmin (zarówno lokalni mieszkańcy, jak i tranzyt)

Działania transportowe zostały również poddane ocenie przez miejskie jednostki organizacyjne, komórki organizacyjne Urzędu Miasta Krakowa, Rady Dzielnic Miasta Krakowa, Radę Programową ds. Rozwoju Systemu Transportowego Miasta Krakowa działającą przy Prezydencie Miasta Krakowa, a także w ramach badań sondażowych wśród mieszkańców Gminy Miejskiej Kraków.

Najniżej zostały ocenione działania Gminy Miejskiej Kraków w dwóch kategoriach:

- **Parkowanie** - co znajduje odzwierciedlenie w niewystarczającej liczbie zrealizowanych inwestycji budowy parkingów P+R oraz parkingów wielopoziomowych, a także stopniowym rozszerzaniu strefy płatnego parkowania.
- **Planowanie przestrzenne** – będące ściśle zależne od zapisów legislacyjnych wyższego szczebla, które komplikują realizację poszczególnych działań w tym obszarze.

Najlepiej oceniono działania Gminy Miejskiej Kraków z obszaru ochrona środowiska i poprawa jakości życia mieszkańców (w tym bezpieczeństwo), dzięki inwestycjom w nowoczesny i ekologiczny tabor komunikacji miejskiej oraz działania związane z zarządzaniem systemem transportowym i organizacją ruchu. Największe rozbieżności w ocenie pojawiły się w kategorii drogi rowerowe i ciągi piesze oraz urządzenia dla osób z niepełnosprawnościami z uwagi na ocenę tych działań w skali punktowej (poszczególnych dzielnic) a nie w skali całego miasta.

Obie perspektywy oceny działań transportowych w Metropolii Krakowskiej są zbieżne w wielu obszarach, szczególnie w zakresie planowania przestrzennego, które jest słabym punktem polityki transportowej oraz w zakresie transportu publicznego, ocenianego przez wszystkie grupy interesariuszy pozytywnie.

Z otrzymanych w ramach oceny wewnętrznej w UMK danych wynika, że najniżej zostały ocenione kategorie: „Parkowanie” (co wynikać może z liczby zrealizowanych parkingów „Parkuj i Jedź” oraz parkingów wielopoziomowych, a także rozszerzenia strefy płatnego parkowania) oraz „Planowanie przestrzenne” (co wynikać może z zapisów legislacyjnych wyższego szczebla, które komplikują realizację poszczególnych działań). Z kolei najwyżej oceniono kategorię: „Ochrona środowiska i poprawa jakości życia mieszkańców (w tym bezpieczeństwa)”, co wynikać może z nowoczesnego i ekologicznego taboru komunikacji miejskiej.

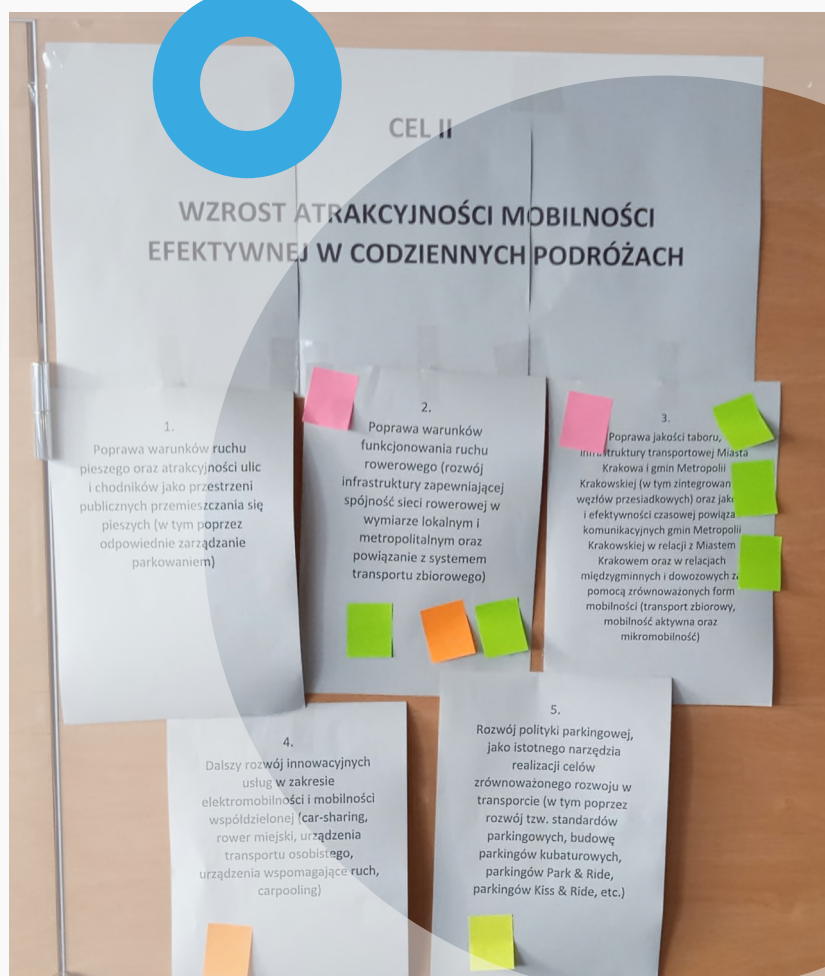
Wyniki oceny mieszkańców wskazujące na przywiązanie w istotnym stopniu do rozwoju infrastruktury drogowej i parkingowej jako najważniejszego aspektu systemu transportowego wskazują na konieczność ukierunkowania prowadzonej polityki transportowej na działania informacyjno-promocyjne w zakresie wykorzystania w codziennych podróżach innych form zrównoważonej mobilności, w szczególności transportu zbiorowego i różnych form mobilności aktywnej.



III. INFORMACJE O PRZEBIEGU PROCESU KONSULTACJI ZAŁOŻEŃ PLANU

W trakcie trwania I etapu konsultacji społecznych w ramach realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego wśród mieszkańców obszaru została przeprowadzona ankieta online, której celem była konsultacja założeń proponowanej wizji i głównych celów dokumentu, jak również poznanie opinii mieszkańców w kwestii głównych diagnozowanych przez nich problemów w obszarze mobilności, oraz poznanie ich zachowań komunikacyjnych – w tym głównych powodów wyboru codziennego środka transportu i stopnia zadowolenia z poszczególnych elementów składowych systemu mobilności. Łącznie uzyskano 2542 uzupełnione ankiety. Szczegółowy raport z przeprowadzonych ankiet (zbiorczy oraz w podziale na poszczególne gminy) stanowi odrębną treść, niniejszy dokument zawiera (w kolejnym rozdziale) syntetyczne ustalenia w poszczególnych obszarach objętych ankietą.

W kolejnej fazie proces przygotowania Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego obejmował organizację warsztatów roboczych z poszczególnymi grupami interesariuszy projektu. Warsztaty obejmowały przedstawienie samej idei SUMP, konsultację założeń wizji, podejścia do scenariuszy i celów dokumentu oraz rozpoczęcie procesu uzgadniania pakietów działań wdrożeniowych realizujących zidentyfikowane cele. Objęły one przedstawicieli gmin członkowskich Stowarzyszenia Metropolia Krakowska („I obwarzanek”), przedstawicieli powiatów i gmin Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej („II obwarzanek”), przedstawicieli Wydziałów i Departamentów Miasta Krakowa i Województwa Małopolskiego i instytucji zajmujących się zrównoważoną mobilnością na terenie objętym SUMP oraz przedstawicieli Radnych miejskich i gminnych. Niniejszy dokument zawiera (w kolejnym rozdziale) syntetyczne wnioski po przeprowadzonych warsztatach, całościowe wnioski zebrano w ramach odrębnych raportów.



IV. JAK WYGLĄDA RZECZYWISTOŚĆ - DIAGNOZA

1. Opis struktury części diagnostycznej

Opracowanie SUMP zostało poprzedzone przygotowaniem kompleksowego raportu diagnostycznego obejmującego uwarunkowania demograficzne, przestrzenne, środowiskowe, gospodarcze, społeczne i transportowe. Niniejszy dokument zawiera syntetyczne ustalenia w poszczególnych ww. obszarach.

Przekrojowy charakter części diagnostycznej wynikający z wykorzystania dotychczasowych doświadczeń podmiotów objętych Planem Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego, a także ścisłe związki pomiędzy niniejszym opracowaniem a prowadzonym równoległe procesem prowadzącym do przygotowania Strategii Metropolia Krakowska 2030 oraz funkcja Planu działań w stosunku do ww. Strategii, jaką Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej pełni na podstawie uchwały nr 3/I/2021 Nadzwyczajnego Walnego Zebrania Członków Stowarzyszenia Metropolia Krakowska z dn. 26.01.2021 r. sprawiły, że posiada ona strukturę, uwarunkowaną wkładem uzyskanym w zależności od sposobu i podmiotu pozyskanych informacji.

Diagnoza składa się z następujących części:

- co mówią dane, badania i analizy?
- co mówią eksperci i interesariusze?
- co mówią mieszkańcy?



2. Co mówią dane, badania i analizy?

Diagnoza stanu zrównoważonej mobilności na terenie Metropolii Krakowskiej na podstawie procesu dot. przygotowania Strategii Metropolia Krakowska 2030 oraz danych Gminy Miejskiej Kraków

Proces przygotowywania dokumentu pełniącego funkcję Strategii Rozwoju Ponadlokalnego, jakim jest Strategia Metropolia Krakowska 2030 pozwolił na identyfikację wniosków oraz ocenę stanu istniejącego w kluczowych dziedzinach współpracy metropolitalnej objętych Strategią. Na potrzeby niniejszego opracowania wykorzystane zostały zebrane w raportach diagnostycznych Strategii wnioski w poszczególnych obszarach powiązanych z tematyką Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Wynikają one przede wszystkim z raportów dla dziedzin: Mobilność, Środowisko i Przestrzeń oraz Gospodarka, uzupełnionych raportami dot. Edukacji, Kultury czasu wolnego, Usług społecznych oraz Inteligentnego zarządzania.

Synteza diagnozy stanu mobilności w gminach na podstawie przygotowanych gminnych syntez stanu mobilności wraz z procesem konsultacji z interesariuszami w gminach Metropolii Krakowskiej

Na potrzeby przygotowania części diagnostycznej dokumentu przeprowadzona została analiza kluczowych dokumentów o charakterze strategicznym i planistycznym gmin Metropolii Krakowskiej. Objęła ona swoim zakresem identyfikację wniosków w powiązanych z przygotowaniem SUMP obszarach:

- Stan sieci drogowej, kolejowej, transportu publicznego, pieszego i rowerowego, transportu towarowego
- Stan sieci parkingowej, polityka parkingowa
- Przyszłe zdefiniowane inwestycje w sieci transportowe
- Kluczowe dokumenty strategiczne – wnioski, główne zdefiniowane cele i priorytety rozwoju gminy
- Kluczowe aspekty i przesądzenia planowania przestrzennego
- Kluczowe aspekty związane z ochroną środowiska

Szczegółowe wnioski dla każdej z gmin wynikają z odrębnych dokumentów skonsultowanych z gminnymi interesariuszami, niniejszy dokument zawiera syntezę ustaleń i wniosków w stosunku do całego obszaru Metropolii Krakowskiej, biorąc pod uwagę zarówno powiązania transportowe z Miastem Krakowem i międzygminne powiązania transportowe, jak i zagadnienia związane z mobilnością wewnątrz gmin. Raport diagnostyczny obejmuje również analizę uwarunkowań demograficznych, przestrzennych, środowiskowych, gospodarczych, społecznych i transportowych przeprowadzoną w odniesieniu do gmin Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej.

3. Co mówią eksperci i interesariusze?

Diagnoza stanu zrównoważonej mobilności na podstawie wniosków skonsultowanych z kluczowymi interesariuszami podczas I Forum Metropolii Krakowskiej

Jednym z etapów przygotowywania założeń Strategii Metropolii Krakowska 2030 była organizacja I Forum Metropolii Krakowskiej w listopadzie 2019 r., podczas którego przy udziale kluczowych interesariuszy procesu zidentyfikowano kluczowe cele w poszczególnych obszarach objętych Strategią. Założenia te zostały wykorzystane również podczas prac nad przygotowaniem Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej jako tło planowania, wykorzystane zostały m.in. wypracowane podczas Forum rozwiązania i działania dotyczące zrównoważonej mobilności na terenie Metropolii Krakowskiej, wynikające bezpośrednio ze zdiagnozowanych kluczowych problemów.

Szczegółowe wnioski wynikające z Forum zostały zebrane w ramach odrębnego opracowania, niniejszy dokument zawiera syntetyczną informację w zakresie ustaleń Forum wykorzystanych w procesie SUMP.

Podsumowanie wywiadów diagnostycznych przeprowadzonych z kluczowymi interesariuszami procesu w ramach przygotowywania Strategii Metropolii Krakowska 2030

Podczas procesu przygotowywania Strategii Metropolii Krakowska 2030 przeprowadzone zostały wywiady z kluczowymi ekspertami będącymi interesariuszami procesu, związanymi ze środowiskiem instytucjonalnym (gminy, wydziały, spółki gminne) i akademickim. W ramach niniejszego dokumentu na potrzeby części diagnostycznej wykorzystane zostały wnioski z przeprowadzonych wywiadów, wpisujące się w poszczególne obszary związane z procesem SUMP.

Podsumowanie warsztatów przeprowadzonych z interesariuszami w ramach procesu SUMP (przedstawiciele gmin i powiatów Metropolii oraz Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej, przedstawiciele Miasta Krakowa i Województwa Małopolskiego oraz podmiotów zajmujących się zrównoważoną mobilnością, przedstawiciele Radnych miejskich i gminnych).

Przeprowadzone w formule warsztatowej spotkania z przedstawicielami gmin Metropolii Krakowskiej, przedstawicielami podmiotów zajmujących się kwestiami związanymi ze zrównoważoną mobilnością i zagospodarowaniem przestrzennym na poziomie Miasta Krakowa i Województwa Małopolskiego, przedstawicielami Radnych miejskich i gminnych oraz przedstawicielami gmin tzw. „II obwarzanka” wokół Krakowa pozwoliły na zebranie wniosków na potrzeby dalszych prac.



Dyskusja w gronie gmin Metropolii Krakowskiej dotyczyła w dużej mierze szczegółowych działań, które z perspektywy gmin wpisują się w zidentyfikowane cele, pojawiły się też propozycje zmiany kolejności niektórych celów lub ich połączenie, a także doprecyzowania treści niektórych z nich. **Istotnym punktem dyskusji była podkreślana potrzeba współpracy poszczególnych podmiotów w realizacji założeń SUMP (jest to jeden z celów szczegółowych) – szczególnie rozwiązanie problemu wzajemnych rozliczeń pomiędzy Organizatorami transportu zbiorowego**, na tym etapie nie zostały wniesione również uwagi do przedstawionego schematu logiki interwencji na obszarze gmin SMK wokół Krakowa (lokalne centra, oparcie o rolę węzłów przesiadkowych, kolej aglomeracyjna i regionalna jako szkielet z uzupełniającą rolą linii dowozowych do węzłów i przyspieszonych linii autobusowych).

Podczas spotkań **Forum Zintegrowanego Transportu Metropolii Krakowskiej** przeprowadzone zostały warsztaty, podczas których uczestnicy spotkania uzupełniali z perspektywy reprezentowanych gmin/instytucji tabelę działań szczegółowych, wskazując obszary, w które potencjalnie wpisują się inwestycje i działania ich gmin/reprezentowanych podmiotów. Uczestnicy spotkania mieli możliwość również zgłaszania uwag do proponowanych działań, a także zaproponowania dodatkowych działań istotnych z punktu widzenia SUMP. Podczas kolejnych warsztatów przedstawiciele gmin weryfikowali mapy przedstawiające inwestycje o charakterze transportowym, główne miejsca rozwoju zabudowy mieszkaniowej i produkcyjnej i jej powiązania z systemami transportu szynowego.

Podczas warsztatów z Radnymi podkreślono ważny aspekt dot. patrzenia przez pryzmat nie tylko własnej gminy, ale całego obszaru jako systemu naczyń połączonych. **Dyskusja wskazuje również na ważny aspekt integracji taryfowej jako działania mogącego zachęcić do zmiany zachowań komunikacyjnych, poruszono kwestię lokalizacji parkingów P+R, współpracy z zarządcami dróg oraz szukania efektywnych rozwiązań na potrzeby poprawy sytuacji (przy czym w tym zakresie wyrażono duże wątpliwości czy budowa pełnego metra w Krakowie jest efektywnym rozwiązaniem). Radni w dużej części skupili się na miękkich działaniach informacyjno-promocyjnych skierowanych do mieszkańców. Wskazano też, by dokument wskazywał realne do wykonania działania oraz że komfort i czas dojazdu są kluczowymi czynnikami, które mogą przyczynić się do zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców. Elementem dyskusji była również kwestia powiązań na granicach Krakowa i gmin tzw. „I obwarzanka”, w szczególności podejścia do polityki przedłużania linii tramwajowych.**

Podczas kolejnych warsztatów z przedstawicielami Radnych miejskich i gminnych oraz Włodarzy gmin Metropolii Krakowskiej w ramach połączonego posiedzenia Komisji Infrastruktury RMK oraz Komisji Innowacji, Funduszy Europejskich i Metropolii RMK uczestnicy spotkania zadawali pytania doprecyzowujące przedstawiany materiał, a po zakończeniu prezentacji odbyła się część dyskusyjna ukierunkowana na weryfikację prawidłowości przyjętych założeń oraz wniesienie uwag. **Dyskusja dotyczyła głównie horyzontu czasowego dokumentu, konsultacji z poszczególnymi uczestnikami organizacji transportu, finansowania i realizacji inwestycji, w tym parkingów Parkuj i Jedź.**

Warsztaty z interesariuszami instytucjonalnymi (w tym Departamentami i Wydziałami UMK i UMWM, spółkami miejskimi, Zarządcami infrastruktury transportowej) miały na celu dokonanie konsultacji dotychczasowych założeń SUMP – w tym zidentyfikowanych celów – oraz wyjście do kolejnego etapu, jakim będzie identyfikacja działań wdrożeniowych. Zwrócono uwagę na to, by w SUMP wskazać realny katalog działań do realizacji w perspektywie 2030 roku. Ważnym punktem dyskusji była kwestia Stref Czystego Transportu jako narzędzia pozwalającego na prowadzenie właściwej polityki w zakresie zrównoważonej mobilności, a w tym kontekście również kwestia domknięcia rozwoju układu obwodnicowego Miasta Krakowa kompensowanego przez stosowanie rozwiązań w zakresie uspokojenia ruchu w skali dzielnic, osiedli pomiędzy obwodnicami. **Podczas spotkania wskazano istotną rolę działań informacyjno-promocyjnych, uświadamiających powiązanie mobilności i planowania przestrzennego. Ważną część dyskusji stanowiła też konieczność realizacji infrastruktury uzupełniającej wokół węzłów przesiadkowych, poruszono również problem szerokości dostępnych pasów drogowych w kontekście realizacji infrastruktury pieszo-rowerowej, buspasa czy zieleni w ramach działań realizujących założenia SUMP. Sam dokument natomiast powinien być przygotowany w formie zrozumiałej dla mieszkańców jako głównych jego odbiorców.**

Podczas spotkania konsultacyjnego z przedstawicielami Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu UMWM dotyczącego **relacji dokumentu SUMP z opracowywanym Regionalnym Planem Transportowym (RPT)** dokonywano wzajemnej weryfikacji spójności założeń wynikających z opracowywanych dokumentów. Pracownicy wymienili się wzajemnie listą projektowanych działań szczegółowych (SUMP), informacjami o możliwych scenariuszach przyjętych na potrzeby RPT oraz listą inwestycji zgłoszonych przez gminy na potrzeby RPT w celu uwzględnienia ich w realizowanych pracach. Podczas spotkania poruszono również m.in. kwestie stosowania podobnych wskaźników monitorowania założeń obu dokumentów oraz schematu obsługi transportem publicznym opracowanego w ramach SUMP.

Warsztaty z przedstawicielami powiatów oraz gmin Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej zostały przeprowadzone w kontekście przeprowadzonej analizy wskazującej na oddziaływanie Miasta Krakowa jako miasta rdzeniowego obszaru funkcjonalnego na jego otoczenie (skala dojazdów do pracy oraz oddziaływania kolei aglomeracyjnej i regionalnej jako szkieletu systemu transportowego). Podczas spotkania skonsultowano wypracowane założenia celów SUMP w kontekście obszaru tzw. „II obwarzanka” gmin wokół Krakowa. **W trakcie dyskusji wskazano na konieczność uwzględnienia w dokumencie podejścia do kwestii przewoźników prywatnych, którzy stanowią uzupełnienie systemu transportowego.** Pozytywnie zostały ocenione również przedstawione założenia w zakresie węzłów przesiadkowych jako ważnego elementu systemu w związku z faktem ich funkcjonowania również poza obszarem Metropolii Krakowskiej (poruszony przykład Krzeszowic). Zwrócono też uwagę na ważną kwestię podejścia do zasad finansowania linii dowozowych oraz uruchomionych linii turystycznych i generalnie problem obsługi transportowej atrakcji turystycznych obszaru funkcjonalnego Miasta Krakowa.

Podczas kolejnych kilku przeprowadzonych spotkań warsztatowych w ramach powołanego **Zespołu ds. Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej** (funkcjonującego w ramach Komisji Innowacji, Funduszy Europejskich i Metropolii Rady Miasta Krakowa) przedstawiciele Rad oraz Włodarzy Gmin i Powiatów Metropolii Krakowskiej oraz Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej zostali poinformowani o najistotniejszych kwestiach związanych z przygotowaniem SUMP, nie zostały podczas nich wniesione zasadnicze uwagi co do obranych strategicznych kierunków w dokumencie.

4. Co mówią mieszkańcy?

Informacja o etapie konsultacji społecznych – wynikach I etapu konsultacji społecznych założeń dokumentu oraz KBR 2013, 2016, 2018, badaniach zachowań komunikacyjnych mieszkańców i wynikach konsultacji wizji i celów zidentyfikowanych na podstawie przygotowanej diagnozy.

W pracach prowadzących do przygotowania diagnozy oraz dokumentu SUMP wykorzystane zostały wnioski wynikające z przeprowadzonych konsultacji społecznych. Wnioski te wynikają z następujących procesów:

- wyniki Kompleksowych Badań Ruchu z 2013 r. wraz z badaniami dot. weryfikacji wyników (próba 1000) z 2016 i 2018 r.
- wnioski z procesu konsultacji z mieszkańcami założeń Polityki transportowej dla Miasta Krakowa na lata 2016-2025 oraz jej oceny
- wnioski z przeprowadzanych wśród mieszkańców gmin Metropolii Krakowskiej ankiet dot. istniejącego systemu transportowego – na potrzeby aktualizacji gminnych strategii rozwoju, planów mobilności etc.
- wnioski z przeprowadzonych w I kwartale 2021 r. badań zachowań transportowych mieszkańców dużych miast⁴ w odniesieniu do Miasta Krakowa
- wnioski z przeprowadzonej w ramach procesu przygotowywania Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej ankiety przeprowadzonej wśród mieszkańców Metropolii Krakowskiej w ramach I etapu konsultacji społecznych założeń niniejszego dokumentu
- wnioski z Krakowskiego Panelu Transportowego 2023
- II etap konsultacji społecznych Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego

Wnioski z ankiety przeprowadzonej w ramach I etapu konsultacji społecznych założeń SUMP zostały zaprezentowane poniżej:

- Blisko połowa respondentów wykorzystuje w swoich codziennych podróżach samochód osobowy (jako kierowca), głównie w celach zawodowych;
- Komunikacja zbiorowa to blisko 1/4 podróży, ale coraz istotniejszy staje się rower – zwłaszcza na krótszych dystansach - to aż 15% podróży;
- Czas i komfort to kluczowe czynniki przy wyborze środka transportu, ale istotne są też koszty, „zakorkowanie” miasta czy też np. po prostu przyjemność z jazdy na rowerze;
- Problem zakorkowania wskazywany jako najistotniejszy w pytaniach „otwartych” zawartych w ankiecie. Ponadto, jako jeden z ważniejszych powodów wyboru środka transportu jawią się zobowiązania mieszkańców – w zakresie np. dowożenia dzieci do szkół;
- Respondenci najwyżej oceniają stopień bezpieczeństwa, możliwość zaspokajania swoich potrzeb w miejscu zamieszkania, a najniżej ofertę biletową (w tym jej przystępność cenową), czas dojazdu i częstotliwość w transporcie publicznym oraz drogi i parkingi. Neutralną ocenę można przyznać takim sprawom, jak: atrakcyjność przestrzeni, dostępność systemów transportowych, infrastruktura rowerowa;
- Proponowana treść ogólnej wizji zyskała poparcie 77% ankietowanych, zdecydowanie na NIE wypowiedziało się tylko 5,5% respondentów;
- Najbardziej istotne dla mieszkańców cele to te związane z rozwojem zrównoważonej mobilności i poprawą jakości życia, najrzadziej wskazywany był cel związany z logistyką towarów;

⁴ Źródło: https://polskialarmsmogowy.pl/wp-content/uploads/2021/06/Raport_zachowaniantransportowe_miasta_0706_3.pdf

- Mieszkańcy przedstawili również ponad 400 propozycji własnych pomysłów - zdecydowana większość dotyczy realnych propozycji wynikających z subiektywnego postrzegania sytuacji transportowej w miejscu zamieszkania, dominowały propozycje dotyczące transportu publicznego, takie jak: rozwój systemów transportu szynowego, z czego ok. 15% ankietowanych wskazuje na budowę metra, rozbudowa infrastruktury transportu publicznego, poprawa dostępności transportu publicznego, zwiększenie częstotliwości transportu aglomeracyjnego, nocnego i świątecznego oraz skrócenie czasu przejazdu transportem publicznym (ograniczenie strat czasu autobusów i tramwajów na skrzyżowaniach i w korkach), eliminacja parkowania na chodnikach, uporządkowanie kwestii użytkowania i pozostawiania elektrycznych hulajnóg w przestrzeni publicznej oraz edukacji w kierunku przestrzegania podstawowych przepisów ruchu przez użytkowników rowerów i hulajnóg;
- Zgromadzono wiele uwag dotyczących m.in. budowy chodników (w tym propozycje konkretnych lokalizacji), rozwoju infrastruktury rowerowej, rozwoju infrastruktury drogowej, budowy parkingów, w tym parkingów P+R, ograniczanie ruchu samochodowego w centrum czy też wprowadzania stref Tempo 30. Zwracano uwagę również na kwestie szczegółowe w postaci wysokich krawężników na infrastrukturze rowerowej, stanowiące utrudnienia dla rowerzystów, niewystarczającej czystości w środkach transportu zbiorowego, brak zadaszenia i drzew w okolicy przystanków, brak możliwości płatności kartą w części automatów biletowych;
- Mieszkańcy zwracali uwagę również na elementy wymagające poprawy w kontekście osób o ograniczonej mobilności: eliminacja wysokopodłogowego taboru, poprawa nawierzchni chodników i eliminacja wysokich krawężników na peronach i w przestrzeni publicznej, ławki ułatwiające oczekiwanie na tramwaj/autobus;
- Mieszkańcy oczekują więcej terenów zielonych, parków, przestrzeni dla rowerzystów i pieszych oraz rozwoju miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w gminach;
- Pojawiły się też opinie i komentarze dotyczące edukacji i promocji oraz organizacji i zarządzania w transporcie;
- Średnia liczba codziennych podróży wynikająca z ankiet to pomiędzy 3 a 4 podróże, co stanowi wzrost w stosunku do danych wynikających z KBR 2013 (przy różnej metodyce przeprowadzanych badań)
- Identyfikacja obszarów, z których mieszkańcy są zdecydowanie lub raczej niezadowoleni (ponad 50% odpowiedzi) zgodnie z wynikami ankiety:

Przystępność cenowa transportu zbiorowego

73%

Czas dojazdu transportem zbiorowym

68,5%

Częstotliwość połączeń transportu zbiorowego

67,3%

Jakość infrastruktury drogowej i parkingowej

63,9%

Dostępność infrastruktury transportowej (pieszej, rowerowej, drogowej, transportu publicznego) dla osób o ograniczonej mobilności

63,7%

Dostępność do systemów transportowych innych, niż własny samochód

53,9%

- Pojawiły się też głosy dot. ukierunkowania na realizację udogodnień dla kierowców (poszerzanie dróg, odejście od działań w zakresie wyznaczania pasów ruchu dla rowerzystów kosztem pasów samochodowych), co sprawia, że istotną część SUMP powinny stanowić działania o charakterze miękkim, promującym ideę zrównoważonej mobilności wszystkich środków transportu.

Poniżej znajdują się wypowiedzi najważniejszej grupy interesariuszy SUMP, jakimi są sami mieszkańcy, uzyskane podczas ankiety przeprowadzonej w ramach I etapu konsultacji założeń dokumentu. Są one potwierdzeniem tezy wskazującej na z jednej strony zrozumienie i akceptację zmian prowadzących do stworzenia bardziej zrównoważonego systemu transportu, z drugiej strony jednak na istniejące głosy negujące ten kierunek:

„Poprawa warunków i wzrost atrakcyjności poruszania się środkami transportu publicznego. Ale nie dla osób nieposiadających samochodu/prawa jazdy, bo te osoby i tak komunikacją muszą się poruszać. Istotą problemu jest, aby transport zbiorowy stał się realną czasową alternatywą dla osób mogących sobie pozwolić na jazdę samochodem. Aha, i oczywiście powinno się to dziać za pomocą przede wszystkim przyspieszenia transportu zbiorowego, a nie ograniczeń dla samochodów (z wyjątkiem centrum), czy sztucznego zwiększania korków”

„Zrównoważony rozwój w oparciu o wizję miasta 15-minutowego (dostęp do miejsc pracy, usług, rekreacji, edukacji i opieki w zasięgu 15 minut spaceru). Wyeliminowanie konieczności poruszania się samochodem w celu odbywania codziennych podróży (z wyłączeniem osób, dla których jest to konieczne ze względu na ograniczenia w mobilności lub charakter pracy, np. transport towarów, maszyn). Przeznaczanie miejskich środków na rozbudowę i uzupełnianie infrastruktury społecznej w obrębie każdej dzielnicy, zamiast na budowę wielopasmowych dróg. Przestrzeń miasta przyjazna dla ruchu pieszego i rowerowego, a nie zdominowana przez samochody. Zintegrowany system komunikacji z obszarem aglomeracyjnym oparty o wygodne, częste i niezawodne połączenia kolejowe i autobusowe, do hubów przesiadkowych połączone z możliwością korzystania z transportu zbiorowego, i rowerowego do poruszania się po mieście. Holistyczne podejście do myślenia o transporcie - nie tylko jako przemieszczanie się z punktu A do B, ale też okazji do rozwoju lokalnych społeczności i biznesów, a także zdrowego ruchu, kontaktu z naturą i kontaktów społecznych niezbędnych dla zdrowia fizycznego i psychicznego.”

„Priorytetem powinno być zapewnienie podstawowych celów podróży w pobliżu miejsca zamieszkania. Następnie wygodny dojazd komunikacją publiczną, najlepiej szynową. Komunikację powinny wspomagać rower i UTO a także samochód z dostępnym zapleczem P+R. Tak aby samochodem od drzwi do drzwi jeździli tylko ci, którzy muszą.”

„Granica gminy nie jest granicą dostępności. To powinno być hasło przewodnie, aby plan się powiódł.”

„Czytelność, świadomość - wielu ludzi zwłaszcza z gmin ościennych nadal nie wie jak poruszać się komunikacją i jaki ma zasięg i możliwości. Potrzebujemy konkretnych miejscowych akcji promocyjnych "tu jest park and ride", " tu dojedziesz tak i tak", "z tego miejsca pojedziesz tu i tu", „ta aplikacja ci pomoże w komunikacji miejskiej" nie wiedząc o alternatywach nie wybierzemy ich. Mapa ścieżek rowerowych? Tu szybko dojadę rowerem...”

„Maksymalne wykorzystanie transportu szynowego do połączeń wewnątrz aglomeracji, dobra integracja z innymi środkami transportu. Planowanie - miasto 15-minutowe: lokalne/dzielnicowe centra z usługami, niewielkim handlem, funkcjami społecznymi, łatwo dostępne tereny zielone. Rozwój spójnej infrastruktury rowerowej wysokiej jakości.”

„Moja wizja rozwoju transportu opiera się na rozbudowie systemu rowerowego i transportu publicznego (kolej, tramwaje, ekologiczne autobusy, rowery, itd.). System transportowy powinien być maksymalnie ekologiczny, budowany z poszanowaniem polityk horyzontalnych, w tym z poszanowaniem zasady równości szans kobiet i mężczyzn (np. bezpieczne przystanki), równości szans dla migrantów, mniejszości etnicznych oraz zasady dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, starszych. Dobrym przykładem jest system transportu rozwinięty przez Szwajcarię, która zapewnia dostęp do publicznego transportu w każdej miejscowości, codziennie, nawet w nocy i w dużej częstotliwości, ze skoordynowanymi przesiadkami.”

„Brakuje możliwości szybkiego przemieszczenia się z jednego końca miasta na drugi. Dobrze wygląda krótka podróż transportem publicznym bo można się dostać prawie wszędzie ale gdy chcemy się przemieścić z północy na południe lub ze wschodu na zachód to zajmuje to wieki. Konieczne jest rozwiązanie uzupełniające i umożliwiające dłuższe podróże w krótkim czasie.”

„Uważam, że należy mocno postawić na uspokojenie ruchu samochodowego. Sami mamy 2 w rodzinie, ale przede wszystkim korzystamy z rowerów i komunikacji zbiorowej. Brak konsekwencji i odwagi w prowadzeniu ograniczeń. Ograniczenie prędkości do 30 nie jest przestrzegane. Byłam świadkiem przez to wielu niebezpiecznych zdarzeń drogowych. Świetnym rozwiązaniem było wprowadzenie drastycznych podwyżek za parkowanie z czego wycofaliście się. Parkingi na wąskich uliczkach są pełne plus ludzie obchodzący prawo i stojący na zakazach, skrzyżowaniach i chodnikach i terenach zielonych. Brak konsekwentnego egzekwowania. Stale widzę te same pojazdy naruszające przepisy, ani razu nie spotkałam strażników miejskich. Mycie ulic sprowadza się tylko do mycia połówki, bo druga pod parking stale zajęta.”

„Więcej przyszłościowego przewidywania. Najpierw infrastruktura, potem budowy osiedli i domów. Myślenie o "regionach piętnastominutowych" (jak "miasta piętnastominutowe"). Korzystanie z wiedzy urbanistów, socjologów, architektów i inżynierów do bardziej racjonalnego planowania przestrzennego. (Skoro jest przystanek, to, ile ludzi ma możliwości do niego dojść? Co trzeba zrobić, by mogło z niego korzystać więcej ludzi?) Skoro jest duży niezabudowany rejon na przedmieściach, to zrobimy rozeznanie, czego brak w pobliżu, zrobimy rozbudowę sieci, przewidźmy park, a dopiero potem pozwolmy ludziom i deweloperom na kupno terenu.”

„Transport w Metropolii Krakowskiej nie powinien opierać się głównie na samochodach, tak jest obecnie, wprowadzane są udogodnienia dla kierujących pojazdami kosztem pieszych i rowerzystów, nie czuję się bezpiecznie wśród wszechobecnych rozjeżdżonych samochodów, samochody powinny się usuwać z miast (wysokie opłaty za parkingi czy nawet wjazd do miasta, a niższe ceny biletów komunikacji miejskiej, przejazd taksówką jest często tańszy niż zakup biletów komunikacji już dla dwóch osób), powinny być racjonalne, bezpieczne ograniczenia prędkości, komunikacja miejska powinna być na pierwszym miejscu (ale ceny i dostępność powinny być bardziej przystępne).”

„Rodzicu z dwójką dzieci, to Twoje dzieci są przyszłością tego miasta. Wiemy, że nie rozwozisz dzieci rano ani rowerem ani tramwajem, tylko samochodem. Zrobimy wszystko, żeby ułatwić Ci jazdę przez to miasto. Usuniemy z dróg rowerzystów, zlikwidujemy na alejach pas zieleni, pieszych przeniesiemy pod ziemię, wybudujemy mnóstwo parkingów podziemnych, zamiast budować linie tramwajowe poszerzymy ulice tam gdzie ciasno (...) Rodziny z dziećmi mają w nosie wasz zrównoważony rozwój, bo się nie przesiądą na rower czy hulajnogę w zimie albo na autobus w trakcie pandemii!!! Transport samochodowy powinien zyskać najwyższy priorytet.”

„W mojej wizji liczy się czas. Jeśli droga Igołomska będzie skończona to jedyne co może konkurować z szybkością przemieszczania się jest pociąg bezpośredni do Krakowa. I parking, aby zostawić auto i jechać dalej pociągiem. Jest stacja w Kościelnikach. Można ją wykorzystać i miejsce na parking też jest. Jeżeli mamy korzystać 2 środków, aby dostać się do miasta i kolejny 3 raz się przesiadać to nikt nie zrezygnuje z samochodu nie mówiąc, że cenowo wychodzi tak samo jak nie drożej komunikacja miejska.”

„Te wszystkie pytania, które są w ankiecie są bez sensu, bo problem jest z transportem miejskim jest jeden. Olbrzymie zakorkowanie miasta. Wołające o pomstę do nieba korki. Zajmijcie się najpierw rozwiązaniem tego największego i najważniejszego problemu a dopiero potem myślcie o jakichś pomniejszych rzeczach.”



Wnioski z Krakowskiego Panelu Transportowego⁵ zostały zaprezentowane poniżej:

Główne pytanie Panelu brzmiało: **„Jak Miasto Kraków i mieszkańcy mogą wpływać na dalszy rozwój działań na rzecz zrównoważonego transportu?”**, a doprecyzowanie tego ogólnego tematu znalazło odzwierciedlenie w trzech bardziej szczegółowych zagadnieniach:

- W jaki sposób możemy optymalizować przemieszczanie się po mieście?
- W jaki sposób powinno zapewniać się miejsca parkingowe w mieście?
- W jaki sposób możemy zmniejszyć emisję z transportu i zarządzać ruchem pojazdów na terenie Krakowa po domknięciu obwodnicy autostradowej?

Rekomendacje

Krakowski Panel Transportowy ostatecznie przyjął 43 rekomendacje większością ponad 80% głosów oddanych w trakcie głosowania ostatniego dnia.

Ostateczna lista rekomendacji poddanych pod głosowanie poprzez formularz internetowy liczyła 77 pozycji w kilku blokach tematycznych, spójnych z tym, w jaki sposób były omawiane podczas spotkań. Osoby uczestniczące oceniały każdą propozycję na 5-stopniowej skali określając, w jakim stopniu zgadzają lub nie zgadzają się z tym, że dana rekomendacja powinna zostać zrealizowana: 1 – zdecydowanie się nie zgadzam, 2 – raczej się nie zgadzam, 3 – nie mam zdania, 4 – raczej się zgadzam, 5 – zdecydowanie się zgadzam. W głosowaniu wzięły udział 63 osoby, które były obecne na min. czterech spotkaniach Panelu. 43 spośród głosowanych rekomendacji osiągnęły próg poparcia rzędu 80% (czyli sumy głosów „4- raczej się zgadzam” i „5- zdecydowanie się zgadzam”), zostały oficjalnie przyjęte przez Panel i przekazane do wdrożenia.

Analiza i wykorzystanie wyników Krakowskiego Panelu Transportowego w procesie SUMP.

Proces przeprowadzenia Krakowskiego Panelu Transportowego, w związku z jego silnie partycypacyjnym charakterem, stanowił istotny etap przygotowania SUMP – w szczególności weryfikacji zasadności proponowanych działań. Cały przebieg procesu przygotowania Panelu, jego realizacja, a przede wszystkim przyjęte rekomendacje zostały poddane analizie w kontekście istniejących zapisów projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i konieczności ich dołączenia do całego procesu projektowania – w szczególności pakietów działań i działań szczegółowych. Większość rekomendacji Panelu znalazła swoje odzwierciedlenie (często nie wprost) w już podejmowanych przez Miasto działaniach, jak i w tych proponowanych do ujęcia w SUMP. Część rekomendacji stanowiła uzupełnienie lub doszczegółowienie tych zaplanowanych przedsięwzięć, a część została dołączona jako nowe pomysły, co ważne - z silnym poparciem społecznym. Nie bez znaczenia dla całego procesu SUMP były obserwacje poczynione w przebiegu Panelu, wypowiedzi ekspertów i samych osób uczestniczących, jak i szeroka lista rekomendacji, również tych które ostatecznie nie znajdują odzwierciedlenia w dokumencie (nie uzyskały wystarczającego poparcia w głosowaniu). Pełny raport z Panelu stanowi bardzo istotne źródło inspiracji i obserwacji, które będą pomocne w procesie wdrażania zapisów SUMP, jako obrazujące nastroje społeczne, obawy i potrzeby mieszkańców Krakowa w kontekście różnych rozwiązań w dziedzinie mobilności zrównoważonej.

⁵ Źródło: https://www.krakow.pl/komunikacja/267786,artykul,krakowski_panel_transportowy.html

Tabela 2. Lista rekomendacji Panelu wraz z przyporządkowaniem do Pakietu (-ów) SUMP.

Lp.	Treść rekomendacji	Poparcie na poziomie 90-100%	Realizacja rekomendacji w ramach Pakietu SUMP
		Poparcie na poziomie 80-89%	
1	Priorytetem miasta powinien być rozwój transportu publicznego (w szczególności tramwajowego i premetra), tak aby stawał się on coraz bardziej dostępny, wygodny i szybszy niż samochód do przemieszczania się po mieście.		Pakiet nr 2
2	Priorytetem miasta powinien być rozwój premetra. Rozwój powinien być połączony z kampanią informacyjną i edukacyjną dotyczącą harmonogramu prac wykonywania poszczególnych etapów premetra i przedstawiającą korzyści wynikające z premetra.		Pakiet nr 2
3	Kierunkiem rozwoju miasta Krakowa powinno być ograniczanie konieczności przemieszczania się po mieście, wspierane przez rozwój infrastruktury oraz podnoszenie jakości usług społecznych w pobliżu miejsca zamieszkania (dzielnicy) – zgodnie z koncepcją miasta 15-minutowego oraz rozwój usług publicznych online.		Pakiet nr 1
4	Uwzględnianie w Miejskich Planach Zagospodarowania Przestrzennego dla nowych osiedli wymogów dotyczących zapewnienia bazy lokali usługowych na potrzeby mieszkańców/mieszkanek.		Pakiet nr 1
5	Priorytetem miasta powinien być dialog z szerokim gronem interesariuszy/interesariuszek na rzecz rozwoju zrównoważonej mobilności. Formy dialogu powinny być różnorodne i systematycznie rozwijane, tak by uwzględniały głos wszystkich grup społecznych.		Pakiet nr 4
6	Powołanie społecznego ciała doradczego złożonego z przedstawicieli i przedstawicielek różnych grup w mieście (...), które będzie cyklicznie spotykać się, proponować i opiniować rozwiązania związane ze zrównoważonym transportem oraz określenie zakresu kompetencji i zasad jego funkcjonowania.		Pakiet nr 4
7	Poprzedzanie wprowadzania rozwiązań w zakresie ruchu i parkowania pilotażami na mniejszą skalę i/lub dialogiem z mieszkańcami/mieszkanekami danego rejonu.		Pakiet nr 4
8	Doskonalenie systemu transportu autobusowego i tramwajowego poprzez zakup nowych pojazdów oraz rozbudowę i modernizację infrastruktury. Działania te powinny gwarantować dostępność transportu zbiorowego dla osób ze specjalnymi potrzebami (pojazdy niskopodłogowe, przystanki dostosowane architektonicznie).		Pakiet nr 2
9	Rozwijanie sieci połączeń i infrastruktury transportowej na obrzeżach miasta na podstawie analizy potrzeb.		Pakiet nr 4
10	Konsekwentne opieranie miejskich planów na nowe inwestycje w system komunikacji publicznej na wynikach badań przepustowości poszczególnych kursów.		Pakiet nr 4
11	Upowszechnianie cyfrowych tablic z rozkładem jazdy na przystankach komunikacji miejskiej oraz zadbanie o to, by informacje wyświetlane na tych tablicach były na bieżąco aktualizowane i uwzględniały opóźnienia poszczególnych kursów.		Pakiet nr 4
12	Wspieranie utworzenia jednego zintegrowanego i łatwo dostępnego źródła danych (np. aplikacji), w którym możliwe będzie sprawdzenie możliwości transportowych na konkretnych trasach w ramach aglomeracji krakowskiej i innych danych, np. kosztów takiej podróży, liczby punktów przesiadkowych oraz wytworzonego CO2.		Pakiet nr 4
13	Dalsze rozszerzanie oferty dostępnych form biletów na komunikację miejską (np. o bilety przystankowe, bilety na kilka przejazdów).		Pakiet nr 4
14	Zacieśnianie współpracy z gminami ościennymi na rzecz integracji rozwoju przestrzennego z rozwojem sieci transportu zbiorowego poprzez planowanie tras transportu publicznego na jeszcze niezabudowane tereny oraz planowanie wysokiej gęstości zabudowy wokół węzłów komunikacji zbiorowej z jednoczesną dbałością o zachowanie obszarów ochrony przyrody.		Pakiet nr 4
15	Zacieśnianie współpracy z Urzędem Marszałkowskim i PKP w kwestii rozwoju kolei aglomeracyjnej.		Pakiet nr 4
16	Kontynuowanie działań na rzecz stworzenia zintegrowanego biletu na komunikację miejską i aglomeracyjną.		Pakiet nr 4
17	Dążenie do integrowania sieci transportu zbiorowego (publicznego i prywatnego) w ramach aglomeracji z planowanym rozwojem sieci P+R, w tym tworzenie wygodnych możliwości przesiadek z busów prywatnych na transport publiczny dowożący do centrum miasta.		Pakiet nr 2
18	Kontynuacja rozbudowy i uzupełniania sieci buspasów, dążąc do jej maksymalnej ciągłości. Zadanie to należy realizować w oparciu o bieżący monitoring obciążenia istniejącej sieci buspasów oraz – tam, gdzie to możliwe – uwzględniając istniejącą infrastrukturę.		Pakiet nr 2
19	Skuteczne egzekwowanie przepisów o korzystaniu z buspasów.		Pakiet nr 2
20	Bieżące monitorowanie stanu infrastruktury tramwajowej i wprowadzenie kalendarza jej zaplanowanych remontów, tak aby nie dopuścić do spadku prędkości tramwajów na skutek braku bieżącego utrzymania, a tam, gdzie tylko to możliwe, podnoszenie tej prędkości.		Pakiet nr 4
21	Zapewnianie priorytetu dla transportu szynowego w ramach II i III obwodnicy poprzez zapewnianie tramwajom pierwszeństwa na wszystkich skrzyżowaniach, dostosowanie ich rozkładów jazdy do godzin szczytu i późnych godzin powrotu oraz dostosowywanie innych środków transportu do kursowania tramwajów.		Pakiet nr 2
22	Dalsza poprawa komfortu podróży w komunikacji miejskiej z dbałością o odpowiednią wentylację, klimatyzację, czystość oraz zapach.		Pakiet nr 2

Lp.	Treść rekomendacji	Poparcie na poziomie 90-100%	Realizacja rekomendacji w ramach Pakietu SUMP
		Poparcie na poziomie 80-89%	
23	Inwestowanie na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu rowerów i pieszych, np. poprzez rozdzielanie ciągów rowerowych i pieszych, rozbudowę kładek i estakad, regularne remonty nawierzchni, dodatkowe pasy i sygnalizację świetlną dla rowerzystów/rowerzystek w wybranych miejscach.		Pakiet nr 2 i 3
24	Dalsza modernizacja i rozwój infrastruktury dla pieszych, w tym poprawa oświetlenia chodników oraz usunięcie barier architektonicznych, dostosowując chodniki i ciągi piesze dla osób z ograniczeniami ruchowymi i szczególnymi potrzebami.		Pakiet nr 2 i 3
25	Planowanie budowy i rozbudowy infrastruktury transportowej w sposób uwzględniający potrzeby pieszych, w miarę możliwości zachowując istniejące trasy piesze lub tworząc je w dogodnych dla pieszych miejscach.		Pakiet nr 1 i 2
26	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.		Pakiet nr 2
27	Przeprowadzenie akcji informacyjnej o obowiązujących przepisach dotyczących hulajnóg, rolek i innych urządzeń transportu osobistego w ruchu miejskim oraz zapewnienie skutecznego egzekwowania tych przepisów.		Pakiet nr 4
28	Zwiększenie wysiłków na rzecz rozwijania sieci parkingów P+R przy wjazdach do miasta z możliwością przesiadki na transport zbiorowy. Plany powinny być oparte na eksperckich analizach (lokalizacja, ilość miejsc) oraz uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnościami.		Pakiet nr 2
29	Zwiększenie skuteczności egzekwowania przepisów dotyczących parkowania.		Pakiet nr 1
30	Poprawa dostępności komunikacyjnej placówek ochrony zdrowia i urzędów przede wszystkim poprzez ułatwianie dojazdu komunikacją miejską, a tam, gdzie jest to niezbędne i jednocześnie możliwe, poprzez zapewnienie adekwatnej liczby miejsc parkingowych. Wdrażanie konkretnych rozwiązań w tym zakresie powinno być poprzedzone analizą dostępności poszczególnych placówek, prowadzącą do określenia kluczowych obszarów interwencji.		Pakiet nr 1 i 4
31	Kampania informacyjna wyjaśniająca cele strefy płatnego parkowania oraz sposób wydatkowania środków z opłat parkingowych.		Pakiet nr 4
32	Zapewnienie, by nowe inwestycje transportowe w maksymalnym zakresie zachowywały istniejącą przyrodę oraz tam, gdzie tylko to możliwe, wprowadzały nowe obszary zielone.		Pakiet nr 1
33	Szersze wykorzystywanie pasów zieleni (np. łąk kwietnych, krzaków) jako bezpiecznego sposobu oddzielenia tras pieszych, rowerowych i samochodowych oraz wprowadzanie zielonych ekranów akustycznych tam, gdzie jest to możliwe.		Pakiet nr 1
34	Miasto powinno dążyć do stopniowego zwiększenia udziału autobusów napędzanych paliwami alternatywnymi (szczególnie energią elektryczną) we flocie krakowskiej komunikacji miejskiej.		Pakiet nr 2
35	Określenie i wdrożenie zasad ograniczenia wjazdu samochodów ciężarowych do miasta (np. wyznaczone godziny, dni tygodnia, dopuszczalna masa całkowita pojazdu), a jednocześnie wspieranie tworzenia infrastruktury sieci magazynów na obrzeżach, umożliwiającej dowóz towarów do miasta samochodami dostawczymi.		Pakiet nr 5
36	Skuteczna egzekucja przestrzegania norm hałasu generowanego przez pojazdy.		Pakiet nr 3
37	Dążenie do eliminacji pojazdów niespełniających norm emisji spalin w taki sposób, aby koszty utylizacji takich pojazdów nie były przerzucone wyłącznie na mieszkańców/miżkanki.		Pakiet nr 3
38	Zapewnienie skutecznego przepływu informacji między wydziałami Urzędu Miasta oraz prowadzenie przez jednostki miejskie spójnej i jasnej komunikacji o procesie zarządzania systemem, wyjaśniającej mieszkańcom/ mieszkankom cele podejmowanych działań.		Pakiet nr 4
39	Dbłość o zróżnicowanie kanałów informowania i edukowania o zrównoważonym transporcie. Informacje powinny pojawiać się online i offline, blisko mieszkańców (m.in. w formie plakatów na dworcach i przystankach, w szkołach, miejscach pracy, spółdzielniach oraz w ramach dni otwartych).		Pakiet nr 4
40	Opracowanie i wdrożenie kampanii informacyjno-promocyjnej na temat transportu zbiorowego, w szczególności skierowanej do kierowców.		Pakiet nr 4
41	Zacieśnienie współpracy z gminami Metropolii Krakowskiej w celu wypracowania wspólnego podejścia do promocji zrównoważonego transportu publicznego. Takie podejście powinno zostać wypracowane do marca 2025 roku.		Pakiet nr 4
42	Dalsze zachęcanie pracodawców, aby promowali zrównoważony transport wśród swoich pracowników/pracowniczek, np. poprzez dopłaty do komunikacji miejskiej jako benefit pracowniczy, stwarzanie możliwości pracy hybrydowej i pracy w elastycznych godzinach lub wprowadzenie tak zwanych korpobusów (czyli autobusów dowożących ludzi do pracy w dużych zakładach).		Pakiet nr 4
43	Analiza zachowań transportowych wśród turystów i w razie potrzeby podjęcie działań mających na celu zachęcanie ich do korzystania ze zrównoważonego transportu, np. poprzez krótki poradnik komunikacyjny udostępniany w hotelach, na stronach rezerwacyjnych lub sms-em z wykorzystaniem geolokalizacji przy wjeździe do miasta.		Pakiet nr 4

Informacja o II etapie konsultacji społecznych Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko

W ramach II etapu konsultacji społecznych SUMP dyskutowano zapisy kompletnego projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. Konsultacje trwały od dn. 9 października 2023 r. do dn. 6 listopada 2023 r. W tym czasie zostało zorganizowane 7 spotkań w formule warsztatowej (2 w Krakowie – 13.10.2023 i 30.10.2023 oraz 5 w pozostałych gminach Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego, podzielonych na kilka grup według klucza terytorialnego – 12.10.2023 w Skawinie, 17.10.2023 w Wieliczce, 19.10.2023 w Niepołomicach, 23.10.2023 w Zabierzowie i 24.10.2023 w Michałowicach) przeznaczonych dla wszystkich mieszkańców oraz przedstawicieli lokalnej administracji publicznej czy stowarzyszeń i innych organizacji.

Spotkania te zostały przeprowadzone w formie hybrydowej (możliwy udział stacjonarny oraz zdalny), obejmowały prezentację głównych założeń SUMP wraz z zakresem działań szczegółowych realizujących założenia Planu, dyskusję nad każdym z 5 celów głównych SUMP oraz możliwość zgłaszania uwag do treści dokumentu i odniesienie się do nich. Dokument wraz z prognozą oddziaływania na środowisko równolegle przez cały okres konsultacji zamieszczony był na stronie internetowej www.obywatelski.krakow.pl, mieszkańcy oraz wszyscy interesariusze mogli zgłaszać uwagi na dostępnych formularzach.

Informacja o konsultacjach przekazywana była poprzez strony internetowe Obywatelskiego Krakowa, Stowarzyszenia Metropolia Krakowska, strony internetowe i inne kanały gmin objętych SUMP, profil Facebook Kraków w dobrym klimacie, prezentację założeń dokumentu opublikowaną na kanale Youtube. Prognoza Oddziaływania na Środowisko skonsultowana była z Regionalną Dyrekcją Ochrony Środowiska oraz Inspektorem Sanitarnym o/Kraków.

Uzupełniający element konsultacji stanowiły konsultacje instytucjonalne, przeprowadzane we wrześniu i październiku 2023 z gminami, powiatami oraz wydziałami, jednostkami oraz spółkami Gminy Miejskiej Kraków w zakresie działań szczegółowych realizujących założenia Planu wraz z częścią mapową.

Łącznie w ramach ww. procesu konsultacji wniesiono 301 uwag, z których 43% stanowiły uwagi mieszkańców, 42% uwagi o charakterze instytucjonalnym, 15% natomiast uwagi wniesione przez organizacje społeczne i stowarzyszenia. 44% uwag dotyczyło działań szczegółowych dokumentu, 35% miało charakter ogólny, 10% dotyczyło polemiki z treściami wnioskującymi z dokumentu, podobnie 10% dotyczyło części mapowej.

Pozytywną opinię dla Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego w dniu 13 listopada 2023 r. wyraziła ponadto Krakowska Rada Działalności Pożytku Publicznego, natomiast Komisja Dialogu Obywatelskiego ds. Środowiska nie wniosła uwag do dokumentu.

5. Podsumowanie diagnozy i analiza SWOT

Wnioski z przeprowadzonej diagnozy zostały zebrane w formie **analizy SWOT** podsumowującej poszczególne składowe - począwszy od tego, na co wskazują dane, badania i przeprowadzone analizy, przez wnioski wynikające z wywiadów przeprowadzonych z kluczowymi ekspertami i interesariuszami, do syntezy oceny bieżącego stanu mobilności i potrzeb mieszkańców. Kluczowe **wnioski z diagnozy** to:

- relacje **transportu i zagospodarowania przestrzennego** oddziałujące na problem **dostępności transportowej** i zapewnienie mieszkańcom właściwej obsługi komunikacyjnej,
- poziom **zintegrowania systemu transportowego**, zarówno biorąc pod uwagę transport zbiorowy, mobilność aktywną, jak i powiązanie z ruchem samochodowym, w sposób bezpośredni oddziałujące na poziom zanieczyszczenia, hałasu i zanieczyszczeń powietrza ze źródeł transportowych,
- **bezpieczeństwo** w ruchu drogowym - w odniesieniu do wszystkich uczestników ruchu,
- **koordynacja** działań i **zarządzanie** systemem transportowym, w tym dostęp do danych oraz **informacja i zaangażowanie mieszkańców** w tematy zrównoważonej mobilności,
- kwestia **logistyki** oraz docelowego **układu komunikacyjnego**.

SILNE STRONY

- ROZWINIĘTA SIĘĆ I WYSOKA JAKOŚĆ TABORU TRANSPORTU PUBLICZNEGO
- ROZWÓJ SYSTEMU PARKUJ I JEDŹ
- ROZWÓJ SZYBKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ
- INWESTYCJE NA SIECI KOLEJOWEJ
- ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TRAMWAJOWEJ NA TERENIE KRAKOWA
- ROZWÓJ INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ NA TERENIE KRAKOWA
- POTENCJAŁ TURYSTYCZNY, SPOŁECZNO-GOSPODARZY, EDUKACYJNY I BIZNESOWY METROPOLII KRAKOWSKIEJ
- MIĘKKIE FORMY ZARZĄDZANIA I PROJEKTY MOBILNOŚCIOWE
- ROZWÓJ DROGOWYCH POŁĄCZEŃ OBWODNICOWYCH WYPROWADZAJĄCYCH RUCH TRANZYTOU Z CENTRUM
- ROZWÓJ SYSTEMU MAŁOPOLSKIEJ KARTY AGLOMERACYJNEJ I KRAKOWSKIEJ KARTY MIEJSKIEJ

SŁABE STRONY

- NIEZADOWALAJĄCY WYMIAR WSPÓŁPRACY INSTYTUCJONALNEJ NA RZECZ MOBILNOŚCI
- RELACJE PLANOWANIE PRZESTRZENNE - PLANOWANIE TRANSPORTU
- KONGESTIA - SZCZEGÓLNIENIE NA WLOTACH DO KRAKOWA I W PRZESTRZENIACH MIĘDZYDZIELNICOWYCH
- OGRANICZONA DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTU KOLEJOWEGO W ZAKRESIE LINII DOWOZOWYCH, CZĘSTOTLIWOŚCI KURSÓW I STOPNIA INTEGRACJI
- OGRANICZONA PRZEPUSTOWOŚĆ ORAZ JAKOŚĆ INFRASTRUKTURY WEZŁÓW TRANSPORTU PUBLICZNEGO
- NIEKONKURENCYJNY CZAS DOJAZDU TRANSPORTEM ZBIOROWYM
- ZATŁOCZENIE TRANSPORTU ZBIOROWEGO W GODZINACH SZCZYTU
- NIEUREGULOWANY RYNEK PRZEWOŹNIKÓW PRYWATNYCH
- JAKOŚĆ I DOSTĘPNOŚĆ INFRASTRUKTURY PIESZEJ (W TYM DLA OSÓB O OGRANICZONEJ MOBILNOŚCI), ROWEROWEJ I PRZYSTANKOWEJ
- PUBLIC RELATIONS W TRANSPORCIE (NEGATYWNY WIZERUNEK TRANSPORTU ZBIOROWEGO)
- BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO
- EMISJA HAŁASU I ZANIECZYSZCZEŃ JAKO EFEKT RUCHU NIEEKOLOGICZNYCH POJAZDÓW
- BRAK WYSTARCZAJĄCYCH DANYCH ILOŚCIOWYCH I JAKOŚCIOWYCH POZWALAJĄCYCH NA ZARZĄDZANIE ZRÓWNOWAŻONĄ MOBILNOŚCIĄ

SWOT

SZANSE

- POLITYKA KLIMATYCZNA UE ORAZ MOŻLIWOŚCI FINANSOWANIA INWESTYCJI Z FUNDUSZY EUROPEJSKICH
- ROZWÓJ CENTRÓW LOKALNYCH WYNIKAJĄCY Z DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH GMIN
- POPULARYZACJA PRACY I NAUKI ZDALNEJ
- ROZWÓJ ELEKTROMOBILNOŚCI
- WZROST POPULARNOŚCI ROWERU
- ROZWÓJ STREF PŁATNEGO PARKOWANIA I ELASTYCZNYCH OPŁAT
- DZIAŁANIA W ZAKRESIE USPOKOJANIA RUCHU
- MOBILNOŚĆ WSPÓLDZIELONA
- ROSNĄCA ŚWIADOMOŚĆ MIESZKAŃCÓW (ASPEKTY ŚRODOWISKOWE ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM)
- NAPŁYW OSÓB MŁODYCH
- ROZWÓJ ROWERÓW CARGO
- ZAPOCZĄTKOWANA WSPÓŁPRACA INSTYTUCJONALNA NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI (PLANOWANIE, ORGANIZOWANIE, FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO)
- WRASTAJĄCY POZIOM INTEGRACJI TARYFOWO - BILETOWEJ

ZAGROŻENIA

- PLANOWANIE PRZESTRZENNE I PROCESY WYDAWANIA DECYZJI BUDOWLANYCH
- PROCES SUBURBANIZACJI
- WYCZERPYWANIE SIĘ REZERW TERENOWYCH POD INWESTYCJE ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI
- DEGRADACJA I DEFICYTY TERENÓW ZIELONYCH
- DOMINACJA SAMOCHODU OSOBOWEGO W CODZIENNYCH PODRÓŻACH
- TRANSPORT ŁADUNKÓW ZDOMINOWANY PRZEZ KOMUNIKACJĘ DROGOWĄ ORAZ RUCH TRANZYTOU PRZEZ CENTRA MIAST I GMIN, BRAK PEŁNYCH ROZWIĄZAŃ Z ZAKRESU LOGISTYKI TOWARÓW
- BRAK AKCEPTACJI SPOŁECZNEJ DLA DAJSZYCH OGRANICZEŃ W RUCHU SAMOCHODOWYM
- PRESJA SPOŁECZNA NA ROZWÓJ SIECI DROGOWEJ I PARKINGOWEJ
- OGRANICZONA DOSTĘPNOŚĆ TABORU KOLEJOWEGO W KONTEKŚCIE ZWIĘKSZENIA POPULARNOŚCI SKA
- ROSNĄCE KOSZTY FUNKCJONOWANIA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

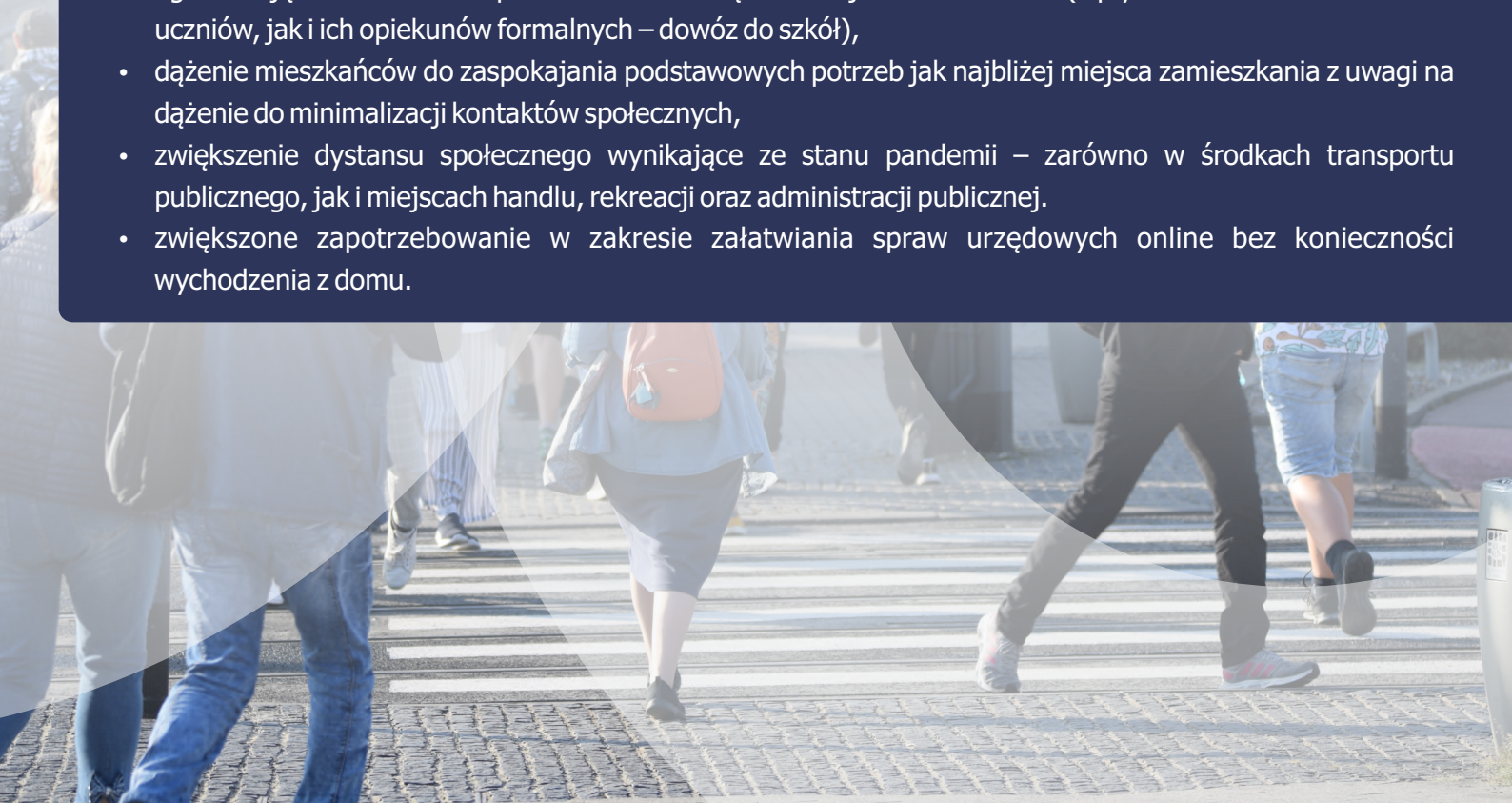
6. Wpływ pandemii COVID-19 na uwarunkowania w poszczególnych obszarach diagnozy

W związku z czasowym wystąpieniem pandemii COVID-19 i jej wpływu na codzienne życie mieszkańców oraz ich wybory związane z przemieszczaniem się zidentyfikowano kluczowe zjawiska, które wpłynęły na kształt systemu zrównoważonej mobilności.

W czasie pandemii COVID-19 obserwowano znaczące zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców. Niektórzy zdecydowali się na powrót do korzystania z transportu indywidualnego. Zwłaszcza w tym kontekście należy podkreślić, iż komunikacja w nowoczesnej formie, z wykorzystaniem nowych technologii, może znacząco podnieść komfort korzystania z transportu publicznego, co w następstwie może przekładać się na indywidualne decyzje mieszkańców o wyborze środków komunikacji publicznej w celu zaspokojenia swoich potrzeb transportowych. Obserwowana była również rosnąca popularność przemieszczania się za pomocą roweru (przede wszystkim na krótkich dystansach) oraz zwiększone wykorzystywanie urządzeń transportu osobistego (UTO) w codziennych podróżach. Spadek poziomu zaufania do wykorzystywania transportu publicznego w codziennych podróżach i ograniczenie wpływów ze sprzedanych biletów w efekcie powodowały również znaczący wzrost kosztów funkcjonowania systemu. Obecnie obserwuje się powrót do stopnia wykorzystania transportu zbiorowego jak sprzed pandemii.

Zmiany wynikające z pandemii widoczne były w wielu aspektach codziennego życia i przyczyniają się do ewolucji dotychczasowych przyzwyczajęń mieszkańców wpływających na intensywność wykonywania codziennych przemieszczeń. Wpływ na ten proces mają następujące zidentyfikowane czynniki:

- zjawisko polegające na popularyzacji świadczenia pracy w formie zdalnej z miejsca zamieszkania ograniczające konieczność przemieszczania się w relacji dom – praca,
- wprowadzenie możliwości nauczania w szkołach na różnym szczeblu w formie zdalnej lub hybrydowej ograniczające konieczność przemieszczania się w relacji dom – szkoła (wpływ zarówno na mobilność uczniów, jak i ich opiekunów formalnych – dowóz do szkół),
- dążenie mieszkańców do zaspokajania podstawowych potrzeb jak najbliżej miejsca zamieszkania z uwagi na dążenie do minimalizacji kontaktów społecznych,
- zwiększenie dystansu społecznego wynikające ze stanu pandemii – zarówno w środkach transportu publicznego, jak i miejscach handlu, rekreacji oraz administracji publicznej.
- zwiększone zapotrzebowanie w zakresie załatwiania spraw urzędowych online bez konieczności wychodzenia z domu.



V. SCENARIUSZE ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM

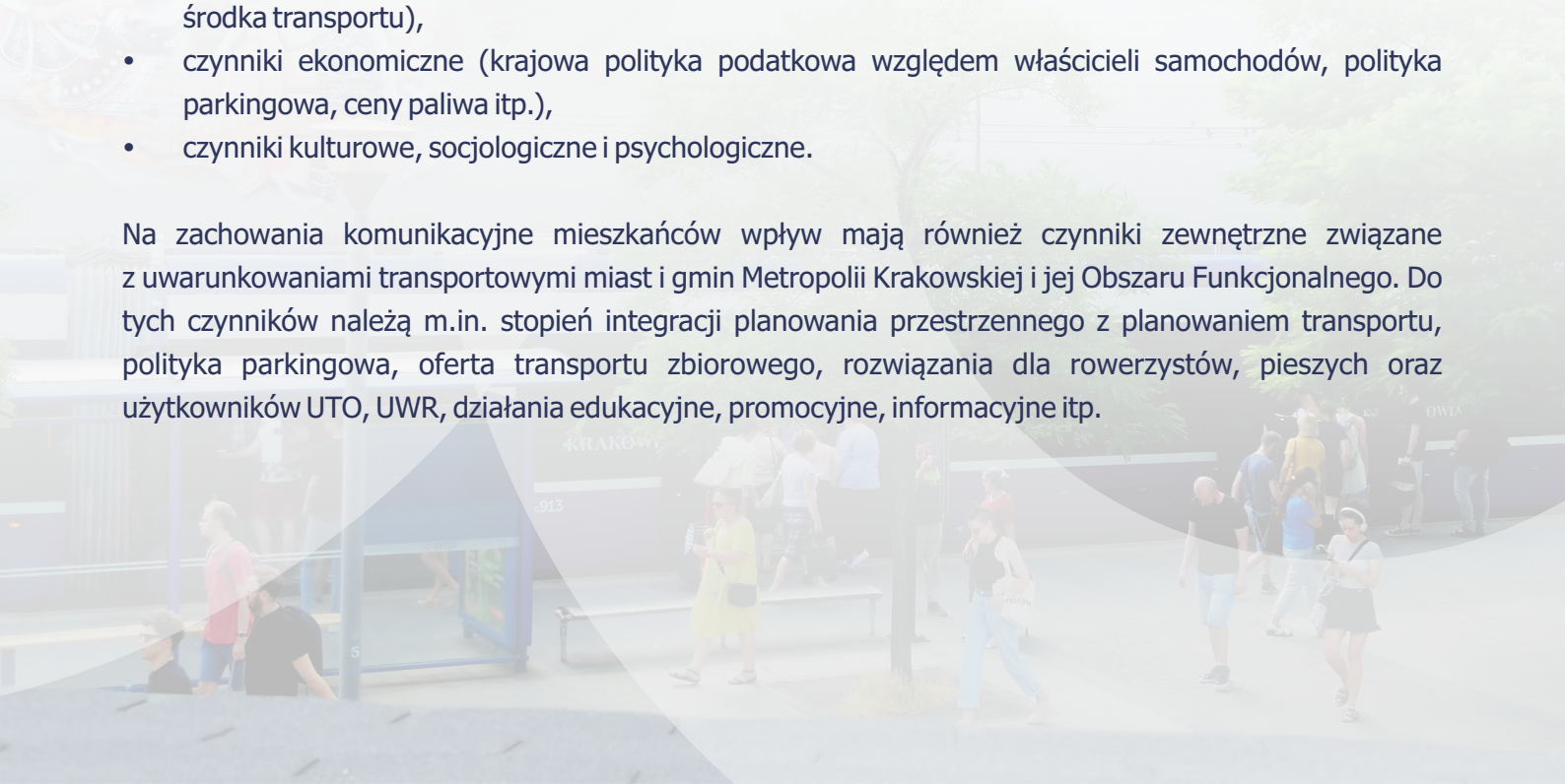
1. Założenia

Zgodnie z wytycznymi dotyczącymi opracowania i wdrożenia planów zrównoważonej mobilności miejskiej (wytyczne SUMP 2.0), rekomendowanymi przez Komisję Europejską, etap rozwoju strategii rozpoczyna się od opracowania scenariuszy przyszłych działań. Scenariusze pomagają zainteresowanym stronom lepiej zrozumieć prawdopodobne połączone efekty, jakie będą miały działania techniczne omawiane w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Poprzez zobrazowanie różnych sytuacji mogących wystąpić w przyszłości scenariusze pozwalają na dokonanie niezależnej oceny konsekwencji obecnych trendów, działań już zaprogramowanych oraz nowych wyborów co do kierunków działania i wdrożeń. Analiza efektów tych różnych scenariuszy umożliwia określenie realistycznych celów w odniesieniu do wskaźników rezultatu.

Zachowania komunikacyjne mieszkańców wyrażone w podziale zadań przewozowych, w tym udział samochodu osobowego w podróżach wewnątrz obszaru funkcjonalnego, są jednymi z podstawowych determinantów stanu systemu transportowego Metropolii Krakowskiej. Podział zadań przewozowych w analizowanym obszarze uwarunkowany jest szeregiem czynników, do których zaliczają się:

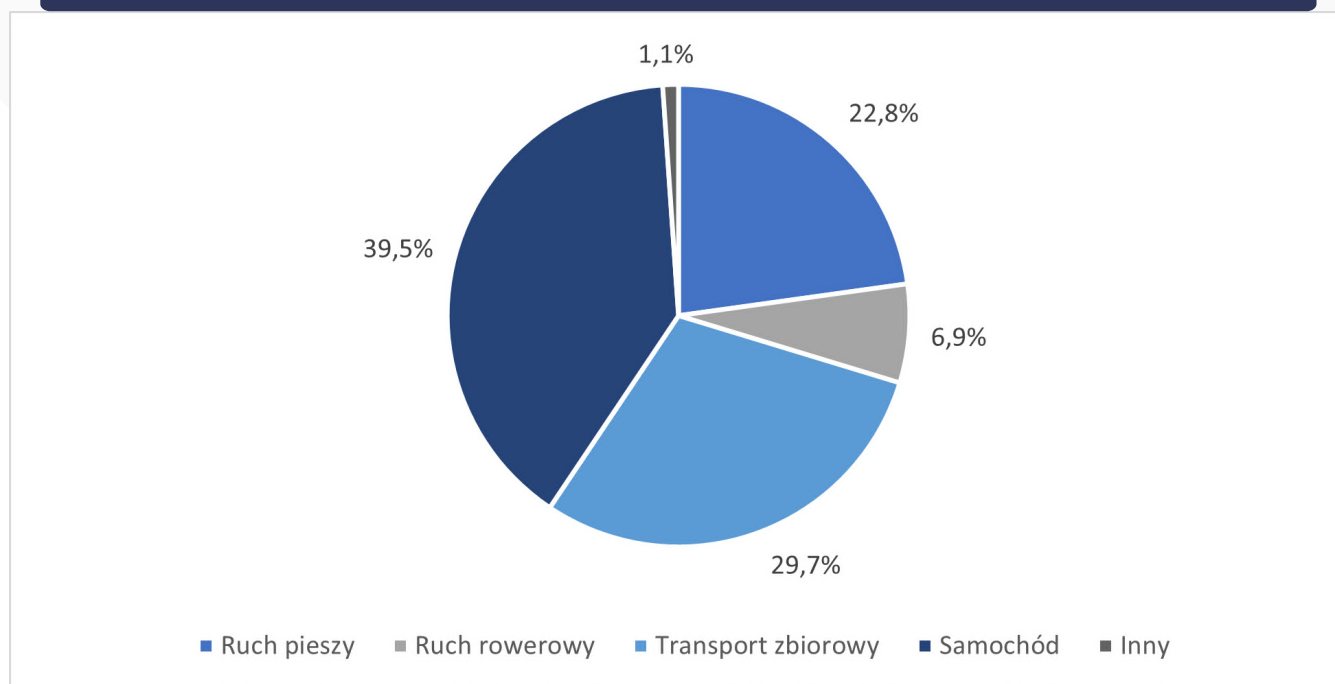
- czynniki natury przestrzennej (ukształtowanie terenu utrudniające korzystanie np. z roweru jako środka transportu),
- czynniki ekonomiczne (krajowa polityka podatkowa względem właścicieli samochodów, polityka parkingowa, ceny paliwa itp.),
- czynniki kulturowe, socjologiczne i psychologiczne.

Na zachowania komunikacyjne mieszkańców wpływ mają również czynniki zewnętrzne związane z uwarunkowaniami transportowymi miast i gmin Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego. Do tych czynników należą m.in. stopień integracji planowania przestrzennego z planowaniem transportu, polityka parkingowa, oferta transportu zbiorowego, rozwiązania dla rowerzystów, pieszych oraz użytkowników UTO, UWR, działania edukacyjne, promocyjne, informacyjne itp.



Jako stan wyjściowy dla całego Obszaru Funkcjonalnego przyjęto wyniki badań preferencji transportowych przeprowadzonych w ramach Kompleksowego Badania Ruchu przeprowadzonego w roku 2013 (zweryfikowanych próbą 1000 z 2018 r.)⁶. Ogólny podział zadań przewozowych wyłaniający się z tego badania został przedstawiony na poniższym wykresie.

Ryc. 7. Podział zadań przewozowych w OF PZMMK wg KBR zweryfikowanych próbą 1000 z 2018 r.



Źródło: Opracowanie własne.

Przedstawione w następnych rozdziałach scenariusze rozwoju mobilności w Obszarze Funkcjonalnym Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej zostały opracowane z uwzględnieniem kryteriów wiarygodności, spójności, mierzalności oraz użyteczności dla procesów podejmowania decyzji i obejmują perspektywę czasową do roku 2045. Rok ten poprzedza horyzont długoterminowej strategii neutralności klimatycznej w Unii Europejskiej. W ramach przedstawionych scenariuszy wskazano scenariusz business as usual oraz dwa scenariusze kładące nacisk na rozwój mobilności aktywnej oraz transportu zbiorowego i zapewnienia integracji wszystkich środków transportu.

⁶ Źródło: "Weryfikacja badań zachowań komunikacyjnych przeprowadzanych w ramach KBR z 2013 roku (próba 1000) - Raport z badania, Wyk. Wołkiewicz – realizacja badań marketingowych i społecznych, Gdynia, 2018"

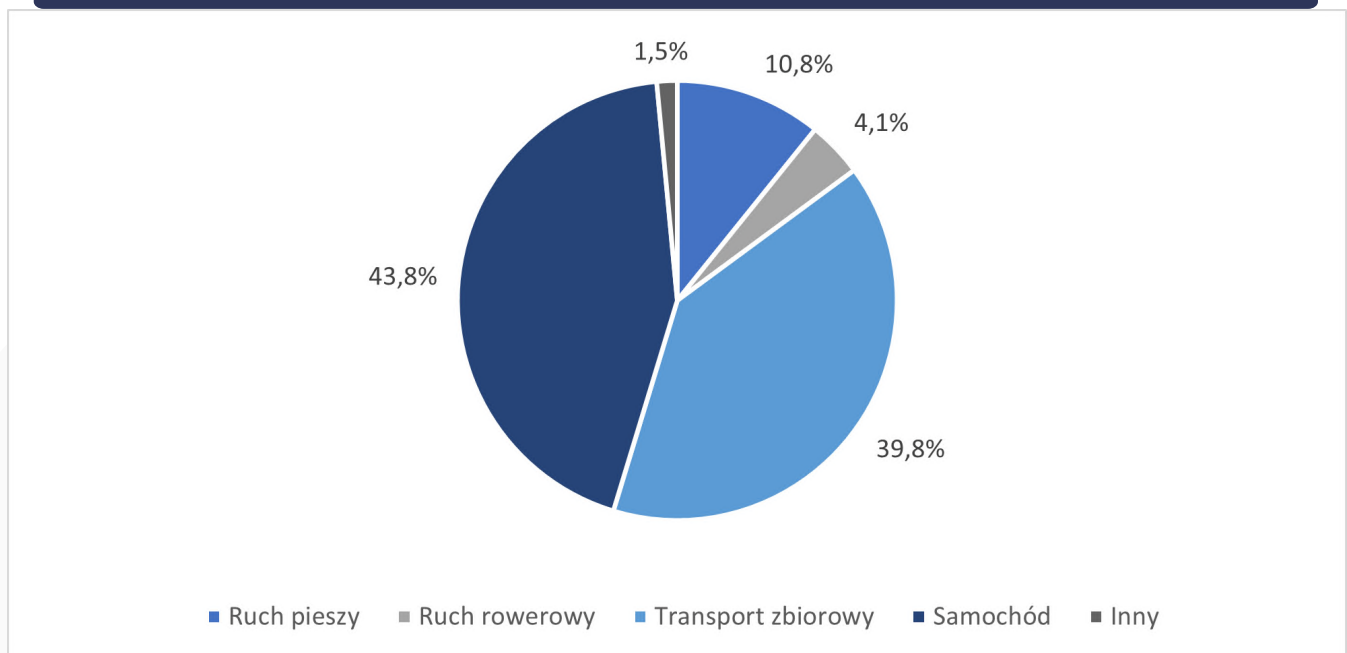
Przedstawione scenariusze zostały zaktualizowane pod kątem najnowszych danych w zakresie podziału zadań przewozowych wynikających z Kompleksowych Badań Ruchu 2023 (KBR 2023). Potrzeba przeprowadzenia w ramach procesu przygotowania SUMP KBR 2023 wynikała również z dążenia do weryfikacji trafności przeprowadzonej diagnozy stanu istniejącego, weryfikacji trafności dobieranych dotąd pakietów działań SUMP w odpowiedzi na potrzeby w zakresie sposobów przemieszczania się mieszkańców oraz weryfikacji wskaźników podziału modalnego. Na zakres KBR 2023 składały się: badania ankietowe mieszkańców obszaru objętego SUMP realizowane w gospodarstwach domowych, badania ankietowe użytkowników systemu Parkuj i Jedź (P+R) oraz pomiary napełnień w pojazdach komunikacji zbiorowej. Zadanie zrealizowane zostało w ramach projektu współfinansowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020: POIS.06.01.00-00-0084/22 pn. „Od idei do zmiany – Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej”.

Badanie ankietowe w gospodarstwach domowych

W ramach realizacji badania przebadanych zostało 10 tys. gospodarstw domowych (21 087 respondentów), z czego 6 tys. gospodarstw domowych w Krakowie, a pozostałe na terenie 35 gmin otaczających miasto.

Na podstawie wyników stwierdzono, że 43,8% podróży mieszkańcy obszaru objętego SUMP realizują z wykorzystaniem samochodu osobowego. Udział podróży mieszkańców komunikacją zbiorową wynosi 39,8%. Udział podróży pieszych kształtuje się natomiast na poziomie 10,8%. Udział podróży rowerowych oraz z wykorzystaniem innych środków transportu przyjmuje odpowiednio wartości 4,1 % oraz 1,5 %.

Ryc. 8. Podział zadań przewozowych w OF PZMMK wg KBR 2023



Źródło: Opracowanie własne.

Mieszkańcy obszaru objętego SUMP wykonują codziennie ok. 2,5 mln podróży, a wskaźnik ruchliwości, tj. średnia liczba podróży zrealizowanych przez jednego mieszkańca, wynosi 1,83. Średni czas trwania podróży zgodnie z deklaracjami respondentów, wynosi natomiast ok. 32 min. Średnia liczba samochodów osobowych dostępnych w gospodarstwie domowym kształtuje się na poziomie 0,73.

Wśród realizowanych podróży przez mieszkańców całego obszaru 42% stanowią podróże obowiązkowe, tj. podróże niezbędne, które mieszkańcy wykonują każdego dnia (do pracy oraz do miejsca nauki).

Badanie ankietowe użytkowników systemu P+R

Łącznie w trakcie realizacji badania, przeprowadzono 835 wywiadów ankietowych na 15 wybranych parkingach funkcjonujących w systemie P+R, tj. na 4 parkingach P+R położonych przy pętlach tramwajowych w granicach administracyjnych Miasta Krakowa, 10 parkingach P+R położonych przy przystankach kolejowych w strefie podmiejskiej oraz na jednym parkingu P+R w Gminie Michałowice, który zapewnia możliwość przesiadki na komunikację autobusową. Największa liczba respondentów przyjechała na parkingi P+R z gmin: Niepołomice, Zabierzów, Wieliczka, Skawina oraz Kocmyrzów-Luborzyca. Blisko połowa (49%) podróży z wykorzystaniem systemu P+R była realizowana do pracy. Popularnymi motywacjami w zbadanych podróżach były również motywacje: inne (niezwiązane z domem) – 20,3% oraz dom-inne – 19,9%. Wśród powodów korzystania z systemu P+R respondenci najczęściej wskazywali niższy koszt podróży oraz omijanie korków w obrębie miasta i/lub na wjeździe do miasta (odpowiednio 48,% oraz 48,2% wskazań). Ponad połowa odpowiedzi wskazywała również na wygodę oraz szybkość podróży jako przyczyny wyboru podróży z wykorzystaniem systemu P+R.

Pomiary napełnień w pojazdach komunikacji zbiorowej

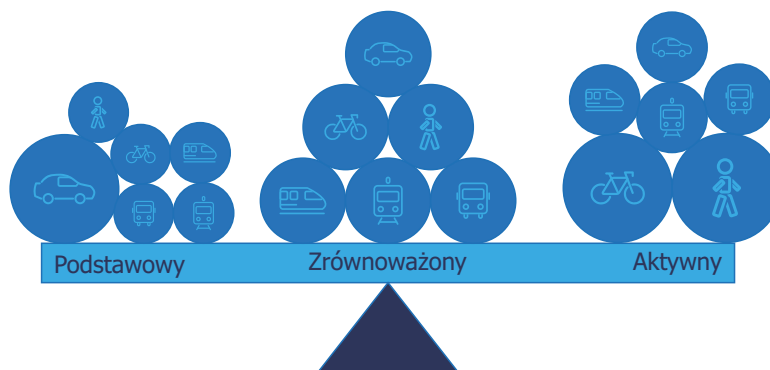
Pomiary przeprowadzone zostały w październiku 2023 roku i swym zakresem obejmowały pomiary w pojazdach Komunikacji Miejskiej w Krakowie, której Organizatorem jest Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie oraz w pociągach aglomeracyjnych i regionalnych na obszarze objętym SUMP.

W wyniku prowadzonych pomiarów zliczono łącznie ponad 630 tys. pasażerów podróżujących liniami tramwajowymi. W czasie badania autobusami linii miejskich podróżowało natomiast łącznie ponad 410 tys. pasażerów. Z kolei w autobusach aglomeracyjnych na 23 wybranych liniach zliczono łącznie prawie 50 tys. podróżujących pasażerów.

Pomiary napełnień pociągów zostały zrealizowane na obszarze objętym SUMP we wszystkich pociągach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej obsługiwanej przez spółkę Koleje Małopolskie oraz w pociągach obsługiwanych przez spółki: Koleje Śląskich, POLREGIO i PKP Intercity.

W wyniku prowadzonych pomiarów, przebadanych zostało 4 307 kursów pociągów, w których zliczono 50 136 pasażerów, z czego ponad 40 tys. pasażerów podróżowało pociągami linii aglomeracyjnych oraz regionalnych, a nieco ponad 9 tys. pociągami dalekobieżnymi. Najwięcej osób wsiadających oraz wysiadających odnotowano na stacji Kraków Główny oraz stacjach: Kraków Lotnisko, Krzeszowice, Wieliczka Rynek Kopalnia oraz Kraków Łobzów. Spośród linii Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej najwięcej pasażerów skorzystało z linii SKA3 Tarnów – Kraków Główny – Trzebinia - Oświęcim (ponad 13 tys. pasażerów). Łącznie linie Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej przewiozły ponad 33 tys. pasażerów.

2. Opisy możliwych scenariuszy



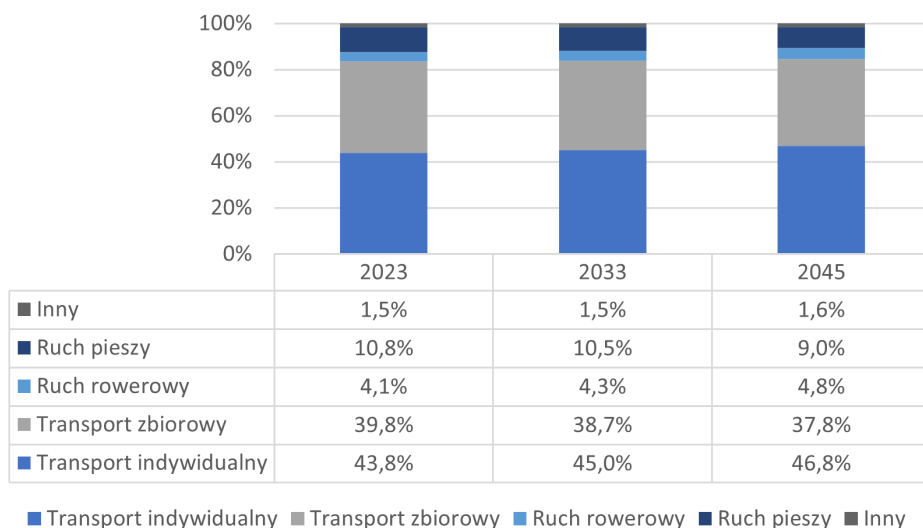
2.1. Scenariusz podstawowy (BAU)

Scenariusz podstawowy (business as usual – BAU, bieżące działania) odzwierciedla stan istniejący dla perspektywy całego obszaru funkcjonalnego, stanowi on perspektywę dalszej suburbanizacji, niezrównoważonego podziału zadań przewozowych, z dominującą rolą samochodu, niższym udziałem środków transportu zbiorowego oraz aktywnych form mobilności.

Wizja stanu mobilności określona w tym scenariuszu utrzyma się w przypadku wystąpienia niepożądanych okoliczności takich, jak rosnące koszty funkcjonowania transportu zbiorowego, redukcja częstotliwości i liczby kursów, likwidacja połączeń, rozbudowa osiedli i miejscowości poza atrakcyjną dostępnością do zrównoważonych form mobilności, brak działań poprawiających obsługę ruchu turystycznego. Do realizacji tego scenariusza przyczyni się również brak instrumentów zachęcających mieszkańców do mobilności aktywnej lub podróży transportem zbiorowym.

Scenariusz ten jest najbardziej niekorzystny dla mieszkańców miejscowości obszaru funkcjonalnego, ponieważ spowoduje kilkunastoprocentowe zwiększenie średniej emisji zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO₂, CO, HC) i PM oraz zwiększenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych. Na wykresie przedstawiono prognozowany podział zadań przewozowych dla realizowanego scenariusza.

Ryc. 9. Podział zadań przewozowych – scenariusz podstawowy (BAU)



Źródło: Opracowanie własne.

Realizacja tego scenariusza przyczyni się m.in. do:

- zmniejszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- dalszej suburbanizacji,
- wydłużania czasu podróży i wyczerpywania przepustowości układu komunikacyjnego,
- pogorszenia jakości publicznego transportu zbiorowego i zmniejszenia liczby kursów,
- ograniczenia dostępności transportowej,
- kilkunastoprocentowego zwiększenia średniej emisji zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO₂, CO, HC) i PM oraz zwiększenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.

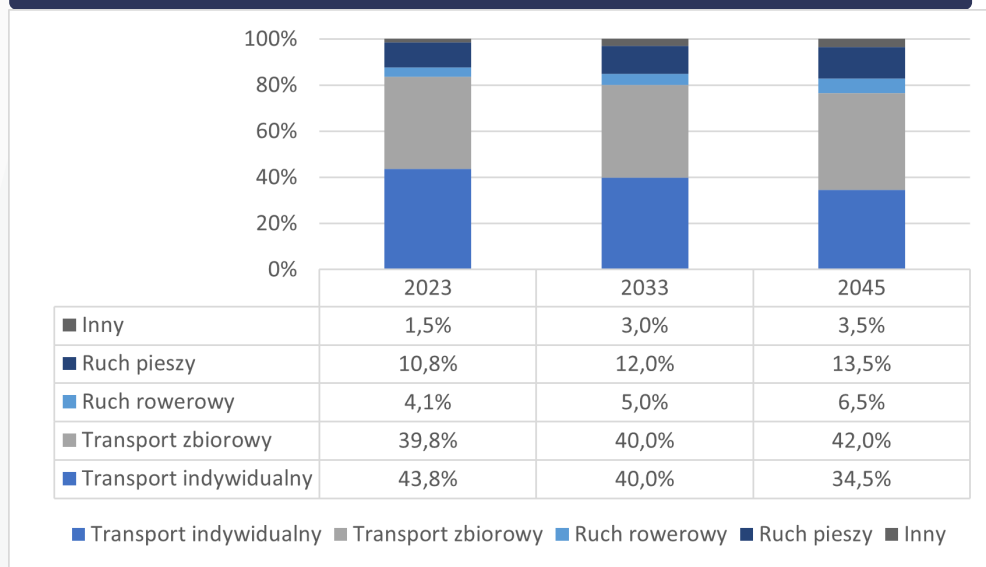
2.2. Scenariusz aktywny

Scenariusz aktywny zakłada, że mieszkańcy zwrócą się w kierunku alternatywnych dla samochodu prywatnego sposobów podróżowania, co przełoży się na zahamowanie wzrostu wskaźnika motoryzacji. Scenariusz obrazuje sytuację zrównoważonego podziału zadań przewozowych, w którym wiodącą rolę odgrywa mobilność aktywna (podróże piesze, rower, hulajnoga) oraz w równym stopniu transport zbiorowy, a rola samochodu osobowego nie jest dominująca.

W tym scenariuszu dostępność transportowa w obszarze funkcjonalnym nie ulegnie pogorszeniu, ale jednocześnie wdrożone zostaną działania z obszaru zarządzania mobilnością, tj. stymulujące popyt na zrównoważone środki transportu, poprawa warunków podróży dla pieszych i rowerzystów, działania informacyjne, promocyjne, zachęty do korzystania z transportu zbiorowego i urządzeń transportu osobistego. Realizacja tego scenariusza jest dużym wyzwaniem, ponieważ rezultaty przeprowadzonej przez interesariuszy oceny warunków ruchu rowerowego i ruchu pieszego wskazują, że bez poprawy oferty transportu zbiorowego dla mieszkańców nie uda się uzyskać istotnych zmian w zakresie zmniejszenia udziału samochodu w codziennych podróżach. Mobilność zrównoważona z niską dostępnością spowoduje minimum kilkuprocentowe zmniejszenie średniej emisji zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO₂, CO, HC) i PM oraz zmniejszenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.

Na poniższym wykresie przedstawiono prognozowany podział zadań przewozowych dla realizowanego scenariusza.

Ryc. 10. Podział zadań przewozowych – scenariusz aktywny



Źródło: Opracowanie własne.

Realizacja tego scenariusza przyczyni się m.in. do:

- zwiększenia liczby podróży pieszych i rowerowych,
- zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- skrócenia czasu podróży i zachowania przepustowości układu komunikacyjnego,
- poprawy oferty, dostępności i jakości publicznego transportu zbiorowego,
- integracji transportu zbiorowego,
- kilkunastoprocentowego zmniejszenia średniej emisji zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO₂, CO, HC) i PM oraz zmniejszenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.

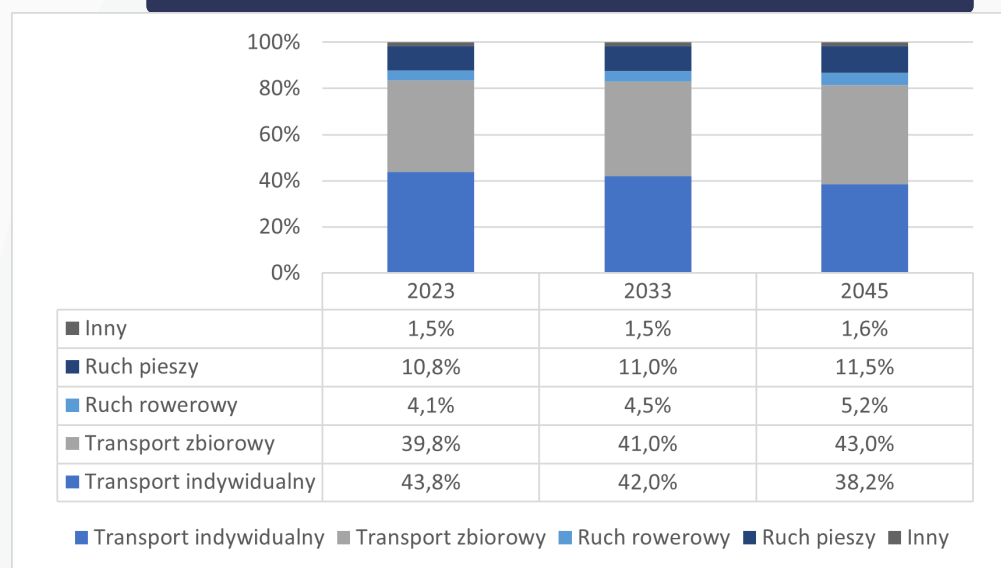
2.3. Scenariusz zrównoważony

Ponieważ obecne uwarunkowania społeczno-gospodarcze dają niewielkie szanse na osiągnięcie efektów scenariusza aktywnego w założonym horyzoncie czasowym do 2045 roku, należy dążyć do stopniowej zmiany zachowań transportowych mieszkańców, dzięki szerokiej akceptacji społecznej i politycznej Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego.

Scenariusz ten zakłada realizację celów dokumentów strategicznych jednostek samorządu terytorialnego, co przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności przestrzeni Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru funkcjonalnego oraz jakości życia mieszkańców. Czynnikiem sprzyjającym zmniejszeniu roli prywatnego samochodu w codziennych podróżach mieszkańców będzie wdrażanie rozwiązań uspokajających ruch samochodowy oraz wpływających na dostępność obszarów dla samochodów. Równocześnie będą realizowane działania związane z rozbudową sieci dróg dla rowerów, zwiększeniem dostępności transportu zbiorowego, w tym kolejowego oraz organizacją węzłów przesiadkowych w taki sposób, aby zapewnić szeroką integrację różnych systemów transportu.

Na poniższym wykresie przedstawiono prognozowany podział zadań przewozowych dla realizowanego scenariusza.

Ryc. 11. Podział zadań przewozowych – scenariusz zrównoważony



Źródło: Opracowanie własne.

Realizacja tego scenariusza przyczyni się m.in. do:

- zwiększenia liczby podróży pieszych i rowerowych,
- zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- skrócenia czasu podróży i zachowania przepustowości układu komunikacyjnego,
- poprawy oferty, dostępności i jakości publicznego transportu zbiorowego,
- integracji transportu zbiorowego,
- kilkunastoprocentowego zmniejszenia średniej emisji zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO₂, CO, HC) i PM oraz zmniejszenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.

3. Wybór scenariusza

Przedstawione scenariusze rozwoju systemu transportowego zostały poddane analizie wielokryterialnej, w ramach której oceniono wpływ scenariusza na pięć zasadniczych aspektów (kryteriów oceny) mobilności miejskiej. Każdemu z kryteriów oceny przypisano wartość wagową. W poniższej tabeli przedstawiono kryteria oceny wraz z wartością wagową.

Tabela 3. Kryteria oceny scenariuszy rozwoju systemu transportowego Metropolii Krakowskiej

Lp.	Kryteria oceny	Waga
1	Wpływ na zwiększenie liczby podróży pieszych i rowerowych	2,0
2	Wpływ na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego	1,0
3	Wpływ na skrócenie czasu podróży i zachowania przepustowości układu komunikacyjnego	1,5
4	Wpływ na poprawę oferty, dostępności i jakości publicznego transportu zbiorowego	1,0
5	Wpływ na integrację transportu zbiorowego	1,0
6	Wpływ na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i hałasu	1,5
7	Efektywność kosztowa działań dla scenariusza	2,0

Źródło: Opracowanie własne

W poniższej tabeli przedstawiono wyniki wielokryterialnej oceny scenariuszy rozwoju systemu transportowego Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego. Do oceny przyjęto pięciostopniową skalę ocen od 1 do 5, gdzie wartość 1 oznacza brak wpływu / brak efektywności kosztowej, a wartość 5 oznacza wpływ znaczący / wysoką efektywność kosztową.

Tabela 4. Wielokryterialna ocena scenariuszy rozwoju systemu transportowego Metropolii Krakowskiej

Lp.	Kryteria oceny	Scenariusze		
		Scenariusz BAU	Scenariusz aktywny	Scenariusz zrównoważony
1	Wpływ na zwiększenie liczby podróży pieszych i rowerowych	3	5	4
2	Wpływ na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego	3	4	3
3	Wpływ na skrócenie czasu podróży i zachowania przepustowości układu komunikacyjnego	3	3	4
4	Wpływ na poprawę oferty, dostępności i jakości publicznego transportu zbiorowego	3	3	5
5	Wpływ na integrację transportu zbiorowego	3	4	5
6	Wpływ na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i hałasu	2	5	4
7	Efektywność kosztowa działań dla scenariusza	3	3	5
	SUMA	57	78	86

Źródło: Opracowanie własne

Nieprzewidywalne zmiany w otoczeniu społeczno-gospodarczym oraz istniejące ryzyka wymagają w pierwszej kolejności koncentracji na działaniach najbardziej oczekiwanych i akceptowanych przez mieszkańców oraz efektywnych pod względem czasu i kosztów wdrożenia. **Te założenia zostaną spełnione dla scenariusza zrównoważonego, który uzyskał największą liczbę punktów.** Wybrany scenariusz mający charakter zachowawczego skupia się na działaniach najbardziej wymiernych.

VI. WIZJA I CELE ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI WRAZ Z PRZEDSTAWIENIEM LOGIKI ZMIANY

1. Wizja

Wizja rozwoju pozwala odpowiedzieć na kluczowe pytania dotyczące koncepcji obszaru funkcjonalnego / miejscowości, w której chcą żyć mieszkańcy. Jako jeden z podstawowych filarów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej stanowi ona punkt wyjściowy dla definicji celów i działań technicznych. Ponieważ wizja jest przewodnikiem rozwoju działań planistycznych, powinna zawierać opis pożądanej przyszłości miejskiego obszaru funkcjonalnego umiejscawiając transport i mobilność w szerokim kontekście rozwoju miejscowości i społeczeństwa. Wizja powinna być przygotowana z uwzględnieniem wszystkich ram politycznych, zdrowia i bezpieczeństwa, rozwoju gospodarczego, planowania przestrzennego, kształtowania środowiska i integracji społecznej oraz przeciwdziałania wykluczeniu. Proces budowania wizji rozpoczyna się od diagnozy stanu istniejącego oraz identyfikacji podstawowych słabych stron i zagrożeń systemu transportowego. Na podstawie określonych założeń ramowych dla rozwoju mobilności oraz oceny możliwych scenariuszy rozwoju systemu transportowego określa się wspólną wizję, która umożliwi określenie priorytetów i celów, a w konsekwencji dobór działań do realizacji w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności.

Uwzględniając zapisy Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego z wybranego scenariusza, w odpowiedzi na zdiagnozowane problemy oraz w drodze konsultacji eksperckich i z interesariuszami powstała następująca wizja rozwoju obszaru.

Wizja została zaplanowana do roku 2033 z perspektywą do roku 2045 i brzmi w następujący sposób:

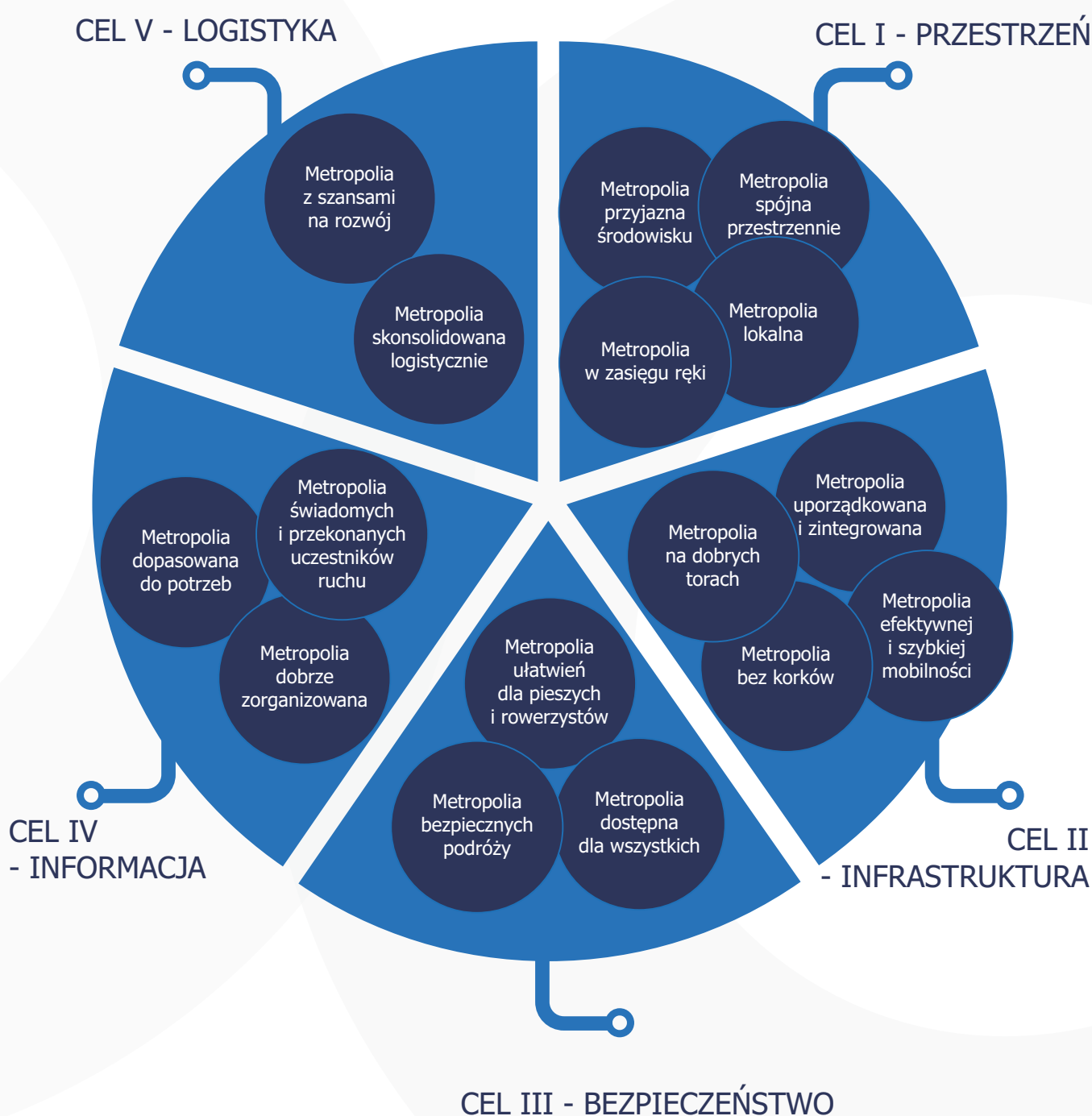
Metropolia Krakowska obszarem zintegrowanego i zrównoważonego systemu transportowego zapewniającego bezpieczeństwo wszystkim uczestnikom ruchu, służącego kreowaniu lepszej jakości życia mieszkańców i współtworzonego przy ich udziale.

Wdrażanie polityki ukierunkowanej na realizację potrzeb mieszkańców w pobliżu ich miejsca zamieszkania oraz zapewnienia wysokiej jakości dostępu do miejsc zatrudnienia, edukacji, ochrony zdrowia i wypoczynku. Polityka wdrażana poprzez system międzygminnych powiązań transportowych i przestrzennych stanowi podstawę do poprawy możliwości rozwoju mieszkańców Metropolii Krakowskiej przy poszanowaniu zasad ochrony środowiska naturalnego oraz dążenia do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej.



2. Cele strategiczne i operacyjne realizujące założenia wizji

Poniżej znajduje się opis celów strategicznych i operacyjnych realizujących założenia wizji rozwoju obszaru. Poszczególne cele zostały opisane dodatkowo hasłami wskazującymi na efekty, które powinny zostać osiągnięte poprzez ich realizację. Cele Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego wskazują charakterystykę oczekiwanych zmian w okresie 10-letnim (cele strategiczne). Cele strategiczne i operacyjne muszą wpisywać się w założenia nowych unijnych ram mobilności dotyczących „wspólnego dążenia do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”.



Cel I - PRZESTRZEŃ

POPRAWA JAKOŚCI ŻYCIA I PRZESTRZENI PUBLICZNYCH W KONTEKŚCIE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO ORAZ OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO I ZDROWIA MIESZKAŃCÓW

Jakość życia rozumiana jest w tym przypadku jako stan, w którym system zrównoważonej mobilności sprzyja powstawaniu i rozwojowi lokalnych centrów pozwalających na realizację podstawowych potrzeb w pobliżu miejsca zamieszkania, uwzględniając jednocześnie aspekty środowiskowe i dostępność do terenów zielonych. Działania realizujące założenia tego celu wspierają jednocześnie ograniczanie ruchu oraz rozwiązania prowadzące do realizacji idei „Miasta 15-minutowego”, dostępnego również dla osób o szczególnych potrzebach.

Cele operacyjne:

Poprawa jakości planowania i zagospodarowania przestrzeni z uwzględnieniem priorytetu dla zrównoważonych sposobów podróżowania

Redukcja poziomu hałasu i emisyjności systemu transportowego wpływających negatywnie na zdrowie mieszkańców, w tym poprzez zwiększenie roli transportu zbiorowego i mobilności aktywnej w podróżach do centrum Miasta Krakowa

Poprawa dostępności przestrzeni publicznej oraz komfortu korzystania z systemu transportowego osób o szczególnych potrzebach, przy uwzględnieniu zasad uniwersalnego projektowania

Poprawa jakości terenów zielonych i elementów cennych przyrodniczo i turystycznie w relacji do systemu transportowego oraz przestrzeni publicznych

Zapewnienie dostępu do realizacji podstawowych potrzeb w pobliżu miejsca zamieszkania



Cel II - INFRASTRUKTURA

WZROST ATRAKCYJNOŚCI MOBILNOŚCI EFEKTYWNEJ W CODZIENNYCH PODRÓŻACH

Mobilność efektywna rozumiana jest w tym przypadku jako sposób przemieszczania się dopasowany do odległości, istniejących możliwości oraz efektywności czasowej, kosztowej i środowiskowej – przez co ukierunkowana jest ona na transport zbiorowy, mobilność aktywną oraz zintegrowane i innowacyjne formy przemieszczania się. Zmiana w tym zakresie powinna doprowadzić do ograniczenia zatłoczenia na drogach, zwiększenia wykorzystania rozwiązań szynowych (przede wszystkim Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej) oraz poprawy stopnia zintegrowania i uporządkowania systemu transportowego – przede wszystkim pod kątem połączeń transportu zbiorowego, węzłów przesiadkowych i polityki parkingowej.

Cele operacyjne:

Poprawa warunków ruchu pieszego oraz atrakcyjności ulic i chodników jako przestrzeni publicznych przemieszczania się pieszych (w tym poprzez odpowiednie zarządzanie parkowaniem)

Poprawa warunków funkcjonowania ruchu rowerowego (rozwój infrastruktury zapewniającej spójność sieci rowerowej w wymiarze lokalnym i metropolitalnym oraz powiązanie z systemem transportu zbiorowego)

Poprawa jakości taboru, infrastruktury transportowej Miasta Krakowa i gmin Metropolii Krakowskiej (w tym przystanków i zintegrowanych węzłów przesiadkowych) oraz jakości i efektywności czasowej powiązań komunikacyjnych gmin Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego w relacji z Miastem Krakowem oraz w relacjach międzygminnych i dowozowych za pomocą zrównoważonych form mobilności (transport zbiorowy, mobilność aktywna oraz mikromobilność)

Dalszy rozwój innowacyjnych usług w zakresie elektromobilności i mobilności współdzielonej (car-sharing, rower miejski, urządzenia transportu osobistego, urządzenia wspomagające ruch, carpooling)

Rozwój polityki parkingowej, jako istotnego narzędzia realizacji celów zrównoważonego rozwoju w transporcie (w tym poprzez rozwój tzw. standardów parkingowych, budowę parkingów kubaturowych, parkingów P+R, K+R oraz B+R)

Cel III - BEZPIECZEŃSTWO**POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA UŻYTKOWNIKÓW SYSTEMU TRANSPORTOWEGO**

Działania realizujące ten cel doprowadzić mają do powstania bezpiecznego systemu mobilności oraz poprawy dostępności obszaru z punktu widzenia wszystkich użytkowników systemu transportowego, w szczególności niechronionych uczestników ruchu. Istotnym elementem działań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa jest również realizacja idei powstania obszaru skompensowanego pod kątem sieci drogowej, co oznacza stosowanie rozwiązań uspokajających ruch w skali lokalnej w powiązaniu z rozwiązaniami drogowymi realizowanymi w ramach celu V, mającymi na celu wyprowadzenie ruchu z centrów dzielnic i miejscowości oraz ich lepsze powiązanie.

Cele operacyjne:

Redukcja liczby ofiar wypadków transportowych wraz ze stworzeniem warunków umożliwiających realizację założeń „wizji zero” (zero zabitych i ciężko rannych w wyniku wypadków komunikacyjnych)

Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu w relacji do ruchu drogowego

Lepsze uwzględnianie potrzeb różnych grup społecznych i ich rozbieżnych oczekiwań (wiek, status materialny, styl życia, zdrowie, uwarunkowania rodzinne i zawodowe)

Rozwój układu drogowego ukierunkowany na poprawę bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu

Cel IV - INFORMACJA

POPRAWA JAKOŚCI PLANOWANIA, ORGANIZACJI I PROMOCJI ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU NA TERENIE METROPOLII KRAKOWSKIEJ

Działania realizujące założenia celu strategicznego nr 4 mają doprowadzić do powstania dobrze zorganizowanego systemu zrównoważonej mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego, dopasowanego do potrzeb mieszkańców i pasażerów oraz poprawy poziomu ich wiedzy i świadomości w zakresie możliwości codziennego przemieszczania się. Dobry stopień organizacji i planowania oznacza w tym przypadku m.in. poprawę poziomu współpracy podmiotów zajmujących się zrównoważoną mobilnością, ukierunkowaną na poprawę powiązań funkcjonalnych, jak również poprawę siatki połączeń i integrację taryfowo-biletową. Działania te nie mogą być realizowane w oderwaniu od pozyskiwania odpowiedniej jakości danych oraz działań miękkich o charakterze uświadamiająco-promocyjnym.

Cele operacyjne:

Poprawa poziomu współpracy Organizatorów transportu i innych podmiotów na terenie Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego prowadzącej do realizacji spójnych działań w kierunku integracji systemów transportowych

Optymalizacja siatki połączeń transportowych oraz osiągnięcie pełnej integracji taryfowej w skali Metropolii Krakowskiej

Budowa relacji pomiędzy planowaniem przestrzennym, a planowaniem i zarządzaniem w transporcie (w tym poprzez realizację rekomendacji wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej Metropolii Krakowskiej)

Poprawa w zakresie aktualności oraz rzetelności procesu pozyskiwania i analizy danych (również w ramach partycypacji społecznej) dotyczących całego systemu transportowego, w tym wiedzy dotyczących aspektów psychologicznych, wpływających na przyzwyczajenia i zachowania transportowe/komunikacyjne mieszkańców

Poprawa skuteczności i zasięgu działań informacyjno-promocyjnych w zakresie wykorzystywania zrównoważonych form mobilności w codziennych podróżach i informowania o dostępnych możliwościach codziennych podróży wraz z konsultowaniem oraz angażowaniem mieszkańców w kwestie zrównoważonej mobilności

Cel V - LOGISTYKA

POPRAWA EFEKTYWNOŚCI TRANSPORTU ŁADUNKÓW

Działania realizujące ten cel mają prowadzić do poprawy możliwości rozwojowych obszaru Metropolii Krakowskiej, przede wszystkim pod kątem dostępności do stref przemysłowych, optymalizacji rozwiązań logistycznych oraz zwiększenia wykorzystania przyjaznych form mobilności oraz rozwiązań organizacyjnych w obszarze transportu ładunków. Działania te obejmują ponadto rozwiązania drogowe mające na celu wyprowadzanie ruchu (w szczególności związanego z transportem ładunków) z centrów dzielnic i miejscowości.

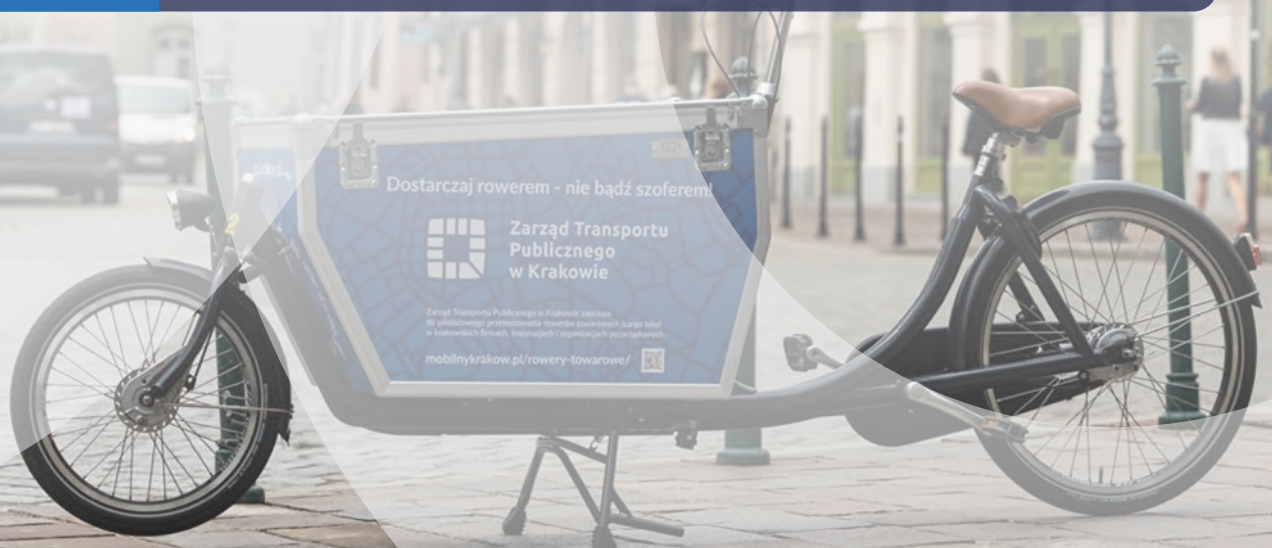
Cele operacyjne:

Poprawa dostępności stref przemysłowych dla ruchu pieszego, rowerowego i transportu publicznego oraz ruchu samochodowego - pod kątem zmniejszenia uciążliwości na terenach intensywnie zagospodarowanych

Zwiększenie poziomu konsolidacji dostarczania towarów do punktów handlowych i usługowych w centrum Miasta Krakowa

Poprawa sprawności dostarczania i przepływu towarów oraz optymalizacja korytarzy transportu ładunków poprzez realizację działań organizacyjnych i inwestycyjnych, w tym budowa elementów obwodnicowych oraz połączeń z krajowym systemem drogowym

Wspieranie przyjaznych dla środowiska środków transportu ładunków (m.in. transport rowerowy, samochody elektryczne i zasilane gazem CNG)



3. Zasady wdrażania założeń SUMP oraz logika kierunków rozwoju systemu mobilności

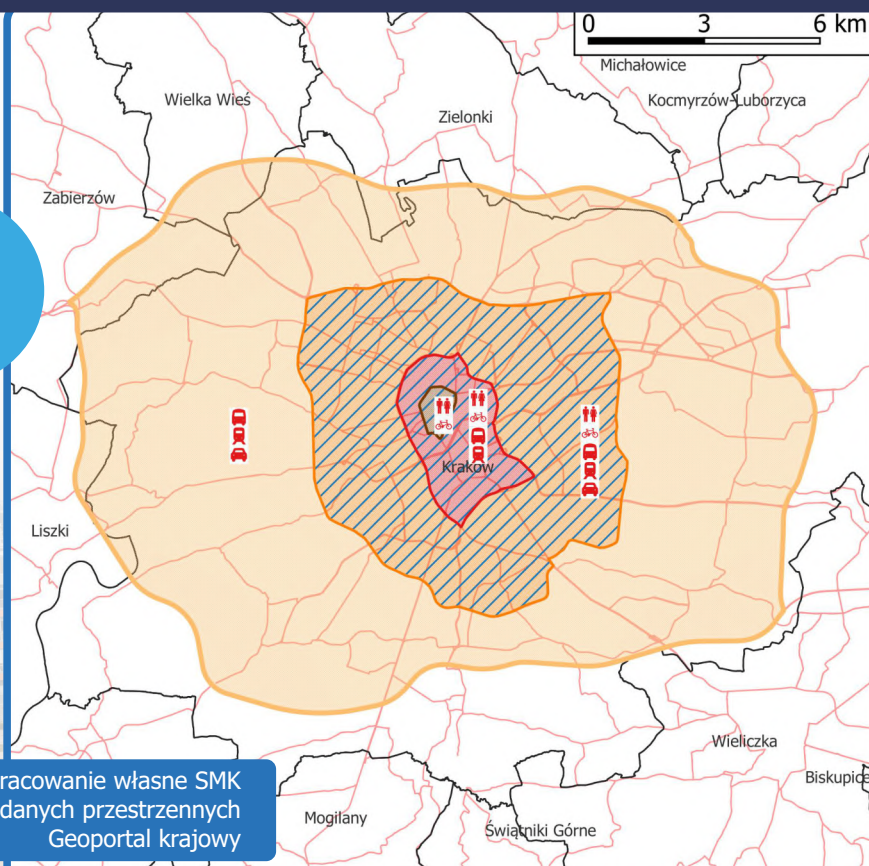
Przygotowana wizja i cele mają w zamiarze prowadzić do realnych zmian ukierunkowanych na zwiększenie wykorzystania zrównoważonych form mobilności (transport zbiorowy, mobilność aktywna) w codziennych podróżach, a także poprawy relacji pomiędzy transportem a zagospodarowaniem przestrzennym przy poszanowaniu zasad ochrony środowiska i dostępności do wysokiej jakości przestrzeni publicznych i terenów zielonych, szczególnie w lokalnych centrach.



3.1. Logika i kierunki strategiczne rozwoju zrównoważonej mobilności wewnątrz Metropolii Krakowskiej

Schemat logiki obsługi transportowej Miasta Krakowa jako rdzenia obszaru funkcjonalnego opiera się na wymagającym ukończenia układzie czterech obwodnic istotnych z punktu widzenia przemieszczeń międzydzielnicowych i obwodowych. Pomędzy poszczególnymi obwodnicami miasta Krakowa zidentyfikowane zostały preferowane formy przemieszczeń zgodnie z zasadą równowagi pomiędzy wyborem środków transportu (szczególnie pomiędzy II i III obwodnicą, przy czym nacisk należy położyć na przemieszczenia z wykorzystaniem transportu publicznego oraz jego rozwój, by stał się realną alternatywą dla indywidualnego transportu samochodowego) oraz zaleca się stosowanie rozwiązań mających na celu uspokajanie ruchu. W tym zakresie polityka transportowa ukierunkowana jest na stosowanie rozwiązań w zakresie uspokajania ruchu w zwiększonym zakresie w obrębie III obwodnicy, nie ograniczając się jednak wyłącznie do tego obszaru. Założenie obejmuje ponadto zwiększenie roli transportu publicznego w przemieszczeniach oraz dalszą popularyzację mobilności aktywnej i mikromobilności w codziennych podróżach.

Ryc. 12. Obwodnice miasta Krakowa i preferowane sposoby przemieszczania się pomiędzy nimi








Źródło: Opracowanie własne SMK z wykorzystaniem danych przestrzennych Geoportal krajowy

LEGENDA

— główne drogi i ulice
 Obwodnice miejskie:
 I
 II
 III
 IV

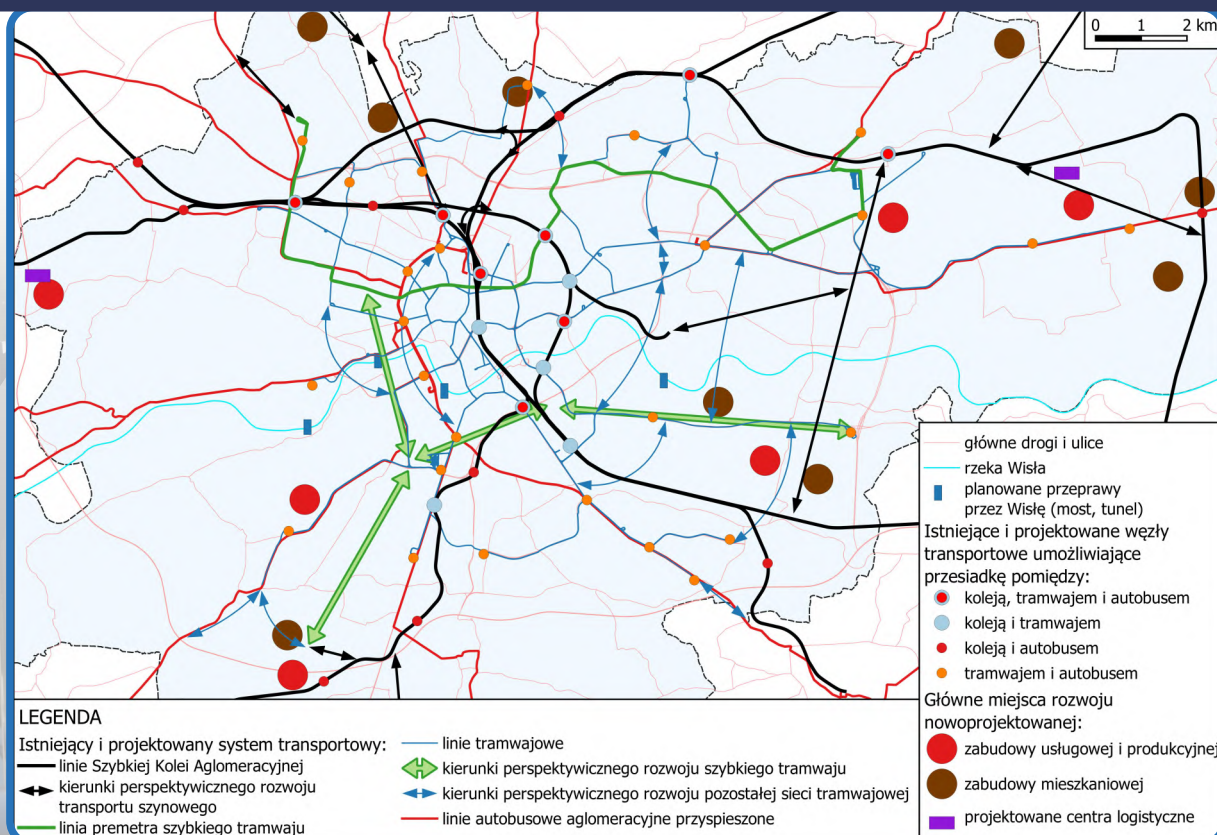
Strefy preferowanych sposobów przemieszczeń:
 strefa do I obwodnicy
 strefa od I do II obwodnicy
 strefa od II do III obwodnicy
 strefa od III do IV obwodnicy
 obszar z rozwiązaniami w zakresie uspokajania ruchu

Preferowany sposób przemieszczeń:

 pieszo
 rowerem
 komunikacją miejską
 koleją
 samochodem

Kierunki wdrażania założeń SUMP, biorąc pod uwagę transport zbiorowy na terenie Miasta Krakowa jako rdzenia obszaru funkcjonalnego, opierają się na założeniu zwiększenia wykorzystania linii kolejowych zarówno pod kątem prowadzenia ruchu pociągów w relacjach międzygminnych, jak i wewnątrzmijskich, separacji ruchu aglomeracyjnego od dalekobieżnego poprzez dobudowę dodatkowych torów na głównych liniach wylotowych z miasta Krakowa oraz budowy nowych stacji i przystanków kolejowych. Podsystem kolejowy i tramwajowy zakłada ponadto uzupełnienie go o proponowane kierunki realizacji perspektywicznego rozwoju transportu szynowego na terenie Krakowa, wynikające zarówno z projektu Strategii Rozwoju Krakowa, dokumentów o charakterze planistycznym, koncepcji i studiów wykonalności, jak i opracowań eksperckich. Kluczową rolę w przemieszczeniach na terenie Miasta Krakowa odgrywa system transportu szynowego oparty o realizację szybkiego tramwaju w formie premetra w wybranym wariantcie, modernizację i rozwój infrastruktury tramwajowej w ramach zidentyfikowanych kierunków perspektywicznego rozwoju (w tym wzdłuż planowanych do realizacji brakujących odcinków III obwodnicy i obszarów przeznaczonych w dokumentach planistycznych pod intensywną zabudowę – m.in. teren Nowego Miasta i południowo-zachodnią część Krakowa, Kraków Nowa Huta Przyszłości) oraz zoptymalizowany system komunikacji autobusowej miejskiej i aglomeracyjnej. Całość transportu w Krakowie opiera się ponadto na systemie zintegrowanych węzłów transportowych umożliwiających przesiadkę pomiędzy poszczególnymi środkami transportu. Dla poprawy obsługi transportu towarowego wyznaczone zostały projektowane centra logistyczne w Nowej Hucie i w rejonie lotniska w Balicach.

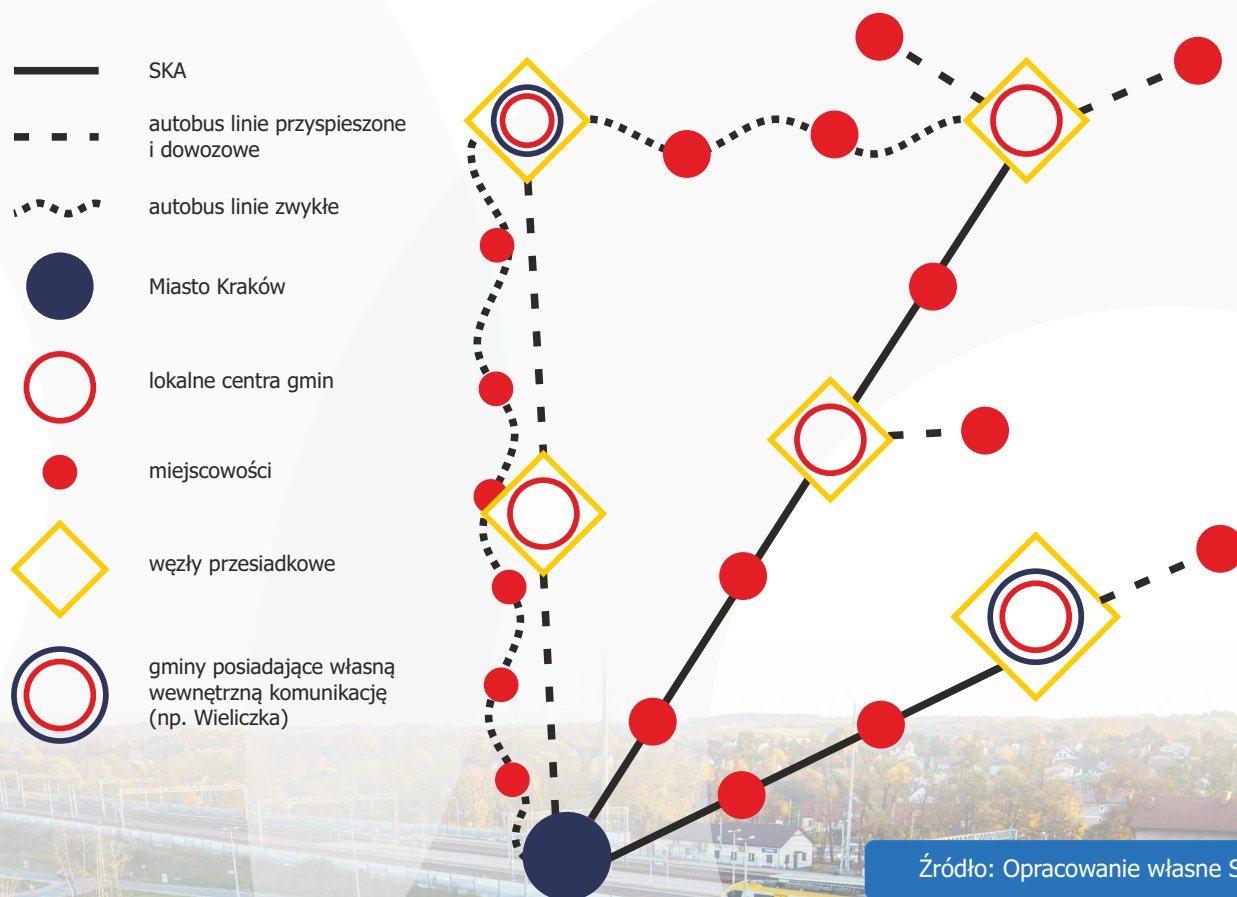
Ryc. 13. Istniejący i projektowany system transportowy miasta Krakowa w relacji do miejsc rozwoju nowoprojektowanej zabudowy



Źródło: Opracowanie własne SMK z wykorzystaniem danych przestrzennych OpenStreetMap i Geoportal krajowy

Obsługa transportowa całości obszaru Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego opiera się na roli kolei aglomeracyjnej i regionalnej jako szkieletu systemu transportowego pełniącego istotną rolę w przemieszczeniach wewnątrz całego obszaru funkcjonalnego. Miejscowości nieposiadające bezpośredniego dostępu do kolei obsługiwane są poprzez przyspieszone linie autobusowe w relacji do Miasta Krakowa oraz linie dowozowe do węzłów przesiadkowych umożliwiającymi zmianę środka transportu na kolej lub tramwaj oraz linie zwykłe, które obsługują mniejsze miejscowości. Całość systemu uzupełniona jest o połączenia poprzeczne pomiędzy lokalnymi centrami gmin z pominięciem Miasta Krakowa. Całość założeń obejmuje zarówno rolę Miasta Krakowa jako Organizatora transportu na terenie gmin okolicznych, jak i wewnątrzgminne i powiatowe systemy komunikacji miejskiej i aglomeracyjnej organizowane przez samorządy (na przykładzie Wieliczki).

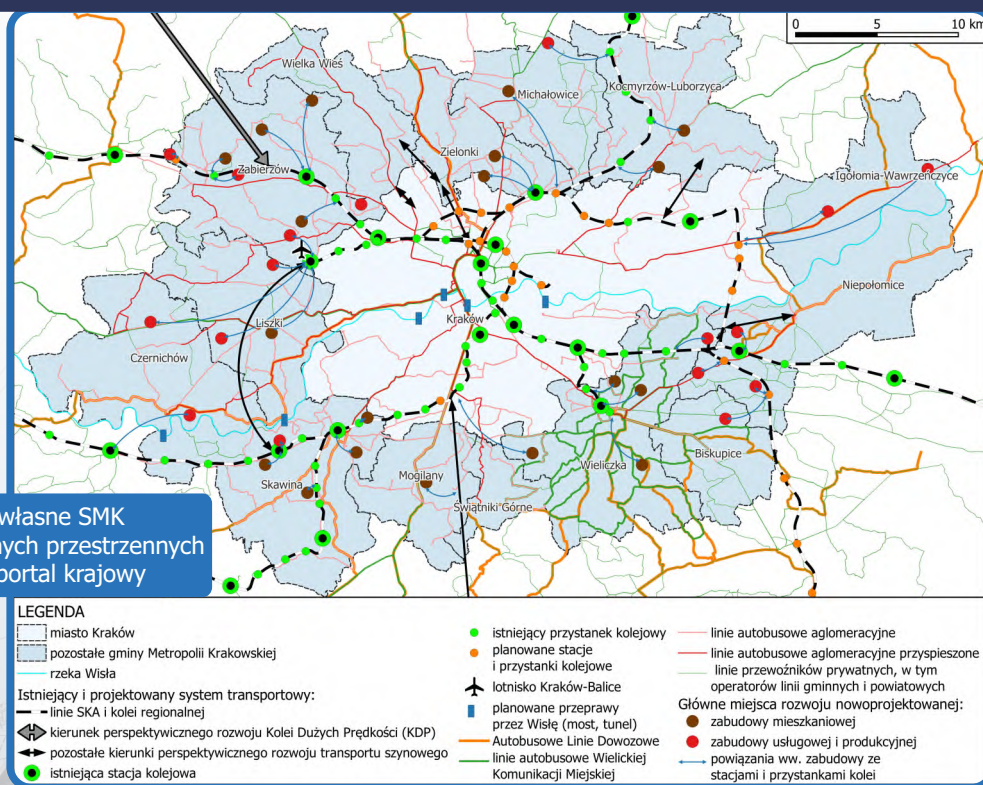
Ryc. 14. Schemat założeń obsługi transportem zbiorowym obszaru Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego



Źródło: Opracowanie własne SMK

Biorąc pod uwagę powyższy schemat zobrazowano na mapie założenia istniejącego i projektowanego systemu transportowego gmin Metropolii Krakowskiej. Zawiera on zarówno zidentyfikowane kierunki perspektywicznego rozwoju systemu transportu szynowego (w ramach programu Kolej Plus, Kolei Dużych Prędkości proponowanej do realizacji w ramach projektu CPK i połączeń aglomeracyjnych Krakowa z gminami ościennymi wynikających z dokumentów o charakterze planistycznym, koncepcji i studiów wykonalności oraz opracowań eksperckich), jak i powiązania z nią głównych miejsc nowoprojektowanej w dokumentach planistycznych gmin zabudowy mieszkaniowej, usługowej i produkcyjnej. Wskazane powiązania dużych perspektywicznych obszarów nowej zabudowy z najbliższymi stacjami i przystankami kolejowymi powinny być traktowane priorytetowo przy przyszłej rozbudowie systemu transportu dowozowego. Wskazane zostały również planowane przeprawy przez największą barierę ograniczającą przemieszczanie się na obszarze Metropolii, jaką jest rzeka Wisła. Przeprawy te o charakterze mostowym lub tunelowym, w zależności od lokalizacji służyć będą ruchowi pieszemu, rowerowemu lub samochodowemu, w tym transportowi publicznemu, przyczynią się do poprawy transportu w relacji północ - południe.

Ryc. 15. Istniejący i projektowany system transportowy Metropolii Krakowskiej w relacji do miejsc rozwoju nowoprojektowanej zabudowy



Źródło: Opracowanie własne SMK z wykorzystaniem danych przestrzennych OpenStreetMap i Geoportal krajowy

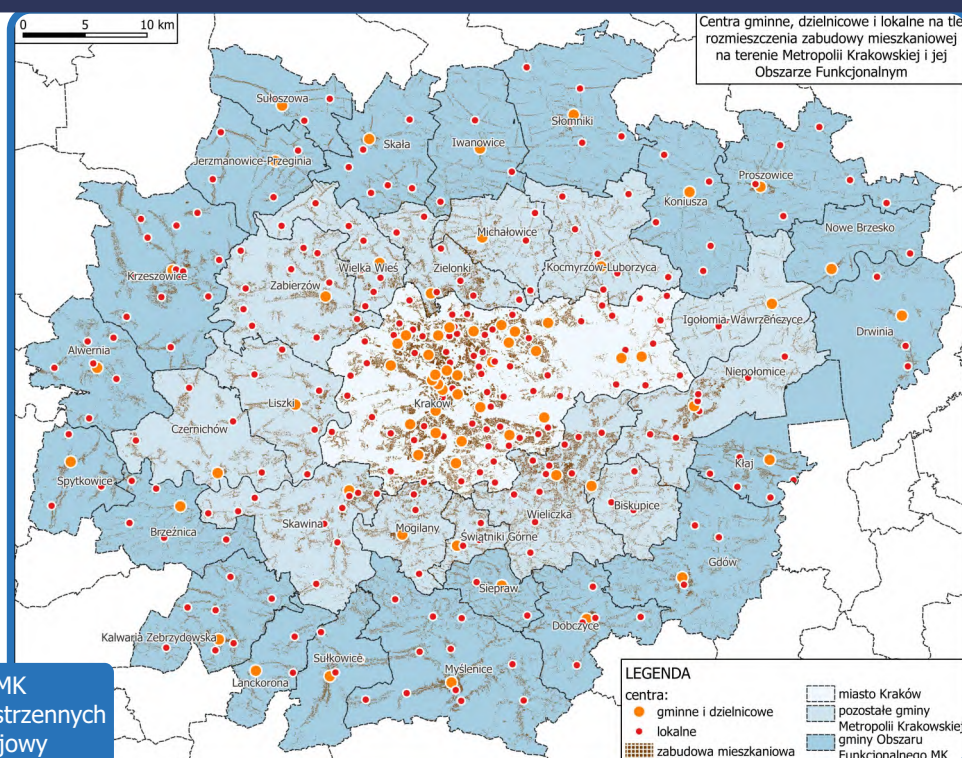
Rozwój infrastruktury rowerowej rozpatrywany jest z punktu widzenia zarówno tworzenia spójnej sieci powiązań rowerowych na podstawie szczegółowych dokumentów Miasta Krakowa (Studium Podstawowych Tras Rowerowych), gmin, powiatów oraz województwa (sieć Velo Małopolska), jak i realizacji infrastruktury w otoczeniu przystanków i węzłów transportowych wynikających z Modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej Metropolii Krakowskiej do 2030 roku – Obszar działań Mobilność. Istotne jest kształtowanie infrastruktury pieszej w otoczeniu generatorów ruchu i obiektów użyteczności publicznej, szczególnie położonych w ramach gminnych, dzielnicowych i lokalnych centrów z przeprowadzeniem analiz potrzeb w zakresie uspokajania ruchu.

Ryc. 16. Obszar działań - Mobilność



Źródło: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Metropolii Krakowskiej do 2030 roku

Ryc. 17. Centra gminne, dzielnicowe i lokalne na tle rozmieszczenia zabudowy mieszkaniowej na terenie Metropolii Krakowskiej i jej Obszarze Funkcyjnym

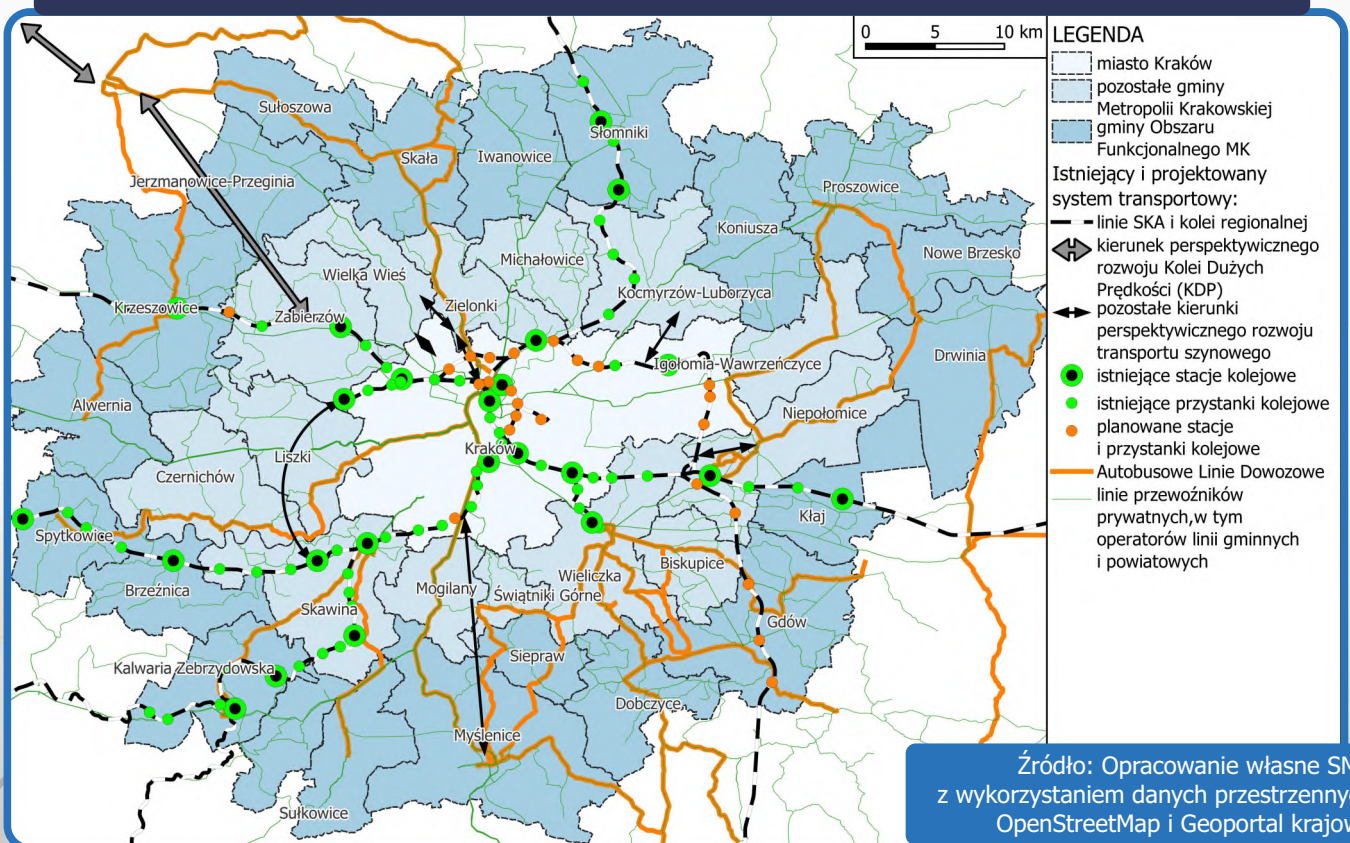


Źródło: Opracowanie własne SMK z wykorzystaniem danych przestrzennych OpenStreetMap i Geoportal krajowy

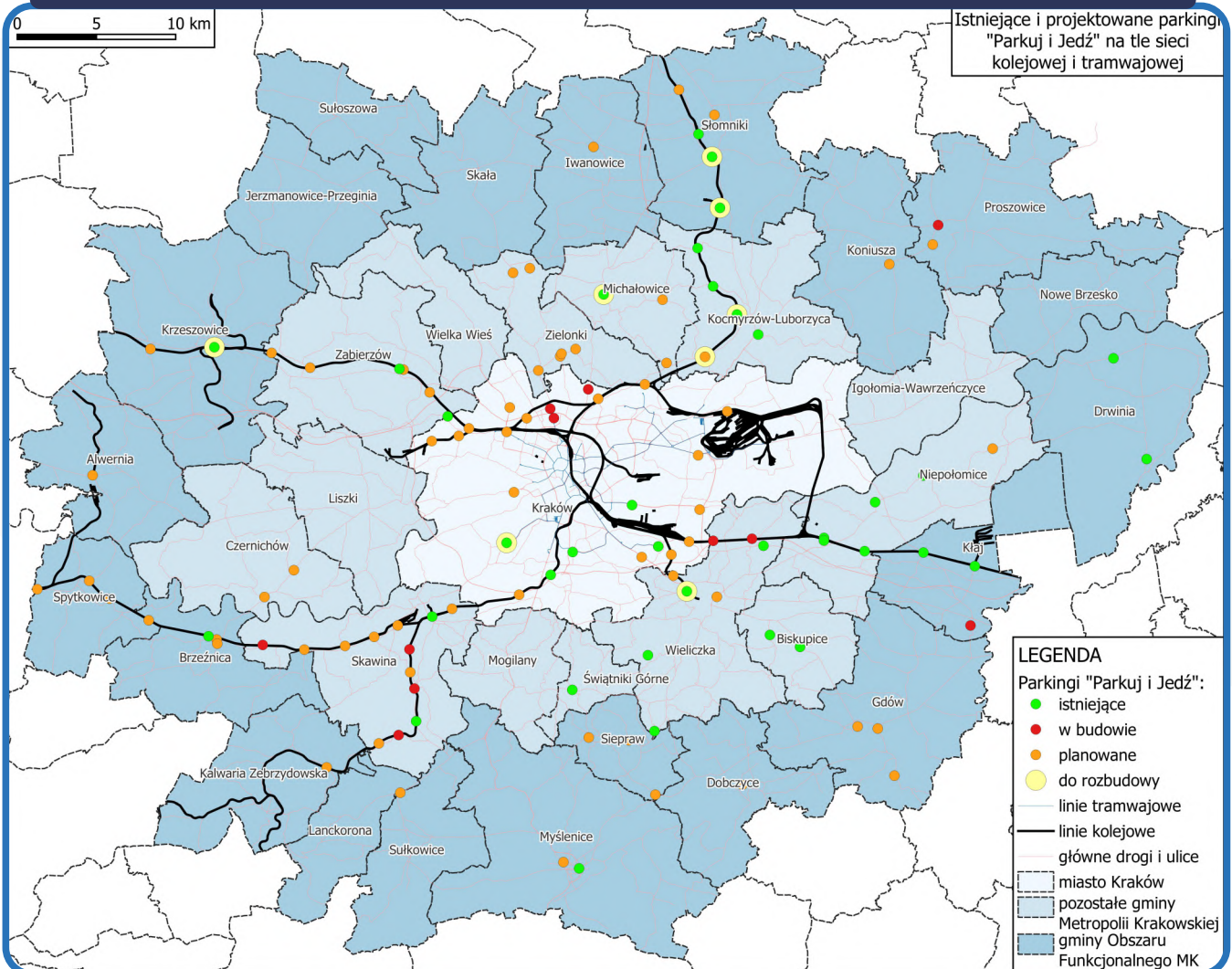
3.2. Logika i kierunki strategiczne rozwoju zrównoważonej mobilności w relacjach z gminami Obszaru Funkcjonalnego

Powiązania zewnętrzne obszaru Metropolii Krakowskiej w relacji do gmin z Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej opierają się na kontynuacji i znaczeniu systemu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej i kolei regionalnej z dominującą rolą węzłów przesiadkowych z parkingami „Parkuj i Jedź” wraz z perspektywnymi kierunkami rozwoju systemu transportu szynowego. Uzupełnienie systemu stanowią organizowane przez Województwo Małopolskie Autobusowe Linie Dowozowe oraz system przewoźników prywatnych, w tym operatorów gminnych linii autobusowych, których stopień zintegrowania z całością systemu zrównoważonej mobilności powinien ulec poprawie.

Ryc. 18. Istniejący i projektowany system transportowy w relacji do gmin Obszaru Funkcjonalnego



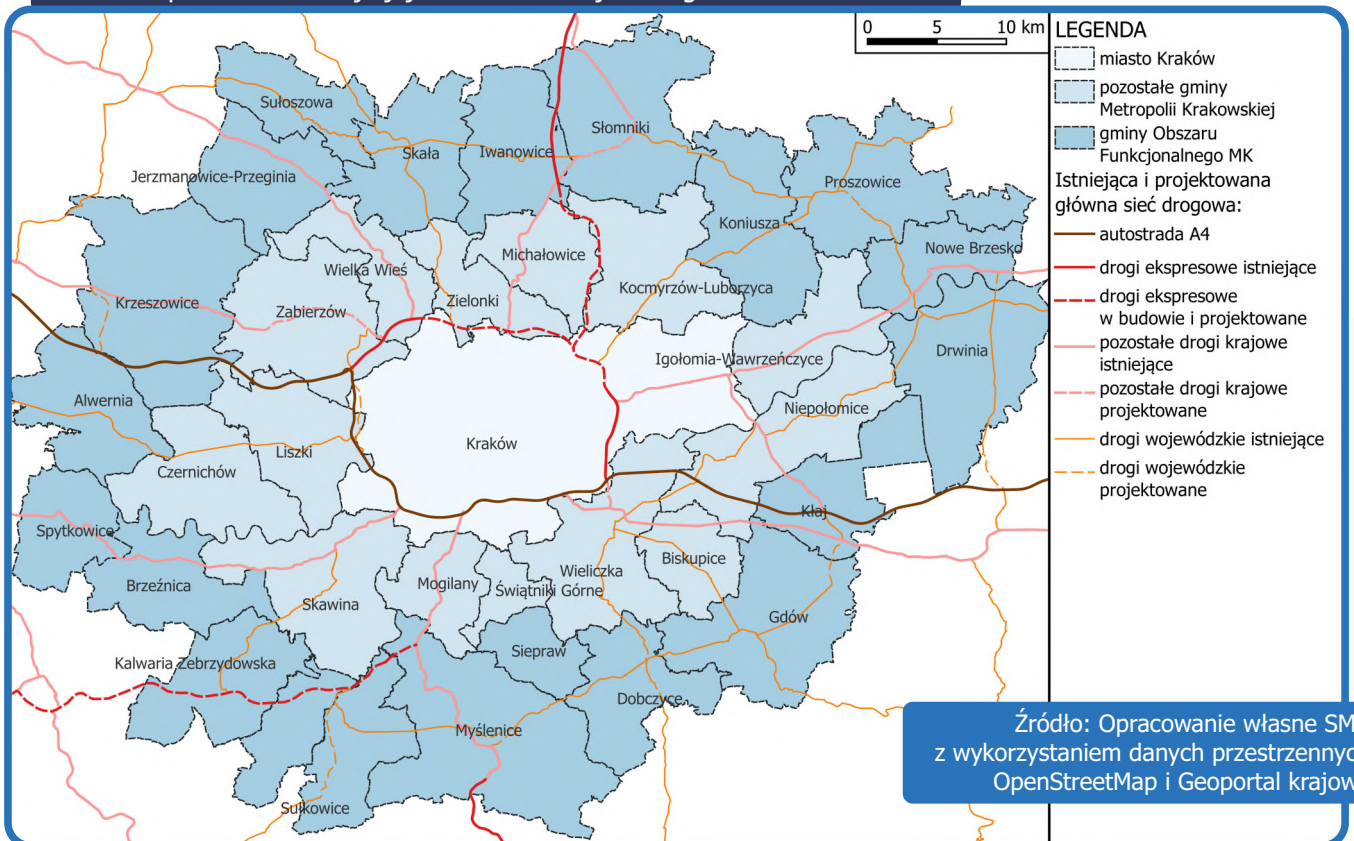
Ryc. 19. Istniejące i projektowane parkingi „Parkuj i Jedź” na tle sieci kolejowej i tramwajowej



Źródło: Opracowanie własne SMK z wykorzystaniem danych przestrzennych OpenStreetMap i Geoportal krajowy

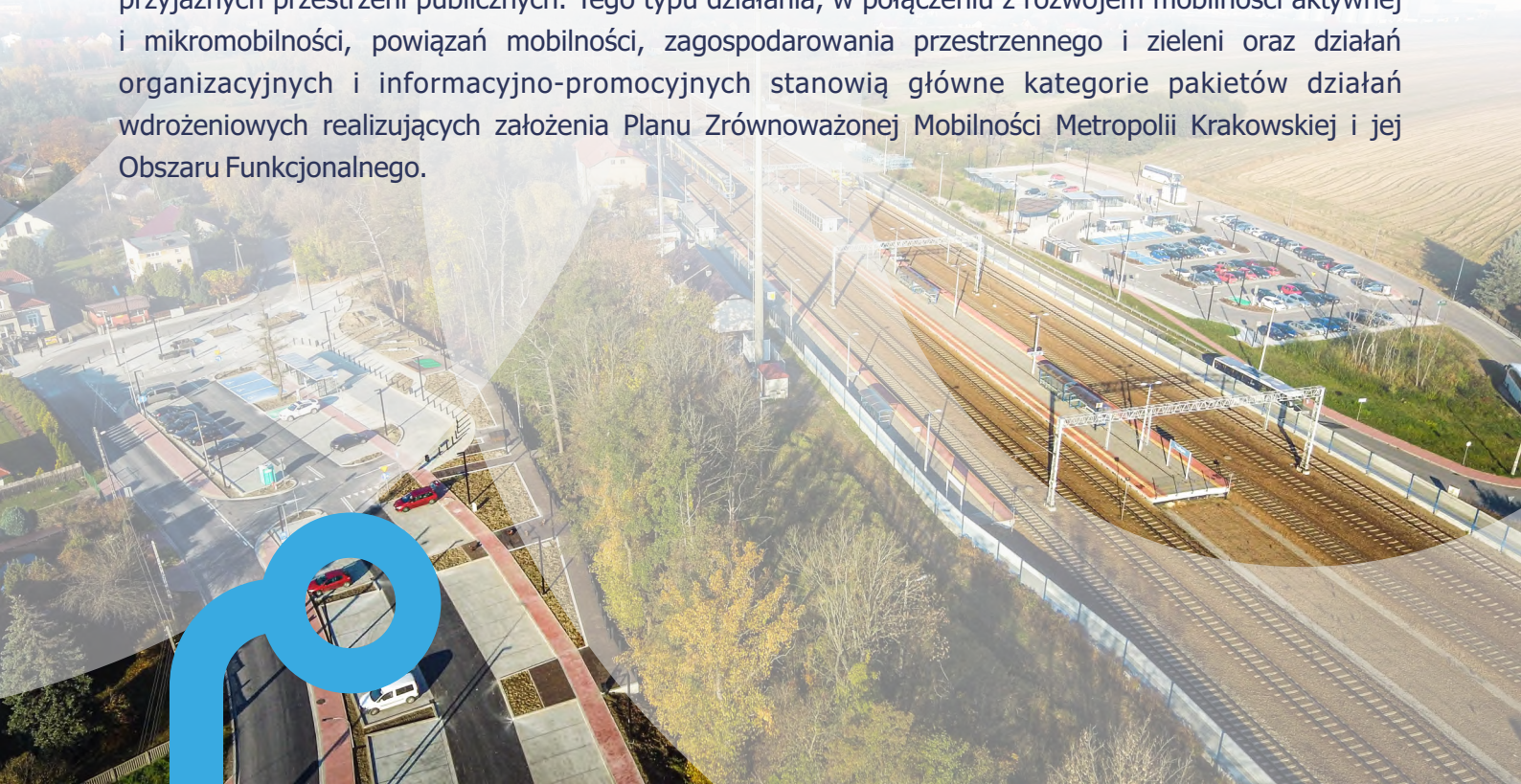
Docelowy układ drogowy obejmujący relacje zewnętrzne Miasta Krakowa jako węzła sieci TEN-T opiera się na roli układu dróg krajowych (w tym ekspresowych) i wojewódzkich z systemem lokalnych obwodnic wyprowadzających ruch z większych miejscowości, w relacjach promienistych do IV drogowej obwodnicy Miasta Krakowa.

Ryc. 20. Istniejąca i projektowana główna sieć drogowa na terenie Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego



3.3. Dobre praktyki

Dotychczas zrealizowane działania koncepcyjne i inwestycyjne Miasta Krakowa oraz gmin wskazują na szereg dobrych praktyk w zakresie realizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych (w tym powiązanych z efektywnym transportem szynowym), a także rozwiązań w zakresie uspokajania ruchu i realizacji przyjaznych przestrzeni publicznych. Tego typu działania, w połączeniu z rozwojem mobilności aktywnej i mikromobilności, powiązań mobilności, zagospodarowania przestrzennego i zieleni oraz działań organizacyjnych i informacyjno-promocyjnych stanowią główne kategorie pakietów działań wdrożeniowych realizujących założenia Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego.



VII. DZIAŁANIA WDROŻENIOWE PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI METROPOLII KRAKOWSKIEJ I JEJ OBSZARU FUNKCJONALNEGO

1. Pakiety działań wdrożeniowych

Pakiet działań stanowi połączenie uzupełniających się działań, często należących do różnych kategorii, które są dobrze skoordynowane w celu **skuteczniejszego rozwiązywania konkretnych problemów, niż pojedyncze działania** i pokonywania przeszkód w ich wdrażaniu. Przykładem może być połączenie działań mających na celu zniechęcenie do korzystania z samochodów, takich jak opłaty parkingowe, ze środkami promującymi rozwiązania alternatywne, takie jak ulepszone usługi autobusowe i pasy ruchu dla rowerzystów.

Metody grupowania działań, na przykład:

- według rodzaju działania (dążenie do połączenia działań w zakresie użytkowania gruntów, infrastruktury, regulacji, zarządzania i usług, środków behawioralnych, dostarczania informacji i ustalania cen w ramach pakietu),
- poprzez akceptowalność (grupowanie popularnych i mniej popularnych, ale skutecznych działań w pakiety, np. zachęt i ograniczeń),
- poprzez cel lub wyzwanie (dodanie do pakietu działań, które przyczyniają się do osiągnięcia tego samego celu lub rozwiązania tego samego problemu),
- według kryterium geograficznego (połączenie działań w tym samym obszarze w jeden pakiet),
- przez koszty (łączyć skuteczne, ale kosztowne kluczowe działania z działaniami, które tworzą przychody w celu osiągnięcia niższych kosztów netto),
- poprzez łączenie w pakiety działań wymagających finansowania zewnętrznego (grupowanie działań wymagających finansowania zewnętrznego), które:
 - a. wspierają jeden wyraźnie określony cel;
 - b. są realizowane w tym samym obszarze oddziaływania;
 - c. mają tego samego właściciela projektu;
 - d. mają podobne okresy realizacji, lub – wokół większych projektów (takich jak nowa sieć rowerowa, poszukiwanie działań, które uzupełnią i wzmocnią ten projekt).

Na kolejnych stronach zestawiono proponowane 5 pakietów kluczowych działań, w odniesieniu do celów strategicznych PZMMK. Każdemu z pakietów przypisano 5 działań, które dają największe szanse na spełnienie celów strategicznych i operacyjnych oraz stanowią działania realne do wdrożenia w perspektywie roku 2033.

PAKIET 1 - PRZESTRZEŃ

CEL STRATEGICZNY - POPRAWA JAKOŚCI ŻYCIA I PRZESTRZENI PUBLICZNYCH W KONTEKŚCIE OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO I ZDROWIA MIESZKAŃCÓW ORAZ ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Działania w tym pakiecie mają doprowadzić do podniesienia jakości życia na terenie Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego. Realizacja działań pakietu powinna skutkować szerokim zakresem korzyści takich, jak bardziej atrakcyjna przestrzeń publiczna, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawa zdrowia mieszkańców, mniejsze zanieczyszczenie powietrza i ograniczenie emisji hałasu.

Działania pakietu powinny koncentrować się na eliminacji barier przestrzennych i organizacyjnych utrudniających przemieszczanie się niechronionych uczestników ruchu, w tym zapewnienie dostępności do usług umożliwiających realizację potrzeb mieszkańców w pobliżu infrastruktury mobilności miejskiej takiej, jak węzły przesiadkowe i przystanki. Ważnym czynnikiem decydującym o subiektywnym postrzeganiu jakości życia jest realizacja działań w zakresie przekształcania infrastruktury drogowej w dostępne i atrakcyjne przestrzenie publiczne oraz dostęp do zieleni i tras rekreacyjnych tzw. „zielonych korytarzy”, lokalnych terenów zielonych i zieleni powiązanej z systemem transportowym. Kolejnym istotnym elementem poprawy jakości życia i przestrzeni publicznej jest realizacja działań planistycznych pozwalających na zapewnienie odpowiednich rezerw komunikacyjnych i budowa relacji pomiędzy planowaniem przestrzennym, a planowaniem i zarządzaniem w transporcie (w tym poprzez realizację rekomendacji wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej Metropolii Krakowskiej). Duże znaczenie dla ochrony środowiska w kontekście emisji hałasu i zanieczyszczeń, jak również dla pozytywnego nastawienia mieszkańców do transportu publicznego ma zmiana sposobu przemieszczania się w terenach przestrzeni publicznych.

KLUCZOWE DZIAŁANIA W PAKIECIE

1.1

Przestrzeń publiczna - działania w zakresie przekształcania infrastruktury drogowej w dostępne i atrakcyjne przestrzenie publiczne wraz z uporządkowaniem parkowania w przestrzeni publicznej

1.2

Usługi zorientowane na transport - realizacja usług uzupełniających w otoczeniu przystanków i węzłów przesiadkowych pozwalających na realizację potrzeb mieszkańców w pobliżu infrastruktury mobilności

1.3

Lokalne centra - realizacja działań planistycznych i wdrożeniowych wspierających tworzenie lokalnych centrów

1.4

Zielone korytarze - realizacja terenów zielonych w wymiarze lokalnym i realizacja zieleni powiązanej z elementami systemu transportowego

1.5

Planowanie przestrzenne - realizacja działań w zakresie prowadzenia monitoringu realizacji planów miejscowych, wypracowanie i wdrożenie wytycznych planistycznych zapobiegających „rozlewaniu się” zabudowy mieszkaniowej oraz pozwalających na koncentrację zabudowy w zasięgu dostępu systemów transportu zbiorowego

PAKIET 2 - INFRASTRUKTURA

CEL STRATEGICZNY - WZROST ATRAKCYJNOŚCI MOBILNOŚCI EFEKTYWNEJ
W CODZIENNYCH PODRÓŻACH

Mobilność efektywna rozumiana jest w tym przypadku jako sposób przemieszczania się dopasowany do odległości, istniejących możliwości oraz efektywności czasowej, kosztowej i środowiskowej – przez co ukierunkowana jest ona na transport zbiorowy, mobilność aktywną oraz zintegrowane i innowacyjne formy przemieszczania się. Zmiana w tym zakresie powinna doprowadzić do ograniczenia zatłoczenia na drogach, zwiększenia wykorzystania rozwiązań szynowych oraz poprawę stopnia zintegrowania i uporządkowania systemu transportowego – przede wszystkim pod kątem połączeń transportu zbiorowego, węzłów przesiadkowych i polityki parkingowej.

Działania powinny przyczyniać się do poprawy warunków ruchu pieszego oraz atrakcyjności ulic i chodników jako przestrzeni publicznych przemieszczania się pieszych (w tym poprzez odpowiednie zarządzanie parkowaniem). Kluczowe są: poprawa warunków funkcjonowania ruchu rowerowego, poprawa jakości taboru, infrastruktury transportowej Miasta Krakowa i gmin (w tym zintegrowanych węzłów przesiadkowych) oraz jakości i efektywności czasowej powiązań komunikacyjnych gmin Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego w relacji z Miastem Krakowem oraz w relacjach międzygminnych i dowozowych za pomocą zrównoważonych form mobilności. Pojazdy komunikacji miejskiej powinny być atrakcyjne dla pasażera, niezawodne, efektywne, przyjazne dla środowiska. Działania obejmują dalszy rozwój innowacyjnych usług w zakresie elektromobilności i mobilności współdzielonej oraz rozwój polityki parkingowej, jako istotnego narzędzia realizacji celów zrównoważonego rozwoju w transporcie (w tym poprzez rozwój tzw. standardów parkingowych, budowę parkingów kubaturowych, P+R, K+R i B+R).

KLUCZOWE DZIAŁANIA W PAKIECIE

2.1

Węzły przesiadkowe - realizacja polityki parkingowej obejmującej węzły przesiadkowe, poprzez rozwój infrastruktury parkingów „Parkuj i Jedź” (P+R) wraz z modernizacją istniejącej infrastruktury przystanków i ich otoczenia

2.2

Infrastruktura ostatniej mili - realizacja infrastruktury pieszej i rowerowej oraz stref ruchu pieszego na etapie "ostatniej mili" do węzłów przesiadkowych oraz obiektów użyteczności publicznej, szkół, lokalnych usług i handlu

2.3

Sieć dróg rowerowych - realizacja dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów tworzących spójną sieć infrastruktury rowerowej na terenie Miasta Krakowa, Metropolii Krakowskiej oraz Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej

2.4

Infrastruktura szynowa - modernizacja i budowa nowej infrastruktury szynowej (w tym premetra w Krakowie) i wprowadzanie priorytetów dla transportu zbiorowego na potrzeby rozwoju systemu publicznego transportu zbiorowego (w tym w przemieszczeniach obwodowych)

2.5

Tabor - wymiana i zakup taboru wraz z realizacją infrastruktury wspierającej mikromobilność i elektromobilność

PAKIET 3 - BEZPIECZEŃSTWO

CEL STRATEGICZNY - POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA UŻYTKOWNIKÓW SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

Działania w tym pakiecie doprowadzić mają do powstania bezpiecznego systemu mobilności oraz poprawy dostępności obszaru z punktu widzenia wszystkich użytkowników systemu transportowego, w szczególności niechronionych uczestników ruchu. Istotnym elementem działań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa jest również realizacja idei powstania obszaru skompensowanego pod kątem sieci drogowej, co oznacza zarówno rozwiązania drogowe mające na celu wyprowadzanie ruchu z centrów dzielnic i miejscowości (relacja z Pakietem 5, w którym uwzględniono te działania) oraz ich lepsze powiązanie, jak również stosowanie rozwiązań uspokajających ruch w skali lokalnej. Realizacja działań pakietu prowadzić ma do redukcji liczby ofiar wypadków transportowych wraz ze stworzeniem warunków umożliwiających realizację założeń „wizji zero” (zero zabitych i ciężko rannych w wyniku wypadków komunikacyjnych) oraz ogólnie zwiększenia poziomu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu w relacji do ruchu drogowego. Wymagane będzie lepsze uwzględnianie potrzeb różnych grup społecznych i ich rozbieżnych oczekiwań (wiek, status materialny, styl życia, zdrowie, uwarunkowania rodzinne i zawodowe).

KLUCZOWE DZIAŁANIA W PAKIECIE

3.1

Audyt ruchu drogowego - dokonanie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego pod kątem identyfikacji miejsc niebezpiecznych wraz z mechanizmem wdrożenia jego zaleceń

3.2

Bezpiecznie wokół usług publicznych - działania na terenie „ostatniej mili” do usług publicznych pod kątem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD)

3.3

Spadek emisji spalin i hałasu - przygotowanie planu, wdrażanie i rozwój Stref Czystego Transportu w Krakowie i na terenie innych miast oraz inne działania zmniejszające poziom hałasu i zanieczyszczeń w centrach mieszkaniowo-usługowych

3.4

Zapobieganie zagrożeniom - działania organizacyjne i inwestycyjne w miejscach niebezpiecznych

3.5

Usuwanie barier - przebudowa infrastruktury utrudniającej poruszanie się osobom o ograniczonej mobilności

PAKIET 4 – INFORMACJA

CEL STRATEGICZNY - POPRAWA JAKOŚCI PLANOWANIA, ORGANIZACJI I PROMOCJI ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU NA TERENIE METROPOLII KRAKOWSKIEJ I JEJ OBSZARU FUNKCJONALNEGO

Działania realizujące założenia tego celu mają doprowadzić do powstania dobrze zorganizowanego systemu zrównoważonej mobilności, dopasowanego do potrzeb mieszkańców i pasażerów oraz poprawy poziomu ich wiedzy i świadomości w zakresie możliwości codziennego przemieszczania się. Dobry stopień organizacji i planowania oznacza w tym przypadku m.in. poprawę poziomu współpracy podmiotów zajmujących się zrównoważoną mobilnością, ukierunkowaną na poprawę powiązań funkcjonalnych, jak również poprawę siatki połączeń i integrację taryfowo-biletową. Działania te nie mogą być realizowane w oderwaniu od pozyskiwania odpowiedniej jakości danych oraz działań miękkich o charakterze uświadamiająco-promocyjnym.

Kluczowe zadania to poprawa poziomu współpracy Organizatorów transportu i innych podmiotów na terenie Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego prowadzącej do realizacji spójnych działań w kierunku integracji systemów transportowych (optymalizacja siatki połączeń transportowych oraz osiągnięcie pełnej integracji taryfowej), poprawa w zakresie aktualności oraz rzetelności procesu pozyskiwania i analizy danych (również w ramach partycypacji społecznej) dotyczących całego systemu transportowego, w tym wiedzy dotyczących aspektów psychologicznych, wpływających na przyzwyczajenia i zachowania transportowe/komunikacyjne mieszkańców. Ponadto poprawa skuteczności i zasięgu działań konsultacyjnych oraz informacyjno-promocyjnych w zakresie wykorzystania zrównoważonych form mobilności w codziennych podróżach i informowania o dostępnych możliwościach codziennych podróży.

KLUCZOWE DZIAŁANIA W PAKIECIE

4.1

Informacja - kampanie i działania informacyjne ukierunkowane na popularyzację zróżnicowanych form mobilności aktywnej jako środków codziennego transportu oraz zwiększenie wykorzystania transportu publicznego (w tym kolei aglomeracyjnej i regionalnej jako szkieletu systemu) w codziennych podróżach

4.2

Konsultacja - kampanie oraz działania informujące i konsultacyjne mające na celu prowadzenie efektywnych konsultacji społecznych dotyczących planowanych zamierzeń inwestycyjnych i organizacyjnych służących zrównoważonej mobilności

4.3

Siatka połączeń - optymalizacja funkcjonowania linii autobusowych – w tym rozwój siatki połączeń dowozowych oraz synchronizacja z systemem kolei i poprawa stopnia zintegrowania przewoźników prywatnych z systemem transportu zbiorowego

4.4

Dane - regularne pomiary ruchu, badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz wykorzystanie danych w procesach konsultacyjnych i decyzyjnych

4.5

Koordinacja - działania koordynacyjne pomiędzy Organizatorami transportu i Zarządcami infrastruktury transportowej w zakresie organizowania, zarządzania i finansowania działań w zakresie mobilności (w tym wprowadzenie i rozwój integracji taryfowo-biletowej oraz wdrożenie koncepcji Mobilność jako usługa - MaaS)

PAKIET 5 - LOGISTYKA

CEL STRATEGICZNY - POPRAWA EFEKTYWNOŚCI TRANSPORTU ŁADUNKÓW

Działania realizujące ten cel mają prowadzić do poprawy możliwości rozwojowych obszaru Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego, przede wszystkim pod kątem dostępności do stref przemysłowych, optymalizacji rozwiązań logistycznych oraz zwiększenia wykorzystania przyjaznych form mobilności oraz rozwiązań organizacyjnych w obszarze transportu ładunków. Pakiet ten obejmuje zarówno organizacyjne działania związane z transportem ładunków wpływające na zmniejszenie jego uciążliwości dla mieszkańców, jak i działania dotyczące rozwoju ekologicznych środków transportu wykorzystywanych do transportu ładunków i realizację układów komunikacyjnych stref przemysłowych oraz infrastrukturalnych rozwiązań drogowych wyprowadzających ruch samochodów ciężarowych i dostawczych z centrów miejscowości. Dodatkowo, w ramach pakietu przewidziano realizację działań koncepcyjnych związanych z planem rozwoju logistyki, jak i wprowadzenie zmian w organizacji ruchu pojazdów ciężarowych i dostawczych w określonych lokalizacjach. Szczególnym obszarem wymagającym koncentracji działań w zakresie logistyki jest obszar ścisłego centrum Miasta Krakowa, przede wszystkim w ramach II obwodnicy.

KLUCZOWE DZIAŁANIA W PAKIECIE

5.1

Zasady obsługi logistycznej - opracowanie koncepcji obsługi logistycznej ścisłego centrum Krakowa oraz gmin Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego przy wykorzystaniu form zrównoważonej mobilności miejskiej

5.2

Ekologiczny transport ładunków - wprowadzenie oraz rozwój ekologicznych form transportu ładunków na terenach o silnie rozwiniętych funkcjach usługowo-handlowych

5.3

Optymalizacja transportu towarów - zmiany w organizacji ruchu pojazdów ciężarowych i dostawczych w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego w określonych obszarach

5.4

Układ komunikacyjny - realizacja infrastruktury drogowej obszarów inwestycyjnych i Stref Aktywności Gospodarczej oraz obwodnic miejscowości i dzielnic z dużym natężeniem ruchu samochodów ciężarowych i dostawczych

5.5

Centra przeładunku - tworzenie lokalnych centrów przeładunkowych oraz wprowadzanie organizacyjnych rozwiązań na potrzeby realizacji dostaw

2. Uszczegółowienie pakietów działań wdrożeniowych

Charakterystyka zidentyfikowanych pakietów działań wdrożeniowych oraz ich szeroki zakres sprawiają, że konieczne jest ich uszczegółowienie. Pakiety działań same w sobie stanowią katalog kierunków rozwoju zrównoważonej mobilności, natomiast ich uszczegółowienie wskazuje na konkretne działania służące realizacji założeń dokumentu. Zidentyfikowane pakiety działań zostały zatem uzupełnione o działania szczegółowe lub szczegółowe informacje w zakresie ich realizacji. Poniższy katalog działań szczegółowych wraz z ich opisami oraz mapami szczegółowymi zawartymi w pkt. 3.1 i 3.2 rozdziału VI łącznie prezentują wykaz inwestycji i działań realizujących założenia SUMP.

Zasięg wdrożenia poszczególnych działań szczegółowych w odniesieniu do poszczególnych poziomów - Miasto Kraków, Ośrodek ponadlokalny (SMK, powiaty, województwo i poziom krajowy), Ośrodek lokalny (gmina) zostanie ujęty w ramy wynikające z dokumentu Miasta Krakowa regulującego zasady zarządzania przedsięwzięciami pn. Zarządzanie Projektami, Programami i Portfelami Projektów. SUMP pełni rolę portfela projektów w myśl założeń ww. dokumentu.

Działania zostały podzielone na 3 kategorie ważności pod kątem ich pierwszeństwa wykonania i oznaczone kolorami o następującym priorytecie (zaznaczenie konkretnego zasięgu wdrożenia oznacza również potencjalną możliwość realizacji działań):

- - wysoki ● - średni ○ - niski

Tabela 5. Działania kluczowe i szczegółowe w ramach pakietów działań wdrożeniowych

Numer pakietu działań	Numer działania kluczowego	Działanie kluczowe	Numer działania szczegółowego	Działania szczegółowe	Zasięg wdrożenia		
					Miasto Kraków	Ośrodek ponadlokalny	Ośrodek lokalny (gmina)
1	1.1	Przestrzeń publiczna - działania w zakresie przekształcania infrastruktury drogowej w dostępne i atrakcyjne przestrzenie publiczne wraz z uporządkowaniem parkowania w przestrzeni publicznej	1.1.1	Realizacja ciągów pieszo-jezdnych, w tym alejek miejskich i osiedlowych (tzw. "ulice-ogrody", „woonerf”) oraz placów	●		●
			1.1.2	Działania dot. uporządkowania parkowania i uspokojenia ruchu w centrach miejscowości	●	●	●
			1.1.3	Wprowadzenie zautomatyzowanego systemu wspomaganie organizacji parkowania	○		○
			1.1.4	Rozwój stref płatnego parkowania na terenach wymagających interwencji w oparciu o przeprowadzenie analiz zapotrzebowania	●	●	●
Opis	<p>1.1.1 Analiza potrzeb i działania w zakresie przekształcania infrastruktury drogowej w dostępne i atrakcyjne przestrzenie publiczne chroniące i eksponujące walory architektoniczno-urbanistyczne krajobrazu miejskiego, wolne lub ze znaczącym uspokojeniem ruchu samochodowego, w miejscach umożliwiających realizację tego typu rozwiązań.</p> <p>1.1.2 Analiza potrzeb i działania prowadzące do likwidacji miejsc parkingowych na chodnikach, wydzielania nowych miejsc w strefie niekolidującej z ruchem pieszym np. w granicach jezdni.</p> <p>1.1.3 Uruchomienie zautomatyzowanego systemu parkowania i informowania o zajętości miejsc parkingowych w ścisłym centrum Krakowa.</p> <p>1.1.4</p> <ul style="list-style-type: none"> - Analiza potrzeb w zakresie kształtowania stref płatnego parkowania i działania w zakresie kontroli zajętości miejsc parkingowych, strefowania dostępności za pomocą zróżnicowanych cen za parkowanie. - Wdrażanie założeń zaktualizowanego Programu Obsługi Parkingowej dla Miasta Krakowa oraz doświadczeń audytu ParkPAD. 						

Numer pakietu działań	Numer działania kluczowego	Działanie kluczowe	Numer działania szczegółowego	Działania szczegółowe	Zasięg wdrożenia		
					Miasto Kraków	Ośrodek ponadlokalny	Ośrodek lokalny (gmina)
1	1.2	Usługi zorientowane na transport - realizacja usług uzupełniających w otoczeniu przystanków i węzłów przesiadkowych pozwalających na realizację potrzeb mieszkańców w pobliżu infrastruktury mobilności	1.2.1	Tworzenie odpowiednich warunków transportowo-przestrzennych do kształtowania wielofunkcyjnych centrów poprzez zagęszczanie zabudowy, wprowadzenie funkcji mieszkaniowej oraz usług publicznych i komercyjnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych w myśl idei Rozwoju Zorientowanego na Transport (ang. TOD – Transit Oriented Development)	●	●	●
Opis		1.2.1 - Kształtowanie właściwych relacji pomiędzy transportem a zagospodarowaniem przestrzennym w otoczeniu węzłów przesiadkowych poprzez nadanie przestrzeniom publicznym charakteru centrowego. - Analiza możliwości oraz działania służące realizacji podstawowych usług w bezpośrednim otoczeniu węzłów przesiadkowych. Działania prowadzące do zwiększenia liczby dojazdów do pracy transportem publicznym w przypadku podróży do pracy, na zakupy i do szkoły oraz zmniejszenia roli samochodu w tych podróżach. Wyższa gęstość i lepsze zróżnicowanie zabudowy w otoczeniu węzłów przesiadkowych mogą poprawić dostępność lub zachęcać do krótszych podróży pieszych i rowerowych.					
1	1.3	Lokalne centra - realizacja działań planistycznych i wdrożeniowych wspierających tworzenie lokalnych centrów	1.3.1	Tworzenie odpowiednich warunków przestrzenno-transportowych do kształtowania wielofunkcyjnych centrów w poszczególnych dzielnicach Krakowa i w większych miejscowościach w gminach	●	●	●
			1.3.2	Tworzenie odpowiednich warunków przestrzenno-transportowych na potrzeby procesu rewitalizacji centrów miejscowości	●	●	●
Opis		1.3.1 Działania zapewniające realizację podstawowych potrzeb mieszkańców w pobliżu miejsca zamieszkania oraz przestrzeniach publicznych. Rozwój infrastruktury oraz podnoszenie jakości usług dostępnych dla mieszkańców w pobliżu miejsca zamieszkania (dzielnic) - zgodnie z koncepcją miasta 15-minutowego 1.3.2 Kompleksowe działania w sferze społecznej, gospodarczej, środowiskowej, przestrzenno-funkcjonalnej i technicznej, skoncentrowane terytorialnie w centrach miejscowości, zmierzające do poprawy jakości życia mieszkańców oraz zapobiegające ich odpływowi na przedmieścia i obszary o zabudowie rozproszonej.					
1	1.4	Zielone korytarze - realizacja terenów zielonych w wymiarze lokalnym i realizacja zieleni powiązanej z elementami systemu transportowego	1.4.1	Projektowanie infrastruktury komunikacyjnej z uwzględnieniem zachowania terenów zielonych oraz zazielenianie okolic ciągów komunikacyjnych roślinnością o charakterze izolacyjnym	●	●	●
			1.4.2	Zielone torowiska tramwajowe	●		
			1.4.3	Zielone przystanki oraz nasadzenia w otoczeniu przystanków i węzłów przesiadkowych	○	○	○
			1.4.4	Realizacja „błękitno-zielonej infrastruktury” – ciągów łączących tereny zieleni i tras rekreacyjnych	●	●	●
			1.4.5	Tworzenie odpowiednich warunków przestrzenno-transportowych do realizacji terenów zielonych wewnątrz zabudowy miejskiej Krakowa oraz na terenie gmin Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego	●	●	●
			1.4.6	Wypracowanie spójnego podejścia do obsługi transportowej terenów cennych przyrodniczo poza Krakowem		●	
Opis		1.4.1 Identyfikacja szczególnie uciążliwych ciągów komunikacyjnych i tworzenie ciągów zieleni wysokiej wpływające na ograniczenie poziomu hałasu, temperatury i zanieczyszczeń. Szersze wykorzystywanie pasów zieleni jako sposobu oddzielenia ciągów pieszych i rowerowych od dróg. Realizacja działań zarówno na etapie projektowania inwestycji (wymogi w tym zakresie dla Wykonawców zewnętrznych), jak i realizacji oraz utrzymania infrastruktury z zastosowaniem standardów ochrony zieleni 1.4.2 Zwiększanie powierzchni zielonej w Krakowie wpływające pozytywnie na retencję wód opadowych. 1.4.3 Wprowadzanie roślinności zapewniającej cień oczekującym na tramwaj lub autobus.					

Numer pakietu działań	Numer działania kluczowego	Działanie kluczowe	Numer działania szczegółowego	Działania szczegółowe	Zasięg wdrożenia		
					Miasto Kraków	Ośrodek ponadlokalny	Ośrodek lokalny (gmina)
		1.4.4 - M.in. realizacja projektu "Wisła łączy" dot. zagospodarowania bulwarów wiślanych oraz dopływów Wisły: Rudawy, Wilgi, Prądnika, Białuchy i Dłubni poprzez stworzenie sieci ciągów pieszo-rowerowych oraz miejsc wypoczynku. Realizacja założeń Kierunków Rozwoju i Zarządzania Terenami Zielonymi w Krakowie na lata 2019-2030 na terenie Miasta Krakowa oraz wykorzystanie potencjału rzeki Wisły w transporcie rekreacyjnym - Tworzenie i rozwój terenów zielonych na terenie gmin Metropolii Krakowskiej oraz Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej 1.4.5 Analiza wolnych od zabudowy przestrzeni pod kątem realizacji parków miejskich i wiejskich, "parków kieszonek", zielonych skwerów i podwórek. 1.4.6 Działania wspierające zrównoważoną mobilność w zakresie ruchu turystyczno-weekendowego oraz realizację inwestycji transportowych z zachowaniem walorów krajobrazowych.					
1	1.5	Planowanie przestrzenne - realizacja działań w zakresie prowadzenia monitoringu realizacji planów miejscowych, wypracowanie i wdrożenie wytycznych planistycznych zapobiegających „rozlewaniu się” zabudowy mieszkaniowej oraz pozwalających na koncentrację zabudowy w zasięgu dostępu systemów transportu zbiorowego	1.5.1	Realizacja wspólnej polityki w zakresie zagospodarowania przestrzennego w relacji do infrastruktury komunikacyjnej w terenach przygranicznych poszczególnych gmin Metropolii Krakowskiej oraz Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej	●	●	●
			1.5.2	Prowadzenie monitoringu realizacji planów miejscowych, w zakresie zasadności wyznaczania terenów mieszkaniowych	●	●	●
			1.5.3	Wypracowanie standardów urbanistycznych, w tym standardów dostępności i parkingowych w przypadku realizacji nowych inwestycji, zapobiegających dalszemu „rozlewaniu się” zabudowy mieszkaniowej dla obszaru Metropolii Krakowskiej oraz jej Obszaru Funkcjonalnego	●	●	●
			1.5.4	Wskazanie w dokumentach planistycznych koncentracji nowej zabudowy wokół istniejących i planowanych węzłów komunikacyjnych oraz centrów przesiadkowych	●	●	●
			1.5.5	Realizacja projektów pilotażowych wspierających relacje planowania przestrzennego i zrównoważonej mobilności	○	○	○
			1.5.6	Ochrona rezerw komunikacyjnych w dokumentach planistycznych przed zabudowaniem, w tym zapewnienie rezerw terenowych na potrzeby budowy infrastruktury „Parkuj i Jedź” w gminach Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego	●	●	●
Opis	1.5.1	<p>- Współpraca pomiędzy poszczególnymi gminami oraz pomiędzy gminami i Krakowem w zakresie ciągłości planowania przestrzennego w terenach przygranicznych z uwzględnieniem infrastruktury komunikacyjnej i infrastruktury technicznej, której celem będzie zapobieganie rozlewaniu się zabudowy</p> <p>- Przeprowadzanie analiz pod kątem możliwości uruchamiania tras transportu publicznego na nowo zabudowywane tereny</p> <p>1.5.2 Działania sprawdzające czy wyznaczanie nowych terenów mieszkaniowych może powodować nieprzewidziane nakłady na infrastrukturę komunikacyjną i infrastrukturę techniczną.</p> <p>1.5.3</p> <p>- Przyjęcie odpowiednich gminnych standardów dostępności dotyczących rozwoju zabudowy (maksymalnej odległości nowej zabudowy od przystanków publicznego transportu zbiorowego, usług i zieleni publicznej) oraz minimalnej i maksymalnej liczby miejsc do parkowania).</p> <p>- Warunkowanie wydawania decyzji lokalizacyjnych od dostępności do infrastruktury drogowej, technicznej lub społecznej.</p> <p>- Uwzględnianie w Miejskich Planach Zagospodarowania Przestrzennego dla nowych osiedli wymogów dotyczących zapewnienia bazy lokali usługowych na potrzeby mieszkańców</p> <p>1.5.4 Uruchomienie mechanizmów pozwalających na koncentrację zabudowy w zasięgu dostępu do systemów transportu w myśl idei Rozwoju Zorientowanego na Transport (ang. TOD – Transit-oriented development) oraz zgodnie z koncepcją miasta 15-minutowego</p> <p>1.5.5 Wdrażanie koncepcji urbanistycznych dotyczących zagospodarowania otoczenia węzłów przesiadkowych oraz projektów wspierających tworzenie przestrzeni publicznych promujących mobilność aktywną (m.in. realizacja usług publicznych w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków transportu publicznego)</p> <p>1.5.6</p> <p>- Uwzględnienie strategicznych, regionalnych i lokalnych korytarzy transportowych w strategii rozwoju gminy, planie ogólnym gminy oraz miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego</p> <p>- Wyznaczenie w planach miejscowych rezerw terenów z przeznaczeniem pod infrastrukturę parkingową. Współpraca z PKP PLK w zakresie pozyskiwania gruntów na potrzeby infrastruktury parkingów „Parkuj i Jedź”.</p>					

Numer pakietu działań	Numer działania kluczowego	Działanie kluczowe	Numer działania szczegółowego	Działania szczegółowe	Zasięg wdrożenia		
					Miasto Kraków	Ośrodek ponadlokalny	Ośrodek lokalny (gmina)
2	2.1	Węzły przesiadkowe - realizacja polityki parkingowej obejmującej węzły przesiadkowe, poprzez rozwój infrastruktury parkingów „Parkuj i Jedź” (P+R) wraz z modernizacją istniejącej infrastruktury przystanków i ich otoczenia	2.1.1	Budowa i rozbudowa infrastruktury parkingów P+R i K+R powiązanych z infrastrukturą kolejową, tramwajową i autobusową wokół istniejących stacji i przystanków transportu zbiorowego oraz infrastrukturą drogową stanowiącą bezpośrednie połączenie z przystankiem/węzłem przesiadkowym	●	●	●
			2.1.2	Działania prowadzące do uzupełnienia i usprawnienia funkcji węzłów przesiadkowych jako głównych miejsc wymiany pasażerskiej oraz pozostałych przystanków (w tym pod kątem systemu informacji pasażerskiej)	●	●	●
			2.1.3	Budowa nowych i modernizacja istniejących dworców i przystanków kolejowych, tramwajowych i autobusowych oraz zintegrowanych węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i K+R, przede wszystkim w ramach systemu kolei aglomeracyjnej i regionalnej	●	●	●
			2.1.4	Realizacja infrastruktury B+R w bezpośrednim otoczeniu przystanków i węzłów przesiadkowych	●	●	●
			2.1.5	Organizacja i rozwój systemu wypożyczenia rowerów miejskich zlokalizowanego przy węzłach przesiadkowych	○		
Opis		<p>2.1.1 Przeprowadzanie eksperckiej analizy dot. lokalizacji oraz realizacja infrastruktury parkingów „Parkuj i Jedź” , w tym wielopoziomowych, w racjonalnych lokalizacjach zapewniających dostępność do transportu zbiorowego - przede wszystkim poza centrami miast, w sąsiedztwie pętli tramwajowych oraz przystanków i stacji kolejowych, przystanków i pętli autobusowych. Kryteria realizacji infrastruktury typu „Parkuj i Jedź”: powiązanie z przystankami transportu zbiorowego (kolejowymi, tramwajowymi i autobusowymi), dostępność piesza i rowerowa, w przypadku Krakowa lokalizacja parkingów „Parkuj i Jedź” poza centrum miasta, realizacja infrastruktury „Parkuj i Jedź” poza obszarami koncentracji mieszkalnictwa, realizacja infrastruktury uwzględniającej potrzeby osób z niepełnosprawnościami</p> <p>2.1.2 Działanie dotyczy rozbudowy inteligentnych systemów transportowych (ITS), w tym wprowadzenia i uzupełnienia systemu informacji pasażerskiej, obejmującego stosowanie rozwiązań cyfrowych (rozwój systemu TTSS), ułatwień w zakupie biletów za pomocą biletomatów, działania poprawiające poziom bezpieczeństwa na peronach i przystankach, likwidacja barier transportowych (architektonicznych) i skrócenie odległości dojścia pomiędzy poszczególnymi przystankami.</p> <p>2.1.3:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zwiększenie dostępności do kolei zarówno na liniach kolejowych wykorzystywanych w transporcie pasażerskim, jak i planowanych do wykorzystywania (m.in. linie kolejowe nr 95 i 100) – zasadność lokalizacji nowych stacji i przystanków kolejowych wraz z infrastrukturą obsługi podróżnych powinna być zweryfikowana w oparciu o analizy eksperckie. - Budowa nowych przystanków autobusowych mająca na celu zwiększenie zasięgu obsługi mieszkańców transportem autobusowym. - Realizacja zintegrowanych węzłów przesiadkowych z parkingami „Parkuj i Jedź” przy nowobudowanych stacjach i przystankach - Działania związane z modernizacją infrastruktury przystankowej zaprojektowane zgodnie ze zidentyfikowanymi w ramach „Inwentaryzacji przystanków i ich otoczenia w gminach Metropolii Krakowskiej” potrzebami w celu poprawy bezpieczeństwa i komfortu użytkowników komunikacji zbiorowej wraz z ujednoliceniem standardów przystanków autobusowych i informacji pasażerskiej na terenie całego obszaru objętego SUMP. - Analiza potrzeb i modernizacja budynków dworców kolejowych i autobusowych z opcją wykorzystania ich przestrzeni na potrzeby realizacji usług publicznych <p>2.1.4 Działania mające na celu usprawnienie możliwości przesiadki z roweru na kolej, tramwaj i autobus</p> <p>2.1.5</p> <ul style="list-style-type: none"> - Budowa wypożyczalni rowerów elektrycznych zlokalizowanych w obrębie parkingów P+R oraz węzłów przesiadkowych na granicach gmin ościennych i Krakowa. - Program rozwoju rowerów elektrycznych oraz elektrycznych urządzeń transportu osobistego z uwzględnieniem pojazdów dla osób z niepełnosprawnościami 					

Numer pakietu działań	Numer działania kluczowego	Działanie kluczowe	Numer działania szczegółowego	Działania szczegółowe	Zasięg wdrożenia		
					Miasto Kraków	Ośrodek ponadlokalny	Ośrodek lokalny (gmina)
2	2.2	Infrastruktura ostatniej mili - realizacja infrastruktury pieszej i rowerowej oraz stref ruchu pieszego na etapie „ostatniej mili” do węzłów przesiadkowych oraz obiektów użyteczności publicznej, szkół, lokalnych usług i handlu	2.2.1	Wyznaczenie stref dostępności pieszej i rowerowej wokół stacji i przystanków transportu publicznego oraz usług publicznych	●	●	●
			2.2.2	Poprawa jakości dróg dojazdu do przystanków i węzłów przesiadkowych	●	●	●
			2.2.3	Realizacja chodników i bezpiecznych poboczy wzdłuż dróg gminnych i powiatowych	●	●	●
			2.2.4	Eliminacja barier przestrzennych i organizacyjnych utrudniających ruch pieszych	●	●	●
			2.2.5	Wyznaczenie stref uspokojonego ruchu w centrach usługowych Krakowa i pozostałych gmin, oraz stref zamieszkania na terenie osiedli mieszkaniowych	●	●	●
			2.2.6	Rozwój infrastruktury rowerowej w relacji bezpośredniej w odległości około 2 km od przystanków i węzłów przesiadkowych		●	●
			2.2.7	Rozwój infrastruktury rowerowej w relacjach lokalnych wewnątrz gmin		●	●
			2.2.8	Budowa parkingów dla rowerów (w tym zadaszonych), miejsc obsługi rowerów oraz stacji roweru miejskiego w rejonie obiektów użyteczności publicznej, obiektów handlowo-usługowych i miejsc zamieszkania	●	●	●
			2.2.9	Bieżące utrzymanie i remonty infrastruktury pieszej	●	●	●
Opis		<p>2.2.1 Wykonanie analiz GIS wskazujących zasięg stref dostępności pieszej i rowerowej o akceptowalnym czasie dojazdu pieszego i dojazdu rowerem do obiektów użyteczności publicznej i infrastruktury transportowej pokazujących przestrzenne potrzeby w zakresie inwestycji w infrastrukturę pieszą i rowerową.</p> <p>2.2.2 Działania zgodnie ze zidentyfikowanymi w ramach „Inwentaryzacji przystanków i ich otoczenia w gminach Metropolii Krakowskiej” potrzebami.</p> <p>2.2.3 Analiza potrzeb i realizacja infrastruktury pieszej wzdłuż dróg, w szczególności w relacji do miejsc zamieszkania oraz usług użyteczności publicznej</p> <p>2.2.4 Analiza potrzeb i wykonanie niezbędnych inwestycji - działanie szczególnie istotne w wyznaczonych strefach dostępności pokazujących naturalne i sztuczne bariery terenowe utrudniające ruch pieszy</p> <p>2.2.5 Analiza potrzeb przed wprowadzaniem rozwiązań w zakresie stref uspokojonego ruchu. W strefach lokalizowanych przede wszystkim w centrach miast i strefach zamieszkania położenie szczególnego nacisku na udogodnienia ułatwiające ruch pieszy</p> <p>2.2.6 Działanie istotne dla zwiększenia zasięgu oddziaływania systemu przesiadkowego rower – transport publiczny na tereny mieszkaniowe</p> <p>2.2.7 Analiza potrzeb i realizacja infrastruktury rowerowej z miejsca zamieszkania w odległości „ostatniej mili” do obiektów użyteczności publicznej, szkół, lokalnych usług i handlu</p> <p>2.2.8 Analiza potrzeb i realizacja infrastruktury rowerowej - działania umożliwiające rowerzystom swobodne skorzystanie z oferty roweru miejskiego oraz z usług lokalnych z możliwością pozostawienia roweru w zabezpieczonym miejscu.</p> <p>2.2.9 Monitorowanie stanu, identyfikacja potrzeb, bieżące utrzymanie (w tym odśnieżanie) i remonty infrastruktury pieszej</p>					

Numer pakietu działań	Numer działania kluczowego	Działanie kluczowe	Numer działania szczegółowego	Działania szczegółowe	Zasięg wdrożenia		
					Miasto Kraków	Ośrodek ponadlokalny	Ośrodek lokalny (gmina)
2	2.3	Sieć dróg rowerowych - realizacja dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów tworzących spójną sieć infrastruktury rowerowej na terenie Miasta Krakowa, Metropolii Krakowskiej oraz Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej	2.3.1	Realizacja sieci rowerowej na terenie Miasta Krakowa, w tym zachowanie spójności na połączeniach z gminami Metropolii Krakowskiej	●		
			2.3.2	Realizacja infrastruktury rowerowej na terenie gmin Metropolii Krakowskiej i Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej pod kątem stworzenia spójnej sieci infrastruktury rowerowej		●	●
			2.3.3	Tworzenie usprawnień dla rowerzystów w codziennym ruchu ulicznym	●	●	●
			2.3.4	Realizacja obiektów inżynierskich stanowiących pieszo-rowerowe połączenia w ramach realizowanej sieci połączeń rowerowych	●	●	●
			2.3.5	Bieżące utrzymanie i remonty infrastruktury rowerowej	●	●	●
Opis 2.3.1 Analiza potrzeb wraz z realizacją inwestycji pod kątem idei stworzenia spójnej sieci rowerowej poprzez połączenie istniejących odrębnych odcinków w spójną całość zgodnie ze „Studium podstawowych tras rowerowych Miasta Krakowa”. 2.3.2 Analiza potrzeb wraz z realizacją inwestycji pod kątem integracji z siecią Velo Małopolska oraz połączenia powiązaniai rowerowymi atrakcji turystycznych. 2.3.3 Analiza możliwości wykorzystania istniejącej infrastruktury drogowej wraz z realizacją inwestycji na cele wyznaczania kontrapasów i pasów ruchu dla rowerów oraz śluz rowerowych. 2.3.4 Analiza potrzeb inwestycyjnych i działania dotyczące realizacji kładek i tuneli pieszo-rowerowych umożliwiających pokonanie barier drogowych, kolejowych oraz rzecznych. 2.3.5 Monitorowanie stanu, identyfikacja potrzeb, bieżące utrzymanie (w tym odśnieżanie) i remonty infrastruktury rowerowej							
2	2.4	Infrastruktura szynowa - modernizacja i budowa nowej infrastruktury szynowej (w tym premetra w Krakowie) i wprowadzanie priorytetów dla transportu zbiorowego na potrzeby rozwoju systemu publicznego transportu zbiorowego (w tym w przemieszczeniach obwodowych)	2.4.1	Wyznaczanie perspektywicznych kierunków rozwoju transportu szynowego oraz modernizacja istniejących i budowa nowych linii kolejowych		●	
			2.4.2	Rozwój szybkiego, bezkolizyjnego systemu miejskiego transportu szynowego w Krakowie	●		
			2.4.3	Wyznaczenie perspektywicznych kierunków rozwoju sieci tramwajowej (w tym o charakterze obwodowym wzdłuż III obwodnicy Miasta Krakowa) wraz z przygotowaniem do realizacji	●		
			2.4.4	Modernizacja istniejących i budowa nowych linii tramwajowych w Krakowie	●		
			2.4.5	Bieżące utrzymanie, remonty i modernizacja torowisk i infrastruktury tramwajowej, szczególnie w kierunku nowych relacji na istniejących torowiskach, odseparowania od ruchu samochodowego oraz redukcji hałasu komunikacyjnego	●		
			2.4.6	Analiza możliwości wdrożenia systemu BRT (Bus Rapid Transit) na liniach autobusowych przyspieszonych	○	○	
			2.4.7	Realizacja buspasów w lokalizacjach przynoszących największe straty czasu w transporcie zbiorowym wraz z systemem kontroli zajętości i egzekwowaniem przepisów o korzystaniu z buspasów	●	●	●
			2.4.8	Realizacja i rozwój systemu umożliwiającego wprowadzenie priorytetu dla tramwajów i autobusów	●		●
Opis 2.4.1 Działanie obejmuje analizę ekspercką oraz wyznaczenie kluczowych kierunków rozwoju sieci kolejowej wraz z częścią realizacyjną pod kątem zwiększenia zasięgu oddziaływania kolei w terenach szczególnie wykluczonych z transportu szynowego oraz przeznaczonych do intensywnego zainwestowania (w tym budowa nowych linii kolejowych m.in. „Podłęża-Piekiełko”, Kolei Dużych Prędkości, Kolej+ do Niepołomic i Myślenic oraz wynikających z dokumentów o charakterze planistycznym, koncepcji i studiów wykonalności, jak i opracowań eksperckich). W przypadku kierunków perspektywicznego rozwoju transportu szynowego pomiędzy Krakowem a gminami ościennymi konieczne jest przeprowadzenie szczegółowych analiz dot. zapotrzebowania, uszczegółowienia przebiegu i wyboru środka transportu (kolej, tramwaj).							

Numer pakietu działań	Numer działania kluczowego	Działanie kluczowe	Numer działania szczegółowego	Działania szczegółowe	Zasięg wdrożenia		
					Miasto Kraków	Ośrodek ponadlokalny	Ośrodek lokalny (gmina)
				<p>2.4.2 Działanie obejmuje wybór ostatecznego wariantu przebiegu, przygotowanie do realizacji oraz realizację systemu premetra szybkiego tramwaju (perspektywa długoterminowa). W związku z brakiem możliwości zwiększenia przepustowości sieci tramwajowej w centrum Krakowa uwzględnienie odcinków tunelowych w ramach wdrażania rekomendowanych rozwiązań</p> <p>2.4.3 Przeprowadzenie eksperckiej analizy na potrzeby wyznaczenia perspektywicznych kierunków rozwoju sieci tramwajowej (w relacjach do gmin Metropolii Krakowskiej oraz w relacjach międzydzielnicowych Miasta Krakowa – w tym wzdłuż III obwodnicy) wraz z przygotowaniem do realizacji</p> <p>2.4.4 Zwiększenie zasięgu oddziaływania sieci tramwajowej na osiedla wykluczone z tego środka transportu na podstawie analizy możliwości realizacji inwestycji zgodnie z zakresem wynikającym ze Strategii Rozwoju Krakowa (budowa nowych linii tramwajowych m.in. linii Krowodrza Górka – Azory – Bronowice, Cichy Kącik-Azory, Meissnera-Mistrzejowice, Mały Płaszów-Kraków Przewóz, linia tramwajowa do Osiedla Rżąka, linie tramwajowe o charakterze obwodowym wzdłuż III obwodnicy Miasta Krakowa), przebudowa torowiska tramwajowego w ciągu ul. Starowiślniej, budowa łącznicy torowiska tramwajowego z ul. Nowosądeckiej w ul. Wielicką, budowa linii tramwajowej od pętli w Pleszowie do przystanku SKA Kościelniki, przebudowa torowiska tramwajowego w ciągu ul. Zwierzynieckiej i ul. Kościuszki, modernizacja podstacji trakcyjnych)</p> <p>2.4.5</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bieżące monitorowanie stanu torowisk wraz z przeprowadzeniem analizy eksperckiej i przygotowaniem harmonogramu wymaganych remontów w celu niedopuszczenia do spadku prędkości tramwajów na skutek pogorszenia stanu technicznego torowisk i bieżącym utrzymaniem torowisk – w szczególności określenia standardów utrzymania torowisk, regularnych przeglądów infrastruktury i szlifowania szyn. - Realizacja wydzielonych torowisk tramwajowych w celu redukcji czasu przejazdu tramwajów. Realizacja cichych nawierzchni, zieleni izolacyjnej i ekranów akustycznych w celu redukcji hałasu. <p>2.4.6 Przeprowadzenie eksperckiej analizy możliwości wdrożenia systemu BRT w wybranych korytarzach transportowych</p> <p>2.4.7</p> <ul style="list-style-type: none"> - Analiza możliwości oraz obciążenia sieci drogowej pod kątem wydzielania buspasów zarówno na liniach miejskich, aglomeracyjnych, jak i gminnych wraz z realizacją buspasów na odcinkach przynoszących największe straty czasu w transporcie zbiorowym - Prowadzenie regularnych kontroli pod kątem egzekwowania przepisów dot. korzystania z buspasów <p>2.4.8</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rozwój systemu obszarowego sterowania ruchem ulicznym na terenie Miasta Krakowa (zarządzanie ruchem, sterowanie sygnalizacją świetlną) pod kątem wprowadzenia priorytetów dla autobusów - Wprowadzanie priorytetu dla transportu szynowego w ramach II i III obwodnicy poprzez zapewnianie tramwajom pierwszeństwa na wszystkich skrzyżowaniach 			
2	2.5	Tabor - wymiana i zakup taboru wraz z realizacją infrastruktury wspierającej mikromobilność i elektromobilność	2.5.1	Zakup taboru autobusowego i tramwajowego na potrzeby transportu miejskiego, aglomeracyjnego oraz gminnego	●	●	●
			2.5.2	Realizacja budowy hal obsługi i stacji ładowania autobusów elektrycznych i stacji tankowania paliw alternatywnych, w tym wodoru	●	●	●
			2.5.3	Działania w zakresie realizacji ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów elektrycznych	○	○	○
			2.5.4	Działania wspierające wykorzystanie mikromobilności w przemieszczeniach na krótkich dystansach na etapie „pierwszej mili” i „ostatniej mili”	●	●	●
Opis	<p>2.5.1 Działania polegające na zakupie taboru tramwajowego oraz taboru autobusowego niskoemisyjnego, zeroemisyjnego w rozumieniu dyrektywy 2009/33/WE lub napędzanego biometanem. W tym w celu należy wypełnić wymogi wynikające z Art.36. Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r.o elektromobilności i paliwach alternatywnych, mówiące o co najmniej 30% udziale autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych biometanem użytkowanych w transporcie publicznym na terenie gmin i powiatów o liczbie mieszkańców większej niż 50 tys. Konieczne jest przeprowadzenie analizy zapotrzebowania na nowy tabor do obsługi transportu publicznego i zakup minimum 100 szt. taboru autobusowego na potrzeby obsługi linii autobusowych w Krakowie i aglomeracji oraz zakup minimum 30 szt. taboru tramwajowego na potrzeby obsługi linii tramwajowych w Krakowie. Zakup i montaż autokomputerów do autobusów i tramwajów</p> <p>2.5.2 Budowa hali obsługi i systemu zasilania pojazdów mająca na celu zwiększenie zasięgu oddziaływania taboru nisko i zeroemisyjnego oraz zapewnienie prawidłowych warunków utrzymania taboru.</p> <p>2.5.3 Zwiększenie zasięgu oddziaływania transportu samochodem elektrycznym (wdrożenie działania wynikającego ze „Strategii rozwoju elektromobilności dla Gminy Miejskiej Kraków”)</p> <p>2.5.4 Analiza potrzeb w zakresie konieczności uporządkowania zostawiania hulajnóg tylko w wyznaczonych miejscach (np. przy węzłach przesiadkowych) i wprowadzanie rozwiązań infrastrukturalnych zapewniających to uporządkowanie tj. stojaki i ładowarki dla hulajnóg przy generatorach ruchu, inwestycje w system wypożyczania elektrycznych hulajnóg</p>						

Numer pakietu działań	Numer działania kluczowego	Działanie kluczowe	Numer działania szczegółowego	Działania szczegółowe	Zasięg wdrożenia		
					Miasto Kraków	Ośrodek ponadlokalny	Ośrodek lokalny (gmina)
3	3.1	Audyt ruchu drogowego - dokonanie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego pod kątem identyfikacji miejsc niebezpiecznych wraz z mechanizmem wdrożenia jego zaleceń	3.1.1	Identyfikacja miejsc niebezpiecznych z punktu widzenia pieszych i rowerzystów jako niechronionych uczestników ruchu, wymagających działań inwestycyjnych zwiększających bezpieczeństwo ruchu	●	●	●
			3.1.2	Organizacja kampanii promujących zachowanie i egzekwowanie reguł bezpieczeństwa w ruchu drogowym	●	●	●
			3.1.3	Wprowadzanie czytelnego oznakowania dróg	○	○	○
Opis		<p>3.1.1 Wykorzystanie statystyk zdarzeń drogowych m.in. w celu określenia tzw. „Czarnych Punktów”. Określenie koniecznych remontów, napraw, usunięcia istniejących barier (na podstawie narzędzia umożliwiającego zgłaszanie takich miejsc przez pieszych, rowerzystów i innych niechronionych użytkowników ruchu będącego częścią większego systemu zarządzania bezpieczeństwem i analiz w tym zakresie)</p> <p>3.1.2 Działania edukacyjne w zakresie bezpiecznej jazdy samochodem, poprawy bezpieczeństwa pieszych, szkolenia kierowców i rowerzystów, użytkowników hulajnóg i UTO w zakresie poprawnej jazdy. Skuteczne egzekwowanie przepisów ruchu drogowego, w tym w szczególności pod kątem bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p> <p>3.1.3 Stosowanie czytelnego i niezbędnego oznakowania w miejscach niezakłócających koncentracji kierowców</p>					
3	3.2	Bezpiecznie wokół usług publicznych - działania na terenie „ostatniej mili” od usług publicznych, pod kątem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD)	3.2.1	Realizacja zmian w infrastrukturze drogowej w rejonie usług publicznych, w tym szkół w zakresie urządzeń BRD oraz miejsc postojowych	●	●	●
			3.2.2	Wprowadzanie ograniczeń prędkości	●	●	●
			3.2.3	Działania pilotażowe obejmujące czasowe zamykanie dróg w okolicach szkół	●	●	●
Opis		<p>3.2.1 Analiza potrzeb i działania zwiększające bezpieczeństwo pracowników i osób korzystających, ze szczególnym uwzględnieniem uczniów, rodziców i pracowników szkół (uspokajanie ruchu poprzez np. wynoszenie jezdni, stosowanie separatorów i wyznaczenie miejsc K+R)</p> <p>3.2.2 Ograniczanie prędkości za pomocą środków prawnych (ustawianie znaków ograniczeń prędkości)</p> <p>3.2.3 Pilotażowe działania mające na celu przetestowanie zmienionej organizacji ruchu w rejonie szkół oraz zwiększenie poziomu bezpieczeństwa w tych obszarach</p>					
3	3.3	Spadek emisji spalin i hałasu - przygotowanie planu, wdrażanie i rozwój Stref Czystego Transportu w Krakowie i na terenie innych miast oraz inne działania zmniejszające poziom hałasu i zanieczyszczeń w centrach mieszkaniowo-usługowych	3.3.1	Realizacja działań w zakresie ograniczenia emisji hałasu na terenie Miasta Krakowa	●		
			3.3.2	Realizacja działań w zakresie zmniejszenia emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych - wdrażanie i rozwój Stref Czystego Transportu	●		●
			3.3.3	Przeprowadzanie regularnej kontroli jakości spalin w samochodach jako narzędzie weryfikacji spełniania norm w zakresie emisji spalin	●		
			3.3.4	Stosowanie rozwiązań w zakresie zmiany organizacji ruchu samochodów osobowych wraz z systemem kontroli dostępu	●		
Opis		<p>3.3.1 Działania krótko-, średnio- i długookresowe zgodnie z założeniami „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Krakowa na lata 2019 – 2023”. Prowadzenie kontroli spełniania norm hałasu generowanego przez pojazdy</p> <p>3.3.2 Analiza potrzeb w zakresie rozwoju Stref Czystego Transportu i działania zmierzające do zmiany organizacji ruchu samochodowego spalinowego w centrum miasta zmniejszającej emisję spalin</p> <p>- Kontrola respektowania zasad wjazdu i poruszania się w ramach Strefy Czystego Transportu w Krakowie i innych miastach (np. Skawinie, Myślenicach, Wieliczce)</p> <p>3.3.3 Uruchomienie przez Miasto Kraków systemu monitorowania emisji z transportu obejmującego bieżące informacje charakteryzujące ruch w mieście</p> <p>3.3.4</p> <p>- Wyznaczanie stref ograniczonego wjazdu dla samochodów wraz z systemem kontroli dostępu</p> <p>- Rozbudowa inteligentnych systemów transportowych (ITS), w tym kontrola dostępu na terenie Miasta Krakowa (obszar Kazimierza, Centrum i Bus Pasy) oraz montaż tablic informujących o zajętości parkingów w ścisłym centrum - instalacja systemu informującego o miejscach parkingowych</p>					

Numer pakietu działań	Numer działania kluczowego	Działanie kluczowe	Numer działania szczegółowego	Działania szczegółowe	Zasięg wdrożenia		
					Miasto Kraków	Ośrodek ponadlokalny	Ośrodek lokalny (gmina)
3	3.4	Zapobieganie zagrożeniom - działania organizacyjne i inwestycyjne w miejscach niebezpiecznych	3.4.1	Organizacja bezpiecznych przejść dla pieszych	●	●	●
			3.4.2	Wprowadzanie separacji ruchu rowerowego, w tym przejazdów dla rowerzystów za pomocą dostępnych rozwiązań	●	●	●
			3.4.3	Wprowadzenie rozwiązań separujących ruch pieszy od użytkowników Urzędzeń Transportu Osobistego, Urzędzeń Wspomagających Ruch oraz hulajnog elektrycznych	●		●
			3.4.4	Modernizacja systemu oświetlenia pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa użytkownikom	●	●	●
			3.4.5	Wprowadzanie stref Tempo 30	●		●
<p>Opis 3.4.1 Analiza potrzeb i działania obejmujące stosowanie urządzeń BRD – wprowadzanie wyniesionych przejść dla pieszych, zawężeń pasów ruchu przed miejscami szczególnie niebezpiecznymi z perspektywy pieszych, progów spowalniających, mijanek.</p> <p>3.4.2 Analiza potrzeb i realizacja wyniesionych przejazdów rowerowych, oddzielanie ruchu rowerowego od pieszego i samochodowego za pomocą wydzielonych pasów ruchu, ścieżek i dróg przeznaczonych do użytku rowerzystów, dodatkowe pasy i sygnalizacja świetlna dla rowerzystów w wybranych miejscach.</p> <p>3.4.3 Działania prowadzące do uporządkowania standardów użytkowania Urzędzeń Transportu Osobistego i Urzędzeń Wspomagających Ruch.</p> <p>3.4.4 Analiza potrzeb i modernizacja systemu latarni ulicznych zapewniająca energooszczędne oświetlenie i właściwą widoczność wzdłuż ciągów komunikacyjnych (ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury pieszej) i w innych przestrzeniach publicznych oraz inwestycje w monitorowanie miejsc szczególnie niebezpiecznych.</p> <p>3.4.5 Analiza potrzeb i działania w zakresie wprowadzania stref Tempo 30 na potrzeby uspokojenia ruchu i zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim jego uczestnikom ze szczególnym uwzględnieniem niechronionych uczestników ruchu (piesi, rowerzyści) poprzedzone działaniami informacyjnymi oraz konsultacjami z mieszkańcami</p>							
3	3.5	Usuwanie barier - przebudowa infrastruktury utrudniającej poruszanie się osobom o ograniczonej mobilności	3.5.1	Realizacja udogodnień architektonicznych prowadzących do zwiększenia dostępności obiektów użyteczności publicznej	●	●	●
			3.5.2	Wymiana taboru prowadząca do świadczenia usług transportu publicznego taborem w pełni niskopodłogowym	●	●	●
			3.5.3	Eliminacja barier infrastrukturalnych wzdłuż ciągów komunikacyjnych oraz wprowadzanie rozwiązań ułatwiających przemieszczanie się	●	●	●
			3.5.4	Realizacja usługi indywidualnego transportu dla osób z niepełnosprawnościami i z ograniczoną mobilnością ruchową	○		○
<p>Opis 3.5.1 Analiza potrzeb i działania zmierzające do realizacji m.in. podjazdów, pochylni, wind i poręczy dla osób o ograniczonej mobilności, potrzeb w zakresie dojazdu transportem publicznym i parkowania przy takich obiektach jak szkoły, ośrodki zdrowia i urzędy. Przeprowadzenie w pierwszej kolejności analizy dostępności poszczególnych placówek pod kątem koniecznego zakresu dostosowania i w kolejnym kroku planowanie i realizacja założeń poprawy dostępności</p> <p>3.5.2 Działania Organizatorów transportu pod kątem wprowadzania ułatwień dla osób ze szczególnymi potrzebami w taborze (m.in. platformy ułatwiające wprowadzenie wózka do pojazdu, pojazdy niskopodłogowe).</p> <p>3.5.3 Analiza potrzeb i działania Zarządców infrastruktury pod kątem wprowadzania ułatwień dla osób ze szczególnymi potrzebami w infrastrukturze transportowej (m.in. eliminacja wysokich krawężników na peronach przystankowych, przystanki dostosowane architektonicznie do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, eliminacja barier architektonicznych, w tym w ciągu dróg publicznych oraz zapewnienie ciągłości chodników).</p> <p>3.5.4 Stworzenie możliwości zamawiania usługi dowozowej z dofinansowaniem ze środków Jednostek Samorządu Terytorialnego</p>							

Numer pakietu działań	Numer działania kluczowego	Działanie kluczowe	Numer działania szczegółowego	Działania szczegółowe	Zasięg wdrożenia		
					Miasto Kraków	Ośrodek ponadlokalny	Ośrodek lokalny (gmina)
4	4.1	Informacja - kampanie i działania informacyjne ukierunkowane na popularyzację zróżnicowanych form mobilności aktywnej jako środków codziennego transportu oraz zwiększenie wykorzystania transportu publicznego (w tym kolei aglomeracyjnej i regionalnej jako szkieletu systemu) w codziennych podróżach	4.1.1	Kampanie promujące zrównoważoną mobilność w placówkach oświatowych	●	●	●
			4.1.2	Działania ukierunkowane na popularyzację roweru jako środka codziennego transportu, dostosowane do poszczególnych grup odbiorców	●	●	●
			4.1.3	Działania ukierunkowane na edukację oraz informację dot. poruszania się za pomocą Urzędzeń Transportu Osobistego, Urzędzeń Wspomagających Ruch oraz hulajnóg elektrycznych, dostosowane do poszczególnych grup odbiorców	●	●	●
			4.1.4	Kampania promocyjna dla ogółu mieszkańców ukierunkowana na promocję wykorzystania transportu publicznego, w tym kolei aglomeracyjnej i regionalnej w codziennych podróżach pod kątem racjonalizacji wykonywania podróży oraz wyboru środka transportu	●	●	●
			4.1.5	Działania uświadamiające mieszkańców jaki wpływ na funkcjonowanie transportu aglomeracyjnego ma migracja na przedmieścia	●	●	●
Opis		<p>4.1.1 Działania obejmujące lekcje nt. zrównoważonej mobilności, program edukacyjny dla dzieci wskazujący jak bezpiecznie dotrzeć do szkoły</p> <p>4.1.2 Kampanie skierowane przede wszystkim do pracowników firm, uczniów i mieszkańców w zakresie użytkowania rowerów w codziennych podróżach (na zasadzie kampanii Rowerowy Maj, Rowerem do pracy, Projekt STARS – poszerzenie zasięgu i kontynuacja).</p> <p>4.1.3 Działania edukacyjne oraz informujące o obowiązujących przepisach i informujące o możliwościach wykorzystywania w codziennych podróżach takich urządzeń, jak UTO – np. deskorolka elektryczna, elektryczne urządzenie samopoziomujące, segway, e-skates, airwheel, monocykl elektryczny oraz UWR – np. rolki, wrotki, deskorolka</p> <p>4.1.4</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kampania skierowana do mieszkańców, urzędników i decydentów (np. w formie szkoleń) wyjaśniająca szczegółowo, dlaczego konieczne jest wykorzystywanie zrównoważonych form mobilności poza samochodem osobowym, ze względu na przepustowość, promowanie zwiększenia liczby osób podróżujących jednym samochodem w ramach codziennych podróży. Wykorzystywanie w przekazie jak aktywne podróże oraz transport zbiorowy przyczyniają się do zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko - Promowanie wśród pracodawców dopłat/finansowania zakupu biletów transportu publicznego jako benefit pracowniczy, stwarzanie możliwości pracy hybrydowej i pracy w elastycznych godzinach - Uwzględnianie w przekazie informacyjno-promocyjnym konkurencyjności kolei aglomeracyjnej i regionalnej w zakresie czasu dojazdu, ceny usług i komfortu podróży, z wykorzystaniem porównań tych parametrów podróży na wybranych korytarzach do i z Krakowa oraz w przemieszczeniach wewnątrz- i międzygminnych. Wykorzystanie na te potrzeby zróżnicowanych kanałów informowania (online oraz tradycyjnych). - Wypracowanie wspólnego podejścia gmin Metropolii Krakowskiej oraz Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej do promocji zrównoważonego transportu publicznego - Kampania i inne działania mające na celu promowanie właściwych zachowań w komunikacji publicznej oraz dbałości o czystość pojazdów i reakcji na zachowania niewłaściwe <p>4.1.5 Działania edukacyjno-informacyjne pod kątem uświadamiania, że wyprowadzka na przedmieścia wiąże się ze wzrostem kosztów i czasu codziennych dojazdów oraz często zmianą dotychczasowych środków transportu używanych w codziennych przemieszczeniach</p>					
4	4.2	Konsultacja - kampanie oraz działania informujące i konsultacyjne mające na celu prowadzenie efektywnych konsultacji społecznych dotyczących planowanych zamierzeń inwestycyjnych i organizacyjnych służących zrównoważonej mobilności	4.2.1	Konsultacje społeczne koncepcji i projektów inwestycji oraz działań organizacyjnych administracji publicznej w zakresie transportu	●	●	●
			4.2.2	Szerokie i rzetelne informowanie o prowadzonych remontach i inwestycjach infrastrukturalnych	●	●	●
			4.2.3	Kampanie informacyjne dotyczące integracji taryfowo-biletowej pomiędzy różnymi systemami transportowymi	●	●	●
			4.2.4	Działania informacyjno-promocyjne przekazujące pełną informację o ofercie parkingów „Parkuj i Jedź”	●	●	●

Numer pakietu działań	Numer działania kluczowego	Działanie kluczowe	Numer działania szczegółowego	Działania szczegółowe	Zasięg wdrożenia		
					Miasto Kraków	Ośrodek ponadlokalny	Ośrodek lokalny (gmina)
Opis		4.2.1 Kampanie mające na celu informowanie i angażowanie mieszkańców w prace nad projektami inwestycji drogowych, tramwajowych i kolejowych w celu uniknięcia konfliktów społecznych wraz z angażowaniem mieszkańców na wszystkich etapach przygotowania i realizacji inwestycji. Poprzedzanie wprowadzania rozwiązań w zakresie zmian w organizacji ruchu (w tym Stref Czystego Transportu i Tempo 30) i parkowania (w tym stref płatnego parkowania) pilotażami na mniejszą skalę i/lub dialogiem z mieszkańcami danego rejonu (dot. m.in. norm emisji spalin samochodów dopuszczonych w SCT). Prowadzenie dialogu z szerokim gronem interesariuszy na rzecz rozwoju zrównoważonej mobilności w zróżnicowanych formach w celu zapewnienia udziału wszystkich grup społecznych. Powołanie społecznego ciała doradczego złożonego z przedstawicieli i przedstawicielek różnych grup (mieszkańców, przedsiębiorców, władz, niezależnych ekspertów), które będzie cyklicznie spotykać się, proponować i opiniować rozwiązania związane ze zrównoważonym transportem oraz określenie zakresu kompetencji i zasad jego funkcjonowania					
		4.2.2 - Działania zmierzające do docierania do jak największej liczby mieszkańców poprzez środki masowego przekazu z informacją o organizacji ruchu i utrudnieniach podczas prowadzonych działań inwestycyjnych. Wykorzystywanie na te potrzeby zróżnicowanych kanałów informowania. Działanie obejmuje również kampanię informacyjno-edukacyjną dot. realizacji premetra w Krakowie wraz z przedstawieniem korzyści wynikających z realizacji inwestycji - Skuteczny przepływ informacji między wydziałami Urzędu Miasta oraz prowadzenie przez jednostki miejskie spójnej i jasnej komunikacji o procesie zarządzania systemem transportowym oraz planowanych i realizowanych inwestycjach.					
		4.2.3 Informowanie mieszkańców o korzyściach wynikających z wprowadzenia oferty Biletu Metropolitalnego (m.in. jeden bilet na różne systemy transportu, lepszy czas przejazdu, lepsza dostępność do transportu publicznego i lepiej zorganizowana możliwość przesiadki, wskazywanie możliwych sposobów dojazdu transportem publicznym w ramach systemu Biletu Metropolitalnego). Wykorzystywanie na te potrzeby zróżnicowanych kanałów informowania					
		4.2.4 Szerokie informowanie o możliwościach przesiadki na kolej, tramwaj i autobus w ramach zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz parkingów „Parkuj i Jedź”. Wykorzystywanie na te potrzeby zróżnicowanych kanałów informowania (online oraz m.in. w miejscach pracy i edukacji)					
4.3	Siatka połączeń - optymalizacja funkcjonowania linii autobusowych – w tym rozwój siatki połączeń dowozowych oraz synchronizacja z systemem kolei i poprawa stopnia zintegrowania przewoźników prywatnych z systemem transportu zbiorowego	4.3.1	Optimalizacja funkcjonowania linii autobusowych w ramach systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie w porozumieniu z samorządami oraz linii organizowanych przez gminy pod kątem dostosowania do rozkładów jazdy kolei aglomeracyjnej i regionalnej	●	●	●	
4.3.2		Organizacja systemu przyspieszonych połączeń autobusowych w korytarzach komunikacyjnych nieobsługiwanych przez kolej aglomeracyjną i regionalną	●	●	●		
4.3.3		Organizacja systemu połączeń dowozowych do węzłów przesiadkowych oraz połączeń międzygminnych i wewnątrzgminnych	●	●	●		
4.3.4		Zwiększenie częstotliwości kursów na najbardziej obleganych trasach Komunikacji Miejskiej w Krakowie	●	●	●		
4.3.5		Identyfikacja i eliminacja "białych plam" w autobusowym transporcie miejskim i aglomeracyjnym	●	●	●		
4.3.6		Wprowadzenie jednolitych zasad organizacji linii transportu autobusowego, tramwajowego i kolejowego	●	●	●		
Opis		4.3.1 Synchronizacja czasów przyjazdów i odjazdów pojazdów Komunikacji Miejskiej w Krakowie w porozumieniu z samorządami, linii autobusowych gminnych i wojewódzkich, kolei oraz niezbędne korekty tras linii pod kątem organizacji nowych węzłów przesiadkowych, lokalizacji usług publicznych i stref gospodarczych oraz zmian w zagospodarowaniu przestrzennym.					
		4.3.2 Rozwój linii przyspieszonych Komunikacji Miejskiej w Krakowie w relacji do centrum Miasta Krakowa („Agloekspressy”) w gminach pozbawionych dostępu do kolei lub ze słabą ofertą transportu publicznego					
		4.3.3 Przeprowadzanie analizy potrzeb transportowych oraz uzupełnianie systemu komunikacji autobusowej aglomeracyjnej m.in. o relacje prostopadłe do linii kolejowych celem umożliwienia przesiadki na szybki transport szynowy. W skali aglomeracyjnej – działania w zakresie wypracowania schematu poprzecznych połączeń międzygminnych z pominięciem Krakowa. Szczególny nacisk również na rozwijanie sieci połączeń na obrzeżach Miasta Krakowa					
		4.3.4 Analiza zapotrzebowania oraz korekty w częstotliwości kursów adekwatnie do możliwości taborowych i organizacyjnych. Działania mają stanowić odpowiedź na zapotrzebowanie mieszkańców gmin na częste i regularne połączenia z i do Krakowa oraz z pominięciem Krakowa.					
		4.3.5 Działanie obejmuje przeprowadzenie identyfikacji deficytów (dostępność do transportu publicznego od miejsca zamieszkania) i analizy potrzeb oraz w miejscowościach/obszarach z niewystarczającą ofertą zwiększanie częstotliwości linii Komunikacji Miejskiej w Krakowie oraz linii gminnych, uruchamianie nowych linii (w tym w relacji do węzłów przesiadkowych - współpraca międzygminna oraz z Samorządem Województwa) lub realizację usług typu Telebus realizowanych pojazdami o niskiej pojemności.					
		4.3.6 Wspólne uzgadnianie i koordynacja rozkładów jazdy oraz informacji pasażerskiej. Działanie obejmuje również współpracę z Samorządem Województwa w zakresie rozwoju kolei aglomeracyjnej i pozostałymi Organizatorami transportu w uzgodnieniu wspólnych zasad dot. organizacji połączeń					

Numer pakietu działań	Numer działania kluczowego	Działanie kluczowe	Numer działania szczegółowego	Działania szczegółowe	Zasięg wdrożenia		
					Miasto Kraków	Ośrodek ponadlokalny	Ośrodek lokalny (gmina)
4	4.4	Dane - regularne pomiary ruchu, badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz wykorzystanie danych w procesach konsultacyjnych i decyzyjnych	4.4.1	Pomiary ruchu samochodowego, szczególnie na drogach wjazdowych do Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej, obszaru Metropolii Krakowskiej i miasta Krakowa oraz ruchu rowerowego	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
			4.4.2	Pomiary napełnienia pojazdów w transporcie publicznym	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
			4.4.3	Badania ankietowe podróżnych dotyczące ich zachowań komunikacyjnych oraz oczekiwań i poziomu zadowolenia z jakości transportu zbiorowego	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Opis		4.4.1 Działania obejmujące pomiary liczby pojazdów wjeżdżających i wyjeżdżających w relacji Metropolia wraz z jej obszarem funkcjonalnym – obszar zewnętrzny oraz Kraków – pozostałe gminy Metropolii i jej obszaru funkcjonalnego oraz ruchu rowerowego 4.4.2 Pomiary identyfikujące popularność linii kolejowych, tramwajowych lub autobusowych pod kątem ich napełnienia i potrzeb ewentualnej korekty. Uwzględnianie pozyskanych wyników w planowaniu zmian w funkcjonującej siatce połączeń 4.4.3 Badania m.in. struktury rodzajowej biletów, gmin zamieszkania, miejsca docelowego i celu podróży, oczekiwań i poziomu zadowolenia ze wskaźników jakościowych takich jak cena, komfort podróży, położenie przystanku, częstotliwość kursowania, czas przejazdu czy jakość taboru.					
4	4.5	Koordinacja - działania koordynacyjne pomiędzy Organizatorami transportu i Zarządcami infrastruktury transportowej w zakresie organizowania, zarządzania i finansowania działań w zakresie mobilności (w tym wprowadzenie i rozwój integracji taryfowo-biletowej oraz wdrożenie koncepcji Mobilność jako usługa - MaaS)	4.5.1	Działania koordynacyjne w zakresie wprowadzenia i rozwoju wspólnej taryfy biletowej	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
			4.5.2	Współpraca Organizatorów transportu na rzecz poprawy stopnia zintegrowania przewoźników prywatnych z systemem transportu publicznego	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
			4.5.3	Wypracowanie i wdrożenie nowych zasad finansowania zintegrowanego systemu transportu publicznego	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
			4.5.4	Współpraca z zarządcami dróg (GDDKiA, ZDPK, ZDW) oraz PKP PLK i Powiatami w zakresie realizacji infrastruktury zrównoważonej mobilności	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
			4.5.5	Wdrożenie i/lub rozwój rozwiązań cyfrowych (digitalizacja) wspomagających korzystanie z transportu zbiorowego i mobilności aktywnej oraz podróży współdzielonych	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	
			4.5.6	Współpraca Organizatorów publicznego transportu zbiorowego w uruchamianiu nowych linii komunikacyjnych w zakresie zawartych porozumień	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Opis		4.5.1 Wdrożenie założeń integracji taryfowo-biletowej systemów transportu publicznego miejskiego, aglomeracyjnego, gminnego kolejowego oraz przewoźników prywatnych. Rozwój zintegrowanej taryfy biletowej (w tym systemu Biletu Metropolitalnego) o kolejne obszary oraz oferty biletowe, modernizacja systemów taryfowych i systemów dystrybucji biletów, kontroli biletów, windykacji należności oraz rozbudowa sieci bezobsługowych rozwiązań w zakresie dystrybucji biletów. 4.5.2 Działania dotyczące w szczególności integracji i udostępniania rozkładów jazdy, uzgadniania mechanizmów uniemożliwiających likwidację połączeń (m.in. z dnia na dzień) oraz działania mające na celu poprawę jakości taboru. 4.5.3 Wypracowanie i wdrożenie zasad finansowania oraz założeń podziału kosztów finansowania transportu publicznego pomiędzy poszczególnymi Organizatorami publicznego transportu zbiorowego i gminami wchodzącymi w skład aglomeracji na podstawie danych w zakresie rzeczywistych kosztów funkcjonowania i wpływów ze sprzedaży biletów, w szczególności zasad finansowania linii aglomeracyjnych Komunikacji Miejskiej w Krakowie organizowanych przez Gminę Miejską Kraków na podstawie zawartych porozumień międzygminnych 4.5.4 Działania zmierzające do stworzenia jednolitego systemu transportu pieszo i rowerowego w zakresie przebiegu i standardów infrastruktury poprzez dokonanie uzgodnień w zakresie realizacji infrastruktury zrównoważonej mobilności przy budowie i modernizacji infrastruktury drogowej. Działania zmierzające do wypracowania jednolitych standardów modernizacji otoczenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych, szczególnie kolejowych oraz uzgodnienia w zakresie przeprowadzenia na etapie projektowym niezbędnych analiz pod kątem możliwości lokowania parkingów Parkuj i Jedź oraz infrastruktury pieszo-rowerowej i uwzględniania realizacji tego typu infrastruktury w dokumentacjach budowy nowych linii kolejowych 4.5.5 Promowanie i rozwój aplikacji wspomagających korzystanie z transportu zbiorowego (obejmującego jak największą liczbę operatorów w ramach np. iMKA i inne), mobilności aktywnej (rowery, hulajnogi elektryczne), współdzielenia podróży samochodem wraz ze stworzeniem platformy lub portalu integrującego dostępne usługi transportowe, docelowo wdrożenie idei MaaS - Mobility as a Service i możliwości zakupu wszystkich dostępnych usług w jednym miejscu, ze zintegrowaną strukturą opłat 4.5.6 Identyfikacja potrzeb oraz współpraca Województwa Małopolskiego (w tym spółki Koleje Małopolskie), Miasta Krakowa (w tym Organizator Komunikacji Miejskiej w Krakowie), gmin Metropolii Krakowskiej i Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej oraz powiatów w uruchamianiu nowych połączeń i zmianach funkcjonującej siatki połączeń w zakresie zawartych porozumień, w tym w ramach Grup Roboczych ds. transportu i mobilności.					

Numer pakietu działań	Numer działania kluczowego	Działanie kluczowe	Numer działania szczegółowego	Działania szczegółowe	Zasięg wdrożenia		
					Miasto Kraków	Ośrodek ponadlokalny	Ośrodek lokalny (gmina)
5	5.1	Zasady obsługi logistycznej - opracowanie koncepcji obsługi logistycznej ścisłego centrum Krakowa oraz gmin Metropolii Krakowskiej przy wykorzystaniu form zrównoważonej mobilności miejskiej	5.1.1	Opracowanie Planu Zrównoważonej Logistyki Miejskiej (SULP) na terenie Metropolii Krakowskiej	●	●	
			5.1.2	Opracowanie koncepcji obsługi logistycznej ścisłego centrum Krakowa	●		
			5.1.3	Opracowanie koncepcji obsługi logistycznej gmin Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego	●	●	●
Opis 5.1.1 Plan/koncepcja obsługi logistycznej powinna dotyczyć przede wszystkim obszarów aktywności gospodarczej, centrów logistycznych i przeładunkowych, ze szczególnym uwzględnieniem roli kolei w przewozie ładunków. 5.1.2 Wprowadzenie zmian w organizowaniu dostaw w centrum miasta na rzecz większego wykorzystania mniej uciążliwych form zrównoważonej mobilności miejskiej 5.1.3 Wprowadzenie zmian w organizowaniu dostaw na terenie Miasta Krakowa i pozostałych gmin, szczególnie w strefach inwestycyjnych i handlowych.							
5	5.2	Ekologiczny transport ładunków - wprowadzenie oraz rozwój ekologicznych form transportu ładunków na terenach o silnie rozwiniętych funkcjach usługowo-handlowych	5.2.1	Zmiany w organizacji ruchu pojazdów dostawczych wewnątrz II obwodnicy Miasta Krakowa na rzecz priorytetu dla innych form transportu ładunków jak np. rowery cargo lub pojazdy zeroemisyjne.	●		
			5.2.2	Zmiany w organizacji ruchu pojazdów dostawczych w gminnych lokalnych centrach na rzecz priorytetu dla innych form transportu ładunków, jak np. rowery cargo lub pojazdy zeroemisyjne.			●
			5.2.3	Wyznaczanie miejsc postojowych oraz zatok rozładunkowych dla pojazdów realizujących dostawę towarów	●		●
Opis 5.2.1 Wprowadzenie priorytetu dla określonych kategorii i rodzajów pojazdów dostawczych w centrum Krakowa w kierunku zwiększenia wykorzystania ekologicznych form transportu ładunków, w tym rowerów cargo i innych form ekologicznego transportu towarów, w tym wyznaczanie Stref Ograniczonego Ruchu. 5.2.2 Działania dotyczące centrów administracyjnych gmin Metropolii Krakowskiej oraz jej Obszaru Funkcjonalnego, w których skoncentrowane są usługi publiczne i komercyjne pod kątem wprowadzania ekologicznych form dostawy towarów, w tym rowerów cargo i pojazdów napędzanych alternatywnymi źródłami energii. 5.2.3 Działania mające na celu uporządkowanie parkowania i możliwości wjazdu oraz postoju pojazdów realizujących dostawę towarów, w tym współpraca z Zarządcami dróg w zakresie wyznaczania parkingów dla samochodów ciężarowych, w szczególności w okolicy obszarów przemysłowych i Stref Aktywności Gospodarczej							
5	5.3	Optymalizacja transportu towarów - zmiany w organizacji ruchu pojazdów ciężarowych i dostawczych w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego w określonych obszarach	5.3.1	Ograniczenie tranzytu ruchu samochodowego ciężarowego, w tym samochodów dostawczych wewnątrz III obwodnicy Krakowa	●		
			5.3.2	Ograniczanie tranzytu towarowego przez centra miejscowości w poszczególnych gminach			●
Opis 5.3.1 Przeniesienie ruchu tranzytowego poza centrum miasta Krakowa na III i IV obwodnicę. Realizacja poprzez stosowanie zasad ograniczenia wjazdu samochodów ciężarowych do miasta (np. wyznaczone godziny, dni tygodnia, dopuszczalna masa całkowita pojazdu), a jednocześnie wspieranie tworzenia infrastruktury sieci magazynów na obrzeżach miasta 5.3.2 Działania prowadzące do ograniczania hałasu i zanieczyszczeń komunikacyjnych oraz upłynniania ruchu w centrach miejscowości. Realizacja poprzez zmianę organizacji ruchu samochodów ciężarowych (np. wyznaczone godziny, dni tygodnia, dopuszczalna masa całkowita pojazdu) wraz z kontrolą i egzekwowaniem przepisów ruchu drogowego w zakresie zasad wjazdu samochodów ciężarowych							

Numer pakietu działań	Numer działania kluczowego	Działanie kluczowe	Numer działania szczegółowego	Działania szczegółowe	Zasięg wdrożenia		
					Miasto Kraków	Ośrodek ponadlokalny	Ośrodek lokalny (gmina)
5	5.4	Układ komunikacyjny - realizacja infrastruktury drogowej obszarów inwestycyjnych i Stref Aktywności Gospodarczej oraz obwodnic miejscowości i dzielnic z dużym natężeniem ruchu samochodów ciężarowych i dostawczych	5.4.1	Realizacja obwodnic miejscowości, przez których centra przebiegają drogi o dużym natężeniu ruchu	●	●	●
			5.4.2	Uzupełnienie infrastruktury drogowej III obwodnicy Miasta Krakowa oraz połączeń radialnych łączących III i IV obwodnicę	●	●	
			5.4.3	Realizacja połączeń drogowych z węzłami sieci TEN-T, w tym autostrady i drogi ekspresowej	●	●	●
			5.4.4	Realizacja drogowych obiektów inżynierskich umożliwiających pokonanie bariery rzeki Wisły oraz pozostałych rzek	●	●	●
			5.4.5	Realizacja układów komunikacyjnych obszarów inwestycyjnych i Stref Aktywności Gospodarczej	○	○	○
<p>Opis 5.4.1 Działanie służące wyprowadzeniu ruchu samochodowego, szczególnie tranzytowego ciężarowego z centrów miejscowości, na drogach krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych, zwiększające bezpieczeństwo mieszkańców i pracowników, w miejscach newralgicznych realizacja bezkolizyjnych odcinków tunelowych.</p> <p>5.4.2 Analiza potrzeb i działanie w celu realizacji sprawnych i bezpiecznych połączeń międzydzielnicowych (przeniesienie ruchu pojazdów dostawczych i ciężarowych na obwodnice) oraz zwiększenia dostępności do obszarów inwestycyjnych usługowych i produkcyjnych na terenie miasta Krakowa wraz z wprowadzaniem preferencji dla transportu publicznego, ruchu rowerowego i pieszego oraz rozwiązań w zakresie uspokajania ruchu na odcinkach odciążanych przez III obwodnicę.</p> <p>5.4.3</p> <ul style="list-style-type: none"> - Analiza potrzeb realizacji połączeń drogowych z węzłami sieci TEN-T z uwzględnieniem obszaru miasta Krakowa jako węzła sieci TEN-T, w tym działania w celu zwiększenia dostępności do obszarów inwestycyjnych usługowych i produkcyjnych na terenie gmin Metropolii i jej Obszaru Funkcjonalnego do sieci szybkiego ruchu wyprowadzające ruch z centrów i przyciągające inwestorów. - Zwiększenie dostępności do obszarów inwestycyjnych usługowych i produkcyjnych szczególnie w zachodniej (gmina Krzeszowice, Alwernia, Czernichów, Liszki i Skawina) oraz wschodniej i południowej części Metropolii (gmina Niepołomice, Wieliczka, Dobczyce i Myślenice). <p>5.4.4 Realizacja nowych przepraw przez barierę transportową, jaką jest rzeka Wisła i pozostałe rzeki w formie mostów i tuneli drogowych, pieszych i/lub rowerowych na terenie miasta Krakowa i pozostałych gmin Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego w celu poprawy transportu i ograniczenia tych barier transportowych, szczególnie na kierunku północ-południe.</p> <p>5.4.5 Działania zapewniające obsługę transportową stref inwestycyjnych i służące zwiększeniu bezpieczeństwa pracowników i okolicznych mieszkańców.</p>							
5	5.5	Centra przeładunku - tworzenie lokalnych centrów przeładunkowych oraz wprowadzanie organizacyjnych rozwiązań na potrzeby realizacji dostaw	5.5.1	Zwiększenie wykorzystania kolei w transporcie intermodalnym w ramach stacji przeładunkowych	●	●	●
			5.5.2	Organizacja przeładunku towarów z samochodów dostawczych na inne formy transportu ładunków przy lokalnych centrach	●	●	●
			5.5.3	Wykorzystanie Drogi Wodnej Górnej Wisły do transportu ładunków		○	
<p>Opis 5.5.1 Przeprowadzanie analizy potrzeb i tworzenie centrów logistycznych przy istniejących bocznicach kolejowych, modernizacja infrastruktury kolejowej w zakresie bocznic i ramp przeładunkowych, szczególnie w sąsiedztwie Nowej Huty i lotniska w Balicach.</p> <p>5.5.2 Działania podejmowane w celu usprawnienia dostarczania ładunków do obiektów usługowych przy zmianie organizacji ruchu samochodowego towarowego w centrach miejscowości.</p> <p>5.5.3. Działania zmierzające do zwiększenia wykorzystania koryta Wisły i towarzyszącego jej Kanału Łąkańskiego do transportu ładunków na trasie Kraków - Oświęcim</p>							

3. Źródła finansowania

Do realizacji działań przyjętych w ramach Planu wymagane jest pozyskanie i zabezpieczenie środków finansowych. Źródłami finansowania są środki własne oraz zewnętrzne.

Przydzielenie odpowiedzialności finansowej do działań i wskazanie podmiotów odpowiedzialnych za realizację będzie odbywać się na zasadzie zapewnienia w budżetach i Wieloletnich Prognozach Finansowych środków na realizację działań SUMP w zależności od zamierzeń czasowych ich realizacji. Środki własne gmin pochodzą z dochodów bieżących (np. z podatków lokalnych) i majątkowych (w tym np. ze sprzedaży majątku), przy czym zadania ujęte w ramach wydatków bieżących (np. organizacja transportu publicznego) nie mogą być finansowane ze sprzedaży majątku gmin.

Przy ograniczonych możliwościach finansowania działań inwestycyjnych z dochodów własnych gmin można pozyskać środki zewnętrzne. Możliwości pozyskania bezzwrotnej pomocy ze środków Unii Europejskiej lub wyjątkowo niskoprocentowanych pożyczek dla miast (np. z Europejskiego Banku Inwestycyjnego) sprawiają, że miasta i gminy w mniejszym stopniu muszą posiłkować się środkami np. z emisji własnych obligacji. Obecnie głównym źródłem zewnętrznym umożliwiającym współfinansowanie działań związanych z mobilnością są środki pomocowe z Unii Europejskiej możliwe do pozyskania w ramach:

- programów krajowych, w tym przede wszystkim z takich jak: Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS),
- programu regionalnego na lata 2021–2027 Fundusze Europejskie dla Małopolski 2021–2027 (FEM), w tym z wydzielonych dla obszaru funkcjonalnego środków w mechanizmie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla obszaru Metropolii Krakowskiej oraz w mechanizmie Innych Inwestycji Terytorialnych (IIT),
- Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO),
- programów Europejskiej Współpracy Terytorialnej (Interreg),
- pozostałych programów wsparcia (PPW).

Podobnie, jak w latach 2014–2020 trwająca już perspektywa finansowa na lata 2021–2027 przynosi ustalony dla Województwa Małopolskiego maksymalny poziom dofinansowania na poziomie 85% wydatków kwalifikowalnych. Mobilność miejska dalej jest jednak jednym z najważniejszych punktów nowej polityki spójności na najbliższe lata i utrzymanie dofinansowania na wysokim maksymalnym poziomie umożliwi realizację większej liczby projektów poprawiających jakość środowiska i życia.



Poza środkami unijnymi możliwe jest pozyskanie środków Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz Norweskiego Mechanizmu Finansowego pochodzącego z trzech krajów Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu tj. Norwegii, Islandii i Liechtensteinu. Finansowanie zewnętrzne to także środki z budżetu Państwa (BP), możliwe do pozyskania w naborach organizowanych przez m.in.:

- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW),
- Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW),
- Urząd Wojewódzki lub poszczególne ministerstwa, np.:
 - Rządowy Funduszu Rozwoju Dróg,
 - Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA),
 - Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025,
 - Program budowy 100 obwodnic,
 - Program Utrzymania Dróg Krajowych,
 - Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej.

Źródłem finansowania, które może mieć coraz większe znaczenie w realizacji działań związanych z mobilnością, są również środki prywatne (ŚP), możliwe do pozyskania w ramach projektów Partnerstwa Publiczno-Prywatnego (PPP) lub samodzielnych inicjatyw podmiotów prywatnych, takich jak np. udostępnienie hulajnóg elektrycznych w modelu współdzielonym.



4. Podmioty odpowiedzialne za realizację działań

Jednostkami organizacyjnymi odpowiedzialnymi za realizację Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego, w zależności od zakresu konkretnego działania/inwestycji oraz posiadanych kompetencji są Gmina Miejska Kraków, wszystkie gminy wiejskie i miejsko-wiejskie wchodzące w skład tego obszaru, powiaty na terenie których się te gminy znajdują, Stowarzyszenie Metropolia Krakowska oraz Województwo Małopolskie.

W ramach poszczególnych urzędów gminnych, realizacją poszczególnych działań określonych w Planie zajmować się będą poszczególne wydziały, jednostki i stanowiska miejskie i gminne, odpowiedzialne za prowadzenie nadzoru, organizacji oraz realizacji zadań i inwestycji związanych z publicznym transportem zbiorowym, ruchem drogowym i infrastrukturą transportową oraz planowaniem przestrzennym, urbanistyką, architekturą, budownictwem czy gospodarką komunalną.

Dodatkowo do ww. zadań wyznaczone mogą być również odpowiednie spółki miejskie i gminne oraz wydziały niezwiązane bezpośrednio z transportem i mobilnością, które w swoich kompetencjach mają współpracę zewnętrzną m.in. w zakresie finansowym z instytucjami międzynarodowymi, innymi samorządami, administracją rządową i organizacjami pozarządowymi, działalność informacyjno-promocyjną, turystykę, ochronę środowiska czy tworzenie strategii rozwoju gminy.

Kolejnymi instytucjami współpracującymi przy realizacji części działań ujętych w Planie może być ponadto Samorząd Województwa Małopolskiego oraz starostwa poszczególnych powiatów położonych w całości lub części na terenie Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego.

Ważnymi organami odpowiedzialnymi za realizację zadań infrastrukturalnych będą ponadto odpowiedni zarządcy dróg i kolei, tacy jak Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, zarządcy dróg powiatowych oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Szczegółowy podział odpowiedzialności za realizację poszczególnych działań zostanie określony w ramach tzw. portfela projektów stanowiącego odrębny dokument. Jest on nowym narzędziem organizacyjnym z zakresu zarządzania zrównoważoną mobilnością miejską na terenie Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego.

Za monitorowanie aktualności Planu oraz wskaźnikowe monitorowanie realizacji jego założeń odpowiadać będzie Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu Miasta Krakowa oraz Stowarzyszenie Metropolia Krakowska lub inne wyznaczone podmioty w przypadku dokonania zmian strukturalnych ww. jednostek. Zakłada się dokonywanie cyklicznej aktualizacji Planu co 5 lat, w pierwszym roku obowiązywania kolejnych kadencji samorządu. Monitorowanie wskaźników zakłada z kolei dwa cykle 2,5-letnie w ramach 5-letnich okresów wskazanych na aktualizację.



5. Metodyka zarządzania portfelem projektów w ramach SUMP

Działania podejmowane w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego będą wdrażane i monitorowane na podstawie zasad zarządzania portfelem projektów bazujących na zarządzeniu Prezydenta Miasta Krakowa (Zarządzenie nr 1164/2023 Prezydenta Miasta Krakowa z dn. 28.04.2023 r. ws. określenia zasad zarządzania portfelem projektów w Urzędzie Miasta Krakowa (z późn. zm.)⁷. Zarządzanie procesem wdrażania SUMP wymaga nowego podejścia, gdyż w dotychczasowej praktyce nie realizowano zapisów tak kompleksowego dokumentu na tak rozległym i intensywnie zaludnionym obszarze. Zastosowanie metodyki zarządzania portfelem projektów będzie polegało w szczególności na powołaniu odpowiedniej struktury zarządczej pozwalającej na partnerskie wdrożenie SUMP. Następnie gminy, które przyjmą SUMP będą mogły zgłosić projekty, jakie zamierzają realizować w ramach Planu. Projekty gmin zostaną zweryfikowane w szczególności pod kątem zgodności z wizją, celami i zasadami realizacji SUMP. Szczegółowe zasady weryfikacji projektów określi powołana struktura zarządcza. W przypadku pozytywnej weryfikacji każdy z projektów otrzyma potwierdzenie zgodności z SUMP i tym samym zostanie objęty systemem monitorowania realizacji Planu oraz będzie mógł ubiegać się o dofinansowanie z funduszy zewnętrznych, w tym funduszy europejskich.

Do realizacji w ramach SUMP zostaną dopuszczone wyłącznie projekty, które będą wpisywały się w jeden z pięciu pakietów działań (pakiety działań wraz z ich uszczegółowieniem w postaci działań szczegółowych zostały opisane w rozdziale VII, pkt. 1 i 2):

- 1. Przestrzeń**
- 2. Infrastruktura**
- 3. Bezpieczeństwo**
- 4. Informacja**
- 5. Logistyka**



⁷ Źródło: https://www.bip.krakow.pl/zarzadzenie/2023/1164/w_sprawie_okreslenia_zasad_zarzadzania_portfelem_projektow_w_Urzedzie_MiastaKrakowa.html

W ramach wspomnianej struktury zarządczej Portfela Projektów utworzona zostanie Rada Portfela Projektów, do której zaangażowani zostaną decydenci z Gminy Miejskiej Kraków oraz Stowarzyszenia Metropolia Krakowska, a także przedstawiciele JST, które uchwałyły do realizacji SUMP i które będą zgłaszać propozycję projektów w ramach Planu. Radzie Portfela będzie przewodniczył Przewodniczący Rady. Wybór tej funkcji zostanie uwarunkowany m.in. ujęciem Krakowa jako miasta rdzenia w procesie opracowania dokumentu SUMP oraz największym oddziaływaniem Krakowa na mobilność całej Metropolii i jej Obszaru Funkcjonalnego.

Do zadań Rady Portfela należeć będą:

- Zatwierdzenie sposobu funkcjonowania portfela oraz zasad weryfikacji projektów,
- Decydowanie o priorytetach portfela,
- Decydowanie o przyjęciu zgłoszonych projektów do portfela,
- Zlecenie przygotowania projektów mogących wchodzić w skład portfela,
- Przeglądanie stanu portfela: projektów do przyjęcia, korzyści dla projektów zrealizowanych, projektów zrealizowanych,
- Rekomendacje dotyczące sposobu reakcji na przedstawiane zagadnienia i ryzyka,
- Powołanie w razie konieczności zespołu doradczego portfela i zespołu eksperckiego.

Do obowiązków Przewodniczącego Rady Portfela należeć będą:

- Przewodzenie posiedzeniom rady,
- Podejmowanie ostatecznych decyzji,
- Nadanie kierunku pracy rady.

Istotne znaczenie w strukturze zarządczej Portfela Projektów posiadać będzie Zespół Ekspercki Portfela, który będzie zespołem roboczym działającym na szczeblu operacyjnym. Skład Zespołu Eksperckiego oraz obecność na spotkaniu Rady Portfela wiązać się będzie bezpośrednio z oddziaływaniem obszarowym omawianych proponowanych do Portfela projektów. Specjaliści, którzy będą wchodzić w skład Zespołu Eksperckiego będą oceniać projekty i programy oraz ich propozycje, określać punkty styku pomiędzy nimi, ale także zgłaszać projekty i programy z danych obszarów. W składzie Zespołu Eksperckiego znajdą się eksperci z dziedziny transportu i mobilności. Członkowie Zespołu Eksperckiego powoływani będą za pomocą stosownych zaproszeń.

Powołana zostanie także funkcja wsparcia merytorycznego Kierownika Portfela. Zadaniem wsparcia merytorycznego będzie opiniowanie oraz doradzanie w sprawie projektów. Wsparcie powołane zostanie także na potrzeby zbierania propozycji projektów z gmin ościennych Krakowa, zgłaszania propozycji projektów, przedstawiania swoich rekomendacji projektów oraz przekazywania zebranych danych i informacji Kierownikowi Portfela

Rada Portfela Projektów odbywać będzie cykliczne spotkania. Planowane jest zintensyfikowanie spotkań w pierwszym półroczu działania portfela, tak aby do czerwca 2024 r. utworzona została pierwsza lista projektów przyjętych do realizacji. Z uwagi na otwartość struktury portfela projektów wynikającej z przyjętej metodyki zarządzania, lista przyjętych projektów będzie sukcesywnie uzupełniana.

Deklaracja wyników

Celem ogólnym jest poprawienie warunków mobilności Metropolii Krakowskiej oraz jej Obszaru Funkcjonalnego, z naciskiem na rozwój mobilności zrównoważonej, poprzez realizację działań inwestycyjnych, tj. rozwój infrastruktury rowerowej, rozwój infrastruktury tramwajowej, zwiększenie dostępności i oferty przewozowej Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej oraz nieinwestycyjnych, tj. promowanie wykorzystania ekologicznych środków transportu w obszarze zrównoważonej mobilności wpisujących się w jeden z pięciu obszarów/pakietów działań tak aby mobilność w Metropolii była: zintegrowana, zrównoważona, bezpieczna, zaplanowana, angażująca.

Do celów szczegółowych zaliczają się: wzrost długości infrastruktury rowerowej oraz tramwajowej, zwiększenie liczby pasażerów podróżujących pociągami Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, które prowadzić mają do kolejnego celu, jakim jest zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym we wszystkich podróżach mieszkańców Krakowa oraz jego obszaru funkcjonalnego. W powiązaniu z powyższymi efektami, celem jest również obniżenie emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu.

Szczegółowe dane nt. wskaźników rezultatu, produktu oraz podziału modalnego, zostały zawarte w Rozdziale 6. Monitorowanie realizacji założeń Planu.



6. Monitorowanie realizacji założeń Planu (wskaźniki przyjęte dla monitorowania i oceny PZMMK)

W tabelach 6 – 8 zostały opisane wybrane wskaźniki przyjęte dla Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego w zakresie oceny i monitorowania Planu, tj.:

- wskaźniki rezultatu,
- wskaźniki podziału modalnego,
- wskaźniki produktu.

Wartości docelowe wyników będą określone tylko dla podstawowych wskaźników rezultatów. Takie podejście pozwala uniknąć nieścisłości, które mogą wystąpić pomiędzy wartościami docelowymi dla osiągnięcia rezultatu i związanymi z nimi celami oraz zmniejsza ciężar określenia wymiernych wartości docelowych.

Tabela 6. Wykaz głównych wskaźników rezultatu i wartości docelowych w 2033 r. dla obszaru objętego Planem

Nazwa wskaźnika	Oznaczenie	Jednostka miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2033 r.) / Trend
Dostęp do usług w zakresie mobilności - Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	Wr1	%	44,5	47 
Ofiary śmiertelne wypadków drogowych	Wr2	l. zgonów / 100 tys. miesz.	5,12	2 
Emisja gazów cieplarnianych - Cykl emisji CO2	Wr3	CO2 w tys. ton (ekw.) / 100 tys. miesz.	65,0	59,6 
Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM 2,5)	Wr4	tys. kg PM 2,5 ekw. / 100 tys. miesz.	8,5	5,6 

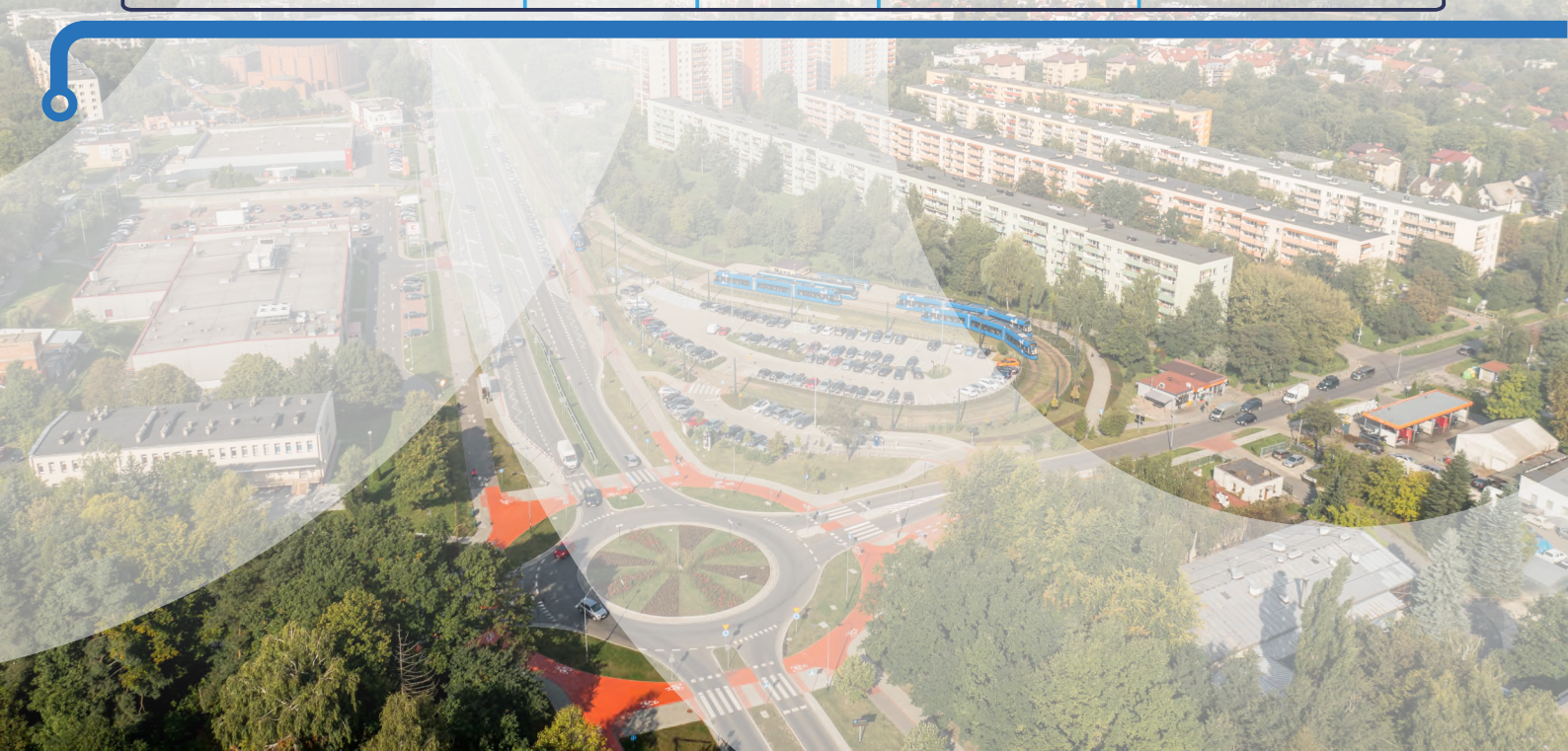


Tabela 7. Wykaz wskaźników podziału modalnego i wartości docelowych w 2033 r. dla obszaru objętego Planem

Nazwa wskaźnika	Oznaczenie	Jednostka miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2033 r.) / Trend
Udział podróży samochodem osobowym w podziale zadań przewozowych	Wm1	%	43,8	42,0 ↓
Udział podróży komunikacją zbiorową w podziale zadań przewozowych	Wm2	%	39,8	41,0 ↑
Udział podróży obligatoryjnych w strukturze motywacji podróży (dom-praca/praca-dom, dom-nauka/nauka-dom)	Wm3	%	41,7	39,0 ↓
Średnia liczba samochodów osobowych dostępna w gospodarstwie domowym	Wm4	szt. / gospodarstwo	0,73	0,7 ↓
Średni czas podróży	Wm5	min	32	30 ↓
Liczba pasażerów SKA	Wm6	tys. osób / dobę	33,4	54,5 ↑



Tabela 8. Wykaz głównych wskaźników produktu i wartości docelowych w 2033 r. dla obszaru objętego Planem

Cel strategiczny	Nazwa wskaźnika	Oznaczenie	Jednostka miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2033 r.) / Trend
Cel I - PRZESTRZEŃ POPRAWA JAKOŚCI ŻYCIA I PRZESTRZENI PUBLICZNYCH W KONTEKŚCIE OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO I ZDROWIA MIESZKAŃCÓW ORAZ ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	Miejskie zróżnicowanie funkcjonalne	WI.1	%	73,2	74 ↗
	Liczba wielofunkcyjnych gminnych, lokalnych i dzielnicowych centrów	WI.2	szt.	245	300 ↗
Cel II - INFRASTRUKTURA WZROST ATRAKCYJNOŚCI MOBILNOŚCI EFEKTYWNEJ W CODZIENNYCH PODRÓŻACH	Integracja multimodalna	WII.1	%	28	30 ↗
	Długość dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów w Krakowie	WII.2	km	190	240 ↗
	Liczba autobusów o alternatywnych systemach napędowych	WII.3	szt.	136	260 ↗
	Długość buspasów	WII.4	km	33,6	40 ↗
	Długość sieci tramwajowej	WII.5	km	103	115 ↗
Cel III - BEZPIECZEŃSTWO POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA UŻYTKOWNIKÓW SYSTEMU TRANSPORTOWEGO	Liczba wypadków komunikacyjnych ogółem wg danych GUS dla powiatów	WIII.1	szt.	1212	700 ↘
Cel IV - INFORMACJA POPRAWA JAKOŚCI PLANOWANIA, ORGANIZACJI I PROMOCJI ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU NA TERENIE METROPOLII KRAKOWSKIEJ	Liczba szkół objętych działaniami promocyjno-edukacyjnymi z zakresu transportu i mobilności miejskiej	WIV.1	szt.	51	70 ↗
	Liczba organizatorów transportu publicznego honorujących Bilet Metropolitalny	WIV.2	szt.	8	12 ↗
Cel V - LOGISTYKA POPRAWA EFEKTYWNOŚCI TRANSPORTU ŁADUNKÓW	Liczba ukończonych obwodnic miejscowości w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich	WV.1	szt.	8	14 ↗
	Liczba centrów przeładunkowych	WV.2	szt.	0	2 ↗
	Liczba zatok przeładunkowych	WV.3	szt.	35	40 ↗



VIII. PODSUMOWANIE

Rozwój gospodarczy i społeczny Krakowa, gmin Metropolii Krakowskiej i Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej oraz coraz większe oczekiwania mieszkańców związane z jakością życia wymagają wdrażania rozwiązań pozwalających na osiągnięcie europejskich celów związanych z ochroną klimatu i efektywnością energetyczną.

Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego stanowi nową koncepcję planistyczną, odpowiadającą w bardziej zrównoważony i zintegrowany sposób na wyzwania i problemy związane z transportem i mobilnością w całym obszarze funkcjonalnym. W kontraście do tradycyjnego podejścia do planowania, w Planie położono szczególny nacisk na partycypację społeczną, współpracę instytucjonalną, koordynowanie polityk między sobą (transport, planowanie przestrzenne, środowisko, rozwój gospodarczy, polityka socjalna, zdrowie, bezpieczeństwo, itd.), pomiędzy różnymi poziomami władz i zarządów oraz pomiędzy sąsiadującymi gminami. W Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej określono długofalową i zrównoważoną wizję dla całego obszaru funkcjonalnego uwzględniając szeroko pojęte koszty i korzyści społeczne.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego koncentruje się na wdrożeniu zrównoważonego systemu transportowego poprzez:

- poprawę jakości planowania, organizację i promocję zrównoważonego transportu,
- wzrost atrakcyjności mobilności efektywnej w codziennych podróżach,
- poprawę bezpieczeństwa użytkowników systemu transportowego,
- poprawę jakości życia i przestrzeni publicznych w kontekście zagospodarowania przestrzennego oraz ochrony środowiska naturalnego i zdrowia mieszkańców,
- poprawę efektywności transportu ładunków.

Działania określone w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej uwzględniają ograniczenia finansowe poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego, obejmując kompleksowo planowanie przestrzenne, transport zbiorowy, mobilność aktywną, transport indywidualny zmotoryzowany oraz zagadnienia partycypacji społecznej, współpracy w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej zapewnia ramy dla kształtowania polityki przestrzennej i transportowej w całym obszarze funkcjonalnym Metropolii Krakowskiej. Jego wdrożenie wymaga sprawnego zarządzania planowaniem strategicznym, gwarantującym rozwój nowych osiedli i stref przemysłowych w sąsiedztwie linii kolejowych lub posiadających dobrą obsługę transportem zbiorowym. Dzięki poprawie dostępności transportowej dla mieszkańców i turystów, podróżowanie po obszarze funkcjonalnym będzie się wiązać z większą efektywnością, komfortem i bezpieczeństwem oraz zmniejszeniem szkodliwych emisji hałasu i zanieczyszczeń oraz podniesieniem jakości przestrzeni miejskiej.

SPIS SKRÓTÓW I DEFINICJI

B+R – parking dla rowerów (ang. Bike&Ride)

BAU – scenariusz bieżących działań (ang. business as usual). Scenariusz bazowy, w którym zakładana jest realizacja inwestycji i założeń przyjętych lub zaplanowanych w aktualnych dokumentach

Bilet Metropolitalny – oferta biletowa polegająca na wzajemnym honorowaniu biletów zakupionych kanałami Komunikacji Miejskiej w Krakowie i Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej uprawniająca do nieograniczonej liczby przejazdów, w wyznaczonej Strefie, rozkładowymi pociągami organizowanymi przez Województwo Małopolskie tj. pociągami obsługiwanymi przez Koleje Małopolskie sp. z o.o., Polregio S.A. i Koleje Śląskie sp. z o.o., a także swobodnego korzystania ze wszystkich połączeń tramwajowych i autobusowych organizowanych przez Miasto Kraków w ramach systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie oraz połączeń autobusowych organizowanych przez Województwo Małopolskie i wybrane gminy

BRD – urzędnicy bezpieczeństwa ruchu drogowego

BRT – system szybkiego transportu autobusowego (ang. Bus Rapid Transit)

CNG - sprężony gaz ziemny (ang. compressed natural gas)

CPK – Centralny Port Komunikacyjny

Funkcjonalny Obszar Miejski - miasto wraz z jego strefą zewnętrzną, która poprzez gęstą sieć powiązań tworzy z miastem funkcjonalnie "jeden organizm" – intensywnych powiązań i relacji

GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

GIS – system informacji przestrzennej dotyczący danych geograficznych

GMK – Gmina Miejska Kraków

GUS – Główny Urząd Statystyczny

iMKA – aplikacja mobilna Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej

ITS – inteligentne systemy transportowe. Systemy wykorzystujące technologie informacyjne i komunikacyjne w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i jego użytkowników, a także w obszarach zarządzania ruchem i zarządzania mobilnością, oraz do interfejsów z innymi rodzajami transportu

Infrastruktura „Ostatniej Mili” - infrastruktura piesza i rowerowa, stanowiąca bezpośrednie połączenie do węzłów przesiadkowych oraz obiektów użyteczności publicznej, szkół, lokalnych usług i handlu

JST – Jednostki Samorządu Terytorialnego

K+R – parking „Pocałuj i Jedź” (ang. Kiss&Ride) – zatoka krótkiego postoju umożliwiająca wysadzenie pasażera

KBR – Kompleksowe Badania Ruchu

MaaS - Mobilność jako usługa (ang. Mobility as a Service). Usługa umożliwiająca dostęp do zróżnicowanych form mobilności poprzez jedno narzędzie (aplikację mobilną), integrująca różne opcje transportu na danym terenie

„Miasto 15-minutowe” – koncepcja struktury przestrzeni miejskiej z dostępnością do miejsc pracy, usług, handlu czy rekreacji w odległości 15 minut pieszo lub za pomocą zrównoważonych środków transportu

MKA – Małopolska Karta Aglomeracyjna. Rozwiązanie integrujące funkcjonujące w regionie usługi związane z publicznym transportem zbiorowym

OF MK – Obszar Funkcjonalny Metropolii Krakowskiej

P+R – parking „Parkuj i Jedź” (ang. Park&Ride) – parking dla samochodów osobowych zlokalizowany w miejscu umożliwiającym pozostawienie samochodu w celu kontynuacji podróży środkami transportu publicznego

PKP PLK – Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe

Premetro - podsystem transportu zbiorowego opierający się na nowoczesnym taborze tramwajowym oraz rozwiązaniach bezkolizyjnych tras

RMK – Rada Miasta Krakowa

RPT – Regionalny Plan Transportowy – strategiczny dokument wyznaczający najważniejsze kierunki rozwoju transportu w województwie

SCT – Strefa Czystego Transportu

SKA – Szybka Kolej Aglomeracyjna na terenie województwa małopolskiego

SMK – Stowarzyszenie Metropolia Krakowska

SPP – Strefa Płatnego Parkowania

STARS – program akredytacji szkół w celu zwiększenia liczby podróży rowerowych dzieci i młodzieży (ang. Sustainable Travel Accreditation and Recognition for Schools)

SULP – Plan Zrównoważonej Logistyki Miejskiej

SUMP, PZMMK, Plan - Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego

UMK – Urząd Miasta Krakowa

UTO – Urządzenia Transportu Osobistego. Kategoria pojazdów zdefiniowana w polskim prawie jako napędzane elektrycznie – z wyłączeniem hulajnóg elektrycznych – bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczonych do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe. Np. deskorolka elektryczna, monocykl elektryczny, segway

UWR – Urządzenia Wspomagające Ruch. Urządzenia transportowe lub sprzęt sportowo-rekreacyjny przeznaczony do poruszania się osoby w pozycji stojącej, napędzane siłą mięśni. Np. rolki, wrotki, deskorolki, hulajnogi bez silnika

TEN-T - Transeuropejska sieć transportowa (ang. Trans-European Transport Networks). Obejmuje szlaki drogowe, kolejowe, lotnicze, morskie oraz rzeczne stanowiące najważniejsze połączenia z punktu widzenia rozwoju Unii Europejskiej, a także punktowe elementy infrastruktury w postaci portów morskich, lotniczych, śródlądowych i terminali drogowo-kolejowych

TOD - Rozwój Zorientowany na Transport (ang. Transit Oriented Development). Koncepcja ta zakłada planowanie i wielofunkcyjny rozwój w otoczeniu węzłów przesiadkowych zapewniających bogatą ofertę przewozową. Odbywa się on poprzez zagęszczanie zabudowy, wprowadzenie funkcji mieszkaniowej oraz usług publicznych i komercyjnych z przestrzenią publiczną umożliwiającą dobrą dostępność pieszą

TTSS - System Nadzoru Ruchu Tramwajowego - informacji pasażerskiej czasu rzeczywistego (ang. Traffic Tram Supervision System)

Woonerf (ulica-ogród) - przestrzeń publiczna, która łączy funkcje ulicy, deptaku, parkingu i miejsca spotkań mieszkańców

ZDPK – Zarząd Dróg Powiatu Krakowskiego

ZDW – Zarząd Dróg Wojewódzkich