

UCHWAŁA NR XVIII/225/07

Rady Miasta Krakowa

z dnia 4 lipca 2007 r.

w sprawie przyjęcia Polityki Transportowej dla Miasta Krakowa
na lata 2007 – 2015.

Na podstawie art.18 ust.1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym /Dz. U. z 2001 r. Nr 142 poz. 1591, z późn. zm./ Rada Miasta Krakowa uchwala, co następuje:

§ 1.

Przyjmuje się Politykę Transportową dla Miasta Krakowa na lata 2007 – 2015 stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2.

Traci moc uchwała Nr LXX/468/93 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 stycznia 1993 r. w sprawie przyjęcia zasad polityki transportowej dla Krakowa.

§ 3.

Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Krakowa.

§ 4.

Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego.

Wiceprzewodniczący Rady

Stanisław RACHWAŁ

Załącznik do uchwały Nr XVIII/225/07
Rady Miasta Krakowa z dnia 4 lipca 2007 r.

POLITYKA TRANSPORTOWA DLA MIASTA KRAKOWA
na lata 2007 – 2015

1. Wstęp.

Rada Miasta Krakowa przyjmuje niniejszą Politykę Transportową na lata 2007 – 2015 jako podstawowy dokument określający wolę działania samorządu Krakowa w odniesieniu do planowania, organizacji i rozwoju systemu transportowego miasta mając na uwadze poniższe uwarunkowania:

- pierwsza Polityka Transportowa dla Krakowa została uchwalona w 1993 roku (Uchwała Nr LXX/468/93 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 stycznia 1993 r. w sprawie przyjęcia zasad polityki transportowej dla Krakowa), lecz upływ czasu i nowe uwarunkowania wymagają podjęcia weryfikacji celów i priorytetów oraz podjęcia nowych działań z zastosowaniem adekwatnych instrumentów osiągnięcia celów,
- odpowiednie zarządzanie systemem transportowym miasta jest postrzegane przez opiniotwórcze środowiska polityczne i mieszkańców jako jedno z najważniejszych zadań władz samorządowych, znacząco wpływające na standard życia mieszkańców i właściwy rozwój miasta,
- skutki gwałtownego rozwoju motoryzacji w ostatnich latach negatywnie oddziałują na środowisko naturalne i cywilizacyjne, w tym kulturowe,
- narastające utrudnienia w ruchu mogą stanowić istotne ograniczenia rozwoju gospodarczego miasta i realizacji jego funkcji turystycznych oraz zagrozić umacnianiu metropolitalnych funkcji Krakowa,
- efektywne zarządzanie, planowanie rozwoju, projektowanie oraz budowa i eksploatacja systemu transportowego wymaga prowadzenia stabilnej, konsekwentnej, obliczonej na długofalowe efekty polityki transportowej miasta, która:
 - odpowiada pozycji Krakowa i aspiracjom jego mieszkańców,
 - jest zgodna ze Strategią Rozwoju Krakowa, obszaru metropolitalnego z nim związanego oraz województwa małopolskiego,
 - jest spójna z polityką transportową państwa,
 - wpisuje się w politykę transportową Unii Europejskiej;

Dokument stanowi część strategii rozwoju lokalnego w rozumieniu ustawy z dnia 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwoju /Dz. U. 2006 Nr 227 poz. 1658 z późniejszymi zmianami/ oraz nawiązuje do Decyzji Rady Europejskiej z dnia 6 października 2006 r. w sprawie strategicznych wytycznych Wspólnoty dla spójności (2006/702/WE).

2. Cele i założenia *Polityki Transportowej*.

Głównym celem przekształceń i rozwoju oraz funkcjonowania systemu transportu Krakowa **jest stworzenie warunków dla sprawniejszego i bezpieczniejszego przemieszczania osób i towarów, przy spełnieniu wymogów ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska, a przez to poprawa dostępności komunikacyjnej w obrębie miasta oraz z terenów obszaru metropolitalnego, województwa i kraju.** Eksploatacja, modernizacja i rozwój systemu transportu powinny służyć stymulowaniu rozwoju gospodarczego (w tym wspieraniu tworzenia nowych miejsc pracy i aktywizacji inwestycyjnej) kształtowaniu ładu przestrzennego, ochronie dziedzictwa kulturowego, poprawie wizerunku Krakowa i umacnianiu jego funkcji metropolitalnych oraz zmniejszeniu różnicowań w rozwoju i jakości życia w poszczególnych obszarach miasta.

Z celu głównego wynikają następujące **cele szczegółowe**:

- cel 1):** zapewnienie sprawności funkcjonowania systemu transportu miasta jako zrównoważonego w sensie gospodarczym, środowiskowym i społecznym;
- cel 2):** dalsze wzmocnienie roli i poprawa jakości transportu zbiorowego;
- cel 3):** wykształcenie zintegrowanego systemu metropolitalnego, zapewniającego dostępność w układzie regionu, kraju i Europy.

Dotychczasowe doświadczenia Krakowa oraz nawiązanie do *Polityki Transportowej Państwa i Unii Europejskiej*, pozwalają na przyjęcie wytycznej generalnej osiągania powyższych celów poprzez **dążenie do osiągnięcia zrównoważonego systemu transportu miasta i obszaru metropolitalnego.**

Wymaga to przyjęcia następujących zasad wdrażania polityki:

- 1) współdziałania i integracji różnych podsystemów transportowych w obrębie metropolii;
- 2) rozwoju wysokiej jakości podsystemu transportu zbiorowego;
- 3) rozwoju infrastruktury szynowej (z priorytetem szybkiego tramwaju);
- 4) rozwoju sieci drogowo – ulicznej i parkingowej z priorytetem budowy elementów obwodowych;
- 5) zorganizowania systemu przepływów ładunków w oparciu o system logistyki miejskiej (budowa centrów logistycznych i optymalizacja łańcuchów logistycznych);
- 6) rozwoju układu dróg rowerowych (z priorytetem ciągów wiążących ze śródmieściem);
- 7) dostosowania infrastruktury i środków transportu do wymogów osób niepełnosprawnych;

- 8) wydatkowania środków na miękkie elementy infrastruktury transportu samochodowego (w tym na zaawansowane systemy sterowania ruchem indywidualnym i zbiorowym z wykorzystaniem nowoczesnych technologii).

Egzekwowanie powyższych założeń prowadzić będzie do wysokiego udziału transportu zbiorowego oraz ruchu niezmotoryzowanego (pieszego i rowerowego) w ogólnej liczbie podróży, szczególnie w strefie śródmiejskiej i eliminacji ruchu tranzytowego z tego obszaru.

3. Zadania dla osiągnięcia zakładanych celów.

Cel 1: Zrównoważenie systemu transportu wymaga podjęcia następujących zadań:

- w zakresie planowania: uwzględniania zasad oceny transportochłonności i mobilności w każdym aspekcie planowania przestrzennego i finansowego, gospodarki komunalnej oraz elementów współdziałania podsystemów transportowych,
- w zakresie zarządzania: koordynacji działań wszystkich służb miasta dla integracji podejmowanych decyzji wpływających na poprawę zrównoważenia systemu transportu włącznie z wykorzystaniem „miękkich” instrumentów (w tym systemu sterowania ruchem z wykorzystaniem nowoczesnych technologii).

Cel 2: Wzmacnianie roli transportu publicznego wymaga podjęcia następujących zadań:

- w zakresie planowania: uwzględnienia zasady intensywnego rozwoju podsystemu dla stworzenia dobrej jakości i poprawy konkurencji względem transportu indywidualnego,
- w zakresie zarządzania: wprowadzania nowoczesnych środków technicznych i organizacyjnych dla nadania tej formie transportu priorytetu w ruchu oraz dla integracji wewnętrznej i zewnętrznej podsystemu, jak również zwiększenia efektywności ekonomicznej i sprawności operacyjnej, także z wykorzystaniem zasad gospodarki rynkowej i konkurencji.

Cel 3: Wykształcenie zintegrowanego systemu metropolitalnego wymaga podjęcia następujących zadań:

- w zakresie planowania: doprowadzenie do przyjęcia planu i strategii funkcjonowania obszaru metropolitalnego,
- w zakresie zarządzania: objęcie roli lidera w integracji w podejmowaniu decyzji w obrębie obszaru metropolitalnego, w tym utworzenie związku międzygminnego lub zawarcie porozumień międzygminnych oraz zawarcie umów.

4. Środki realizacji.

Dla zapewnienia realizacji celów Polityki należy podejmować środki w następujących obszarach:

- planowania przestrzennego,
- transportu zbiorowego,
- układu drogowego,
- parkowania,
- dróg rowerowych,
- organizacji i zarządzania,
- polityki ekonomiczno – finansowej,
- ochrony środowiska,
- monitorowania podróży, oddziaływania na zachowania transportowe oraz komunikowania się z mieszkańcami i edukacji społecznej.

4.1. W zakresie planowania przestrzennego rozwoju miasta.

- Koordynacja polityki rozwoju przestrzennego Krakowa i gmin ościennych, w celu właściwego ukierunkowania procesu dekoncentracji osadnictwa, mająca wpływ na zmniejszenie ruchu i przewozów, zwłaszcza realizowanych samochodem osobowym oraz przeciwdziałająca niepożądanemu uzależnieniu od tego środka transportu.
- Stymulowanie rozwoju miasta w obszarach dobrze obsługiwanych transportem zbiorowym, w bezpośredniej bliskości przystanków transportu szynowego (kolej, tramwaj).
- Preferowanie rozwoju osadnictwa w tych strefach peryferyjnych i podmiejskich, które są dogodnie powiązane koleją lub tramwajem z obszarami koncentracji miejsc pracy i usług w Krakowie.
- Tworzenie lub przekształcanie struktury zespołów mieszkaniowych i usługowych w sposób przyjazny ruchowi pieszemu, rowerowemu i osobom niepełnosprawnym oraz ukierunkowanie rozwoju na obsługę komunikacją zbiorową, w tym zapewnienie dogodnych i bezpiecznych dojazdów do szkół oraz przystanków.

- Powiązanie uruchamiania działalności inwestycyjnej ze sprawnością układu transportowego poprzez wydawanie decyzji lokalizacyjnych dla nowych obiektów uwzględniających istniejącą lub możliwą do osiągnięcia dostępność komunikacyjną samochodem osobowym (z zachowaniem sprawności funkcjonowania istniejącego lub projektowanego układu drogowego), a zwłaszcza transportem zbiorowym.
- Tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania ze względu na uciążliwość transportu.
- Rezerwowanie w planach miejscowych pasów terenu na:
 - trasy szynowe i drogowe (w tym umożliwiające wyprowadzenie ruchu ciężkiego i tranzytowego poza tereny intensywnie zabudowane),
 - dworce i pętle komunikacji miejskiej,
 - parkingi, w tym przesiadkowe w systemie Park & Ride (zaparkuj i jedź transportem publicznym), lokalizowane głównie w bezpośrednim sąsiedztwie trzeciej obwodnicy.
- Ochrona rezerw komunikacyjnych ujętych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa, koniecznych dla prawidłowego funkcjonowania systemu transportu.

4.2. W zakresie transportu zbiorowego:

- Dążenie do spójności systemów transportowych: lokalnego (miejskiego i podmiejskiego), regionalnego, krajowego i kontynentalnego, pozostających w zasięgu dostępności mieszkańców ze szczególną uwagą skierowaną na rozwój powiązań regionalnych i metropolitalnych, w tym z wykorzystaniem istniejących linii kolejowych.
- Dążenie do integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemu transportu zbiorowego drogowego i kolejowego (węzły przesiadkowe, w tym w układzie „drzwi w drzwi”, wspólne rozkłady jazdy i jednolity system taryfowy, z dążeniem do wprowadzenia biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników obsługujących aglomerację).
- Integracja przestrzenna i funkcjonalna miejskiego podsystemu transportu zbiorowego z innymi podsystemami (w tym parkingi przesiadkowe samochodów oraz umożliwienie wykorzystania środków transportu zbiorowego do przewozu rowerów).

- Racjonalizacja układu linii i rozkładów jazdy, w dostosowaniu do aktualnych i potencjalnych potrzeb, uwzględniająca między innymi lepsze wykorzystanie transportu szynowego i eliminację konkurencyjności z liniami autobusowymi.
- Wzmacnianie roli tramwaju jako podstawowego środka w przewozach komunikacją zbiorową przez:
 - wykorzystanie potencjalnych możliwości istniejącego systemu tramwajowego i sukcesywne jego modernizowanie, powstrzymujące proces dekapitalizacji torowisk i taboru,
 - stopniowe zastępowanie obecnego taboru nowoczesnym taborem niskopodłogowym,
 - dążenie do oddzielenia ruchu tramwajowego od ruchu samochodowego, z możliwością wspólnego poruszania się z autobusami komunikacji zbiorowej,
 - zwiększenie zakresu uprzywilejowania tramwaju w ruchu miejskim, w tym na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną,
 - uzupełnienie sieci szynowej o kolejne odcinki przewidziane w planie rozwoju systemu transportu szynowego, w tym o odcinki poprawiające niezawodność funkcjonowania, przy czym priorytety i kolejność inwestowania w nowe trasy powinny wynikać z pełnej analizy efektywności ekonomiczno – finansowej i funkcjonalnej możliwych scenariuszy rozwojowych.
- Wprowadzenie na najbardziej zatłoczonych ciągach o znaczeniu podstawowym dla komunikacji autobusowej (o dużych potokach pasażerów i częstotliwościach kursowania) wydzielonych pasów autobusowych (ewentualnie wspólnych z torowiskami i przystankami tramwajowymi) oraz wprowadzanie dla nich na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną priorytetów w ruchu.
- Wprowadzanie zaawansowanych systemów sterowania dyspozytorskiego dla pojazdów komunikacji zbiorowej, w celu racjonalnego wykorzystania taboru i jak najlepszego sprostania potrzebom podróżnych z wdrażaniem nowoczesnych technologii pozycjonowania pojazdów.
- Lepsze dostosowanie transportu zbiorowego do potrzeb pasażerów, poprzez dostosowywanie usługi do indywidualnych potrzeb podróżnych w wybranych obszarach miasta (z wykorzystaniem pojazdów o małej pojemności).
- Rozwój zaawansowanych systemów informowania pasażerów, w tym o nadjeżdżających pojazdach, aktualnych warunkach ruchu, możliwości przesiadek, czasie przejazdu.

- Inspirowanie wymiany taboru autobusowego przez miejskiego przewoźnika na pojazdy niskopodłogowe, ekologiczne; promowanie wykorzystywania przez przewoźników pojazdów zasilanych gazem i innymi „czystymi paliwami”.
- Artykulacja i obrona interesów klientów komunikacji zbiorowej i zmniejszanie zagrożenia bezpieczeństwa osobistego pasażerów (monitorowanie pojazdów, dworców, przystanków).
- Zapewnienie właściwych standardów gwarantujących wysoką jakość systemu, która będzie miała wpływ na wybór sposobu podróżowania.
- Przyjęcie do planowania dostosowania podaży do popytu według założeń napełnień pojazdów komunikacji zbiorowej w godzinach szczytu zestawionych w tabeli 1:

Tabela 1 – Standardy maksymalnego napełnienia w pojazdach komunikacji zbiorowej.

Standard napełnienia:		
Rok 2000	Rok 2008 <i>(etap)</i>	Rok 2015 <i>(perspektywa)</i>
6 – 7 osób/m ²	5 osób/m ²	4 osoby/m ²

- Włączenie zbiorowego transportu wodnego na Wiśle jako uzupełniającej formy przewozów w mieście.
- Wprowadzenie systemów wspomagających, korzystanie z pojazdów komunikacji miejskiej przez osoby niepełnosprawne w tym systemie zapowiedzi głosowej w pojazdach komunikacji miejskiej.

4.3. W zakresie układu drogowego i organizacji ruchu.

- Dążenie do radykalnej poprawy stanu dróg (odnowa i wzmocnienie nawierzchni).
- Budowa nowych elementów sieci drogowo – ulicznej według następujących zasad:
 - usprawnienie funkcjonowania transportu zbiorowego,
 - obsługa terenów nowej zabudowy,
 - poprawa spójności i wzmocnienie niezawodności sieci,

- uwolnienie obszarów zwartej zabudowy od zewnętrznego ruchu tranzytowego oraz centralnych obszarów miasta od ruchu międzydzielnicowego,
- powiązanie układu dróg miejskich z autostradą i projektowaną drogą ekspresową.
- Dbłość o utrzymanie wysokiego standardu rozwiązań inżynierskich, w tym nawierzchni ulic i placów w obszarach zabytkowych.
- Projektowanie i wdrażanie zaawansowanych systemów zarządzania ruchem z wykorzystaniem najbardziej efektywnych technologii, obszarowego sterowania ruchem oraz planowanie, wdrażanie i rozwój inteligentnych systemów transportowych.
- Uwzględnianie w systemach sterowania oraz w rozwiązaniach organizacji ruchu wymogu priorytetu dla pojazdów transportu zbiorowego.
- Wprowadzanie systemu informowania podróżnych (kierujących) o warunkach panujących w sieci drogowo – ulicznej.
- Propagowanie systemu grupowego korzystania z samochodu osobowego, w tym tworzenie zachęt do zwiększania napełniania samochodu w podróżach miejskich.
- Ograniczanie uciążliwości ruchu samochodów ciężarowych przez:
 - ograniczenia wjazdu pojazdów o dużej ładowności w obszar centralny i wybrane obszary zabudowy mieszkaniowej,
 - kierowanie ciężarowego ruchu tranzytowego oraz ładunków niebezpiecznych na trasy obwodowe,
 - czasowe ograniczenia ruchu ciężarowego i dostawczego (np. w dni świąteczne i w porze nocnej) na wybranych trasach i obszarach,
 - budowę systemu logistyki miejskiej, umożliwiającej zaopatrzenie obiektów produkcji, usług i mieszkań w towary w oparciu o systemy informatyczne umożliwiające między innymi organizację procesu magazynowania, przeładunku i przewozu pojazdami dostosowanymi do rodzaju ładunku oraz obsługiwanego obszaru;
 - stymulowanie rozwoju terminali logistycznych, w których następowałby przeładunek towarów do pojazdów dostawczych; zapewnienie dostępności krawędzi załadowniczych i wyładowniczych;

- Stworzenie warunków dla poruszania się alternatywnymi środkami lokomocji (meleksy, dorożki, omnibusy, tramwaj zabytkowy, tramwaj wodny, itp.).
- Strefowanie dostępności samochodem w różnych obszarach miasta przez preferowanie niskiej dostępności przy wysokiej koncentracji podróży oraz w strefach konfliktowych.
- Rozszerzenie zasięgu stosowania stref ruchu uspokojonego.
- Działania techniczne, organizacyjne, prewencyjne i propagandowo – wychowawcze na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Przyjmuje się dążenie do standardów dotyczących stanu technicznego dróg i ulic w Krakowie zgodnych z tabelą 2:

Tabela 2 – Standardy stanu technicznego dróg (%).

Kategoria dróg	Dopuszczalny procent nawierzchni o stanie ocenianym jako zły w kolejnych latach			
	2005	2006	2010	2015
<i>krajowe</i>	28	24	20	10
<i>wojewódzkie</i>	28	25	20	10
<i>powiatowe</i>	48	35	25	15
<i>gminne</i>	50	39	27	17

4.4. W zakresie parkowania.

- Ustalenie priorytetów zaspakajania potrzeb parkingowych na obszarach deficytu miejsc postojowych w grupach: mieszkańcy, klienci usług, zatrudnieni.
- Wprowadzanie i egzekwowanie (przy wydawaniu pozwoleń na budowę) normatywu parkingowego, ustalającego maksymalną, lub minimalną liczbę miejsc parkingowych, wskazaną na obszarach wyznaczonych w Programie obsługi parkingowej Miasta Krakowa, jaką można dopuścić, bądź jaką musi zapewnić na swoim terenie inwestor, (z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych) ze względu na konieczność zachowania równowagi między pojemnością układu ulicznego a podażą miejsc parkingowych, z uwzględnieniem dostępności obszaru komunikacją zbiorową.

- Uzależnienie liczby miejsc postojowych dla dużych obiektów handlowych – niezależnie od przestrzegania dopuszczalnych wskaźników – od wyników studium analizującego wpływ parkingu na warunki ruchu w otaczającej sieci drogowo –ulicznej.
- Budowa parkingów wielopoziomowych (w tym podziemnych) w śródmieściu w celu przywrócenia pierwotnej funkcji ulic. Ich budowa nie powinna zwiększać potencjału parkingowego obszaru śródmiejskiego, a być ukierunkowana na eliminację parkowania przyulicznego, co stworzy lepsze warunki dla pieszych oraz dla komunikacji publicznej.
- Tworzenie i wprowadzanie zaawansowanych systemów informowania podróżnych o wolnych miejscach parkingowych oraz o kierunkach dojazdu do parkingów, z wykorzystaniem elementów systemów prowadzenia przez sieć dla dojazdu do tych parkingów.
- Ograniczanie liczby wydawanych abonamentów uprawniających do parkowania w strefach śródmiejskich.
- Podejmowanie działań zmierzających do uporządkowania parkowania w osiedlach mieszkaniowych w zakresie eliminacji parkowania niezgodnego z przepisami oraz łagodzenia skutków deficytu miejsc postojowych.
- Podejmowanie działań mających na celu wprowadzenie uregulowań odnośnie kontrolowania powstawania niewielkich parkingów, które nie wymagają pozwolenia na budowę.
- Racjonalizacja wykorzystania istniejących miejsc parkingowych, w tym przez stosowanie w coraz szerszym zakresie opłat za parkowanie na terenach publicznych.
- Organizacja spójnej koncepcji systemu parkingowego dla autobusów turystycznych.

4.5. W zakresie dróg rowerowych i ciągów pieszych oraz urządzeń dla osób niepełnosprawnych.

- Rozwój systemu transportowego bez barier dla ruchu pieszego i rowerowego.
- Intensywna rozbudowę sieci dróg rowerowych zgodnie z przyjętymi standardami technicznymi dla infrastruktury rowerowej, w tym:
 - ścieżek rowerowych w obrębie pasa drogowego,
 - ulic przystosowanych do wspólnego ruchu rowerzystów i pojazdów samochodowych, w tym ulic o ruchu uspokojonym,

- samodzielnych ścieżek rowerowych (tj. prowadzonych niezależnie od układu ulic).
- Priorytetowe traktowanie powiązań ze śródmieściem, kampusami uczelnianymi, ośrodkami rekreacji, w tym powiązanie sąsiednich ciągami w sąsiednich gminach
- Budowa miejsc postojowych dla rowerów, w tym parkingów strzeżonych, tworzenie systemu wypożyczalni rowerów miejskich.
- Budowa kładek nad rzekami oraz kładek i przejść podziemnych pod liniami kolejowymi, ulicami.
- Utrzymanie dogodnej gęstości przejść dla pieszych, zapewnienie odpowiedniej szerokości chodników i przejść dla pieszych.
- Dbanie o stan i estetykę chodników, zieleni chodnikową i inne urządzenia separujące ruch pieszy od bezpośredniego kontaktu z ruchem samochodowym.
- Poprawa dostosowania sygnalizacji świetlnej do potrzeb ruchu rowerowego i pieszego.

4.6. W zakresie organizacji i zarządzania.

- Realizowanie zasady oddzielania funkcji zarządzania od funkcji wykonawczych w całym sektorze transportowym.
- Integracja zarządzania całym systemem transportowym (drogi, torowiska, zarządzanie ruchem, transport zbiorowy) w jednej jednostce organizacyjnej.
- Dążenie do demonopolizacji rynku usług przewozowych, z przestrzeganiem reguł uczciwej konkurencji; wykorzystanie powstających w ten sposób możliwości poprawy jakości i obniżki kosztów transportu zbiorowego przez uruchomienie mechanizmów konkurencji, w tym pobudzanie konkurencyjności pomiędzy przewoźnikami, wykorzystywanie instrumentarium przetargowego w kształtowaniu obsługi komunikacyjnej, stosowanie orientacji rynkowej przejawiającej się w prowadzeniu regularnych badań marketingowych, równoprawnym dostępie przewoźników niekomunalnych, prywatnych oraz przewoźnika komunalnego do infrastruktury komunikacyjnej takiej jak, wydzielone pasy dla komunikacji zbiorowej, dworce, przystanki.
- Zarządzanie mobilnością poprzez tworzenie warunków przestrzennych, socjalnych i gospodarczych do obniżania potrzeby dokonywania podróży i/lub ich realizowania „przyjaznymi” środkami podróżowania, bądź odbywania poza godzinami szczytów przewozowych.

4.7. W zakresie polityki ekonomiczno – finansowej i fiskalnej.

- W oparciu o analizy funkcjonalno-ruchowe opracowywanie, aktualizowanie i uchwalanie wieloletnich planów inwestycyjnych i programów, zapewniających środki finansowe dla ugruntowania stabilnych warunków funkcjonowania i rozwoju transportu.
- Intensyfikacja pozyskiwania środków zewnętrznych na cele rozwoju systemu transportowego, aktywne pozyskiwanie środków z funduszy Unii Europejskiej oraz tworzenie warunków dla absorpcji tych środków.
- Realizowanie polityki zapewniającej osiągnięcie celów społecznych, w tym utrzymanie przystępnych cen biletów, zapewniającej konkurencyjność komunikacji zbiorowej w stosunku do samochodu osobowego.
- Dążenie do wprowadzania zgodnie z zasadami europejskimi prowadzenie opłat za wjazd do centrum lub innych obszarów miasta, za korzystanie z infrastruktury, w celu ograniczenia z niektórych jej elementów poprzez wysokość opłat, zwłaszcza w centrum i w okresach szczytu. Wdrożenie tego instrumentu wymagać będzie długiego procesu stopniowego pozyskiwania akceptacji społecznej.
- Pozyskiwanie kapitału prywatnego do realizacji inwestycji publicznych (partnerstwo publiczno – prywatne).

4.8. W zakresie ochrony środowiska i jakości życia mieszkańców.

- Dążenie do zwiększenia w realizowanych podróżach udziału komunikacji zbiorowej oraz ruchu niezmotoryzowanego (pieszego i rowerowego).
- Wprowadzanie do formułowania i oceny wariantów rozwoju systemu transportowego Krakowa oceny poziomu emisji i imisji zanieczyszczeń.
- Promowanie zakupu pojazdów czystych ekologicznie, a docelowo uniemożliwienie wjazdu do obszarów śródmiejskich pojazdom nie spełniającym określonych wymagań ekologicznych.
- Przenoszenie stanów zatłoczenia ruchem na obszary o mniejszej wrażliwości środowiskowej, poprawa płynności ruchu z wykorzystaniem zaawansowanych systemów zarządzania ruchem.
- Stosowanie zabezpieczeń przeciw negatywnemu oddziaływaniu infrastruktury transportowej na środowisko w tym środków ochrony akustycznej (np. ekrany) oraz środków przeciw drganiom (np. torowiska kolejowe i tramwajowe z wibroizolacją).

4.9. W zakresie monitorowania podróży, oddziaływania na zachowania transportowe oraz komunikowania się z mieszkańcami i edukacji społecznej.

- Informowanie mieszkańców na szeroką skalę przez utworzenie platformy informacyjnej o planowanych inwestycjach transportowych, szczególnie w zakresie budowy dróg i ulic.
- Opracowanie procedury udziału społeczności lokalnej w konsultowaniu i opiniowaniu planowanych rozwiązań transportowych oraz poprawa standardu przekazu informacji i komunikowania się ze społecznością lokalną.
- Monitorowanie zmian zachowań komunikacyjnych, wielkości ruchu drogowego oraz przewozów, zarówno w sposób cykliczny (kompleksowe badania ruchu) jak i ciągły.
- Stworzenie intermodalnej platformy informacyjnej pozwalającej podróżnym między innymi na zindywidualizowanie planowania podróży.
- Promowanie poprzez edukację społeczną oraz kampanię informacyjno-reklamową „kultury mobilności”, czyli korzystania z ruchu niezmotoryzowanego (pieszego i rowerowego) i komunikacji zbiorowej oraz odpowiedzialnego, samoograniczającego się korzystania z samochodu osobowego; informowanie o negatywnym wpływie nadmiernego użycia samochodu na jakość i szybkość poruszania się w mieście.
- Informowanie na szeroką skalę mieszkańców o negatywnym wpływie motoryzacji indywidualnej na zdrowie (zanieczyszczenia powietrza, hałas), ze szczególnym naciskiem na zdrowie dzieci i osób w podeszłym wieku.
- Rozwój form edukacji i informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego oraz o zachowaniach komunikacyjnych, przyjaznych miastu i środowisku.

5. Uwagi końcowe

W celu realizacji Polityki Transportowej dla Miasta Krakowa należy dążyć do:

- wprowadzania procedur oceny zgodności rocznych i wieloletnich planów rozwoju systemu transportowego miasta będących podstawą do tworzenia budżetu miasta w kolejnych latach, opracowywanych planów miejscowych oraz projektów inwestycyjnych i organizacyjnych z przyjętą Polityką Transportową,

- wprowadzania jako obowiązującej oceny zgodności decyzji urbanistycznych (ULD, ULICP, DUŚ i innych) z Polityką Transportową,
- parametryzacji celów polityki transportowej z optymalizacją horyzontów czasowych, osiągania założonych standardów z uwzględnieniem prognozy dostępności środków finansowych oraz wyniku rachunku efektywności ekonomicznej (w tym kosztów zewnętrznych),
- formułowania uwarunkowań dotyczących przygotowania inwestycji do realizacji,
- monitorowania realizacji polityki,
- konieczności okresowej oceny polityki,
- okresowej aktualizacji polityki transportowej w sytuacji zmieniających się uwarunkowań.

Procedura oceny zgodności z Polityką Transportową oraz miary przyjęte do oceny zgodności z Polityką Transportową powinny zostać określone przez Prezydenta Miasta w terminie 3 miesięcy od daty uchwalenia Polityki Transportowej.

W połowie okresu obowiązywania Polityki (rok 2011) powinna zostać dokonana ocena rozwoju systemu transportowego Krakowa z zapisami Polityki Transportowej oraz ocena realizacji celów Polityki Transportowej. Raport z dokonanych ocen powinien zostać przedstawiony Radzie Miasta Krakowa.