

**UCHWAŁA 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.

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2016 r. poz. 446), Rada Miasta Krakowa uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się Politykę Transportową dla Miasta Krakowa na lata 2016 – 2025, stanowiącą załącznik nr 1 do uchwały.

§ 2. Traci moc 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 z późn. zm.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Krakowa.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Wiceprzewodniczący Rady
Miasta Krakowa

Sławomir Pietrzyk

Załącznik do uchwały Nr XLVII/848/16
Rady Miasta Krakowa z dnia 8 czerwca 2016 r.

POLITYKA TRANSPORTOWA

DLA MIASTA KRAKOWA

na lata 2016 – 2025

Wstęp

Biorąc pod uwagę, że organizacja i zarządzanie systemem transportowym miasta jest jednym z fundamentalnych zadań władz samorządowych, warunkującym standard życia mieszkańców i właściwy rozwój miasta, Rada Miasta Krakowa przyjmuje dokument Polityki Transportowej na lata 2016 – 2025 jako podstawowy dokument określający wolę działania samorządu Krakowa w odniesieniu do planowania, organizacji i rozwoju systemu transportowego miasta mając na uwadze poniższe uwarunkowania:

- pierwszy dokument ***Polityka Transportowa dla Krakowa*** został uchwalony 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),
- zaktualizowany dokument ***Polityka Transportowa dla Miasta Krakowa*** został uchwalony w 2007 roku (Uchwała Nr XVIII/225/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 4 lipca 2007 r. w sprawie przyjęcia zasad polityki transportowej dla Miasta Krakowa na lata 2007 - 2015),
- w 2011 roku została przyjęta europejska polityka transportowa ***Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*** (KOM(2011) 144 z dnia 28 marca 2011 r.),
- w 2013 roku została przyjęta ***Strategia rozwoju transportu w Polsce do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*** (Uchwała Nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. – Monitor Polski z 14 lutego 2013 r. poz. 75),
- w 2005 roku została przyjęta ***Strategia Rozwoju Krakowa*** (Uchwała nr LXXV/742/05 Rady Miasta Krakowa z dnia 13 kwietnia 2005 r.),
- w 2013 roku został przyjęty ***Program Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego*** (Uchwała nr XLII/662/13 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 30 września 2013 r.),
- w 2014 roku został przyjęty dokument ***Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa*** (Uchwała nr CXII/1700/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 9 lipca 2014 r.),
- w 2014 roku został opracowany, a w 2015 przyjęty ***Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Miejskiej Kraków*** (Uchwała Rady Miasta Krakowa z dnia 23 października 2013 roku nr LXXXVII/1300/13 w sprawie woli przystąpienia i opracowania planu oraz Uchwała nr XXVI/426/15 Rady Miasta Krakowa z dnia 7 października 2015 r. w sprawie przyjęcia 'Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Miejskiej Kraków.),
- w 2014 roku został przyjęty ***Program ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Krakowa na lata 2014 – 2018*** (Uchwała nr XCII/1379/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 4 grudnia 2013 r.),
- w sierpniu 2015 roku została przyjęta ***Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego***, w grudniu 2008 roku został przyjęty ***Program dostosowania systemu komunikacji miejskiej do obsługi***

osób niepełnosprawnych” (uchwała Nr LX/775/08 Rady Miasta Krakowa z dnia 17 grudnia 2008 r.),

- w 2015 roku została przyjęta **Krajowa Polityka Miejska 2023** (Rada Ministrów przyjęła dokument na posiedzeniu w dniu 20 października 2015 roku),
- upływ czasu i nowe uwarunkowania wymagają podjęcia weryfikacji celów i priorytetów oraz podjęcia nowych działań z zastosowaniem adekwatnych środków osiągnięcia celów,
- odpowiednie planowanie rozwoju systemu transportowego miasta oraz zarządzanie nim 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.

Dokument uwzględnia w wielu miejscach nową koncepcję szeroko promowaną przez Komisję Europejską (*Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP* – Plan zrównoważonej mobilności miejskiej) jako nową koncepcję planistyczną, odpowiadającą w bardziej zrównoważony i zintegrowany sposób na wyzwania i problemy związane z transportem w obszarach miejskich. W odróżnieniu od tradycyjnego podejścia do planowania, nowa koncepcja kładzie szczególny nacisk na angażowanie obywateli i różnych interesariuszy, 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. Głównym celem takiego podejścia jest stworzenie zrównoważonego systemu transportowego w mieście poprzez:

- zwiększanie efektywności transportu pasażerów i ładunków w mieście,
- zapewnienie wszystkim mieszkańcom dostępności do miejsc pracy i usług,
- zapewnienia komfortu i bezpieczeństwa transportu miejskiego,
- podnoszenie atrakcyjności i jakości środowiska miejskiego,
- redukcję zanieczyszczenia środowiska, efektu cieplarnianego oraz poziomu konsumpcji energii przez transport pasażerów i ładunków w mieście.

1. Cele i założenia polityki transportowej

1.1. Cel generalny

Generalnym celem polityki transportowej Krakowa jest **stworzenie warunków do sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców oraz poprawę dostępności komunikacyjnej w obrębie miasta, jak również terenów obszaru metropolitalnego, województwa i kraju w warunkach zrównoważonej mobilności w miejskim systemie transportowym.**

Usprawnienie i rozwój systemu transportu będą służyć:

- zapewnieniu dobrej dostępności zlokalizowanych na obszarze miasta funkcji o charakterze lokalnym, ogólnomiejskim, regionalnym i krajowym, w tym dostępności dla wszystkich osób o ograniczonej mobilności,
- zapewnieniu dogodnych powiązań pomiędzy: dzielnicami miasta (w tym zwłaszcza z centrum), z węzłami komunikacji publicznej, w tym z portem lotniczym Balice (Airport Kraków) oraz w ramach metropolii, regionu i kraju,
- poprawie efektywności gospodarki przestrzennej,
- poprawie bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego użytkowników systemu,
- poprawie środowiska naturalnego, w szczególności poprawie jakości powietrza,
- stymulowaniu rozwoju gospodarczego,
- przywróceniu przestrzeni publicznej mieszkańcom,
- poprawie wizerunku miasta i budowaniu jego prestiżu.

1.2. Cele główne i szczegółowe

W nawiązaniu do generalnego celu polityki transportowej wyznacza się następujące cele główne i odpowiadające im cele szczegółowe:

Cel główny I – Zapewnienie możliwości dogodnego przemieszczania się użytkownikom systemu transportowego w powiązaniach wewnętrznych i zewnętrznych

Cel szczegółowy I.1 – *Rozwój wysokiej jakości systemu transportu*

Celem jest umożliwienie odbywania podróży wysokosprawnym i niezawodnym systemem publicznego transportu zbiorowego zarówno na terenie miasta Krakowa, jak również aglomeracji krakowskiej. Cel ten będzie osiągany poprzez podejmowane działania inwestycyjne, w tym m.in.:

- modernizację i rozbudowę infrastruktury tramwajowej,
- wymianę taboru autobusowego i tramwajowego,
- budowę lub wydzielanie pasów autobusowych na najbardziej zatłoczonych ciągach komunikacyjnych i stopniowe wprowadzanie szybkiego transportu autobusowego (*Bus Rapid Transit*),
- budowę nowych przystanków kolejowych na obszarze miasta w ramach systemu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA),
- rozwój systemu parkingów P&R głównie w sąsiedztwie pętli tramwajowych oraz przystanków kolejowych,
- budowę na najbardziej newralgicznych obszarach, gdzie przepustowość układu transportu zbiorowego została wyczerpana, odcinków tunelowych,
- rozwój systemu obszarowego sterowania ruchem dla kolejnych ciągów komunikacji tramwajowej z rozszerzeniem dla komunikacji autobusowej,
- rozwój infrastruktury rowerowej, w tym w zakresie powiązania z siecią komunikacji zbiorowej,

- budowę nowoczesnego, bezkolizyjnego, o wysokich parametrach przewozowych podsystemu transportu zbiorowego (premetro, metro).

Efektom realizacji tego celu będzie zmiana w podziale zadań przewozowych między poszczególnymi środkami transportu, a co za tym idzie zahamowany zostanie trend do częstego korzystania z samochodu osobowego w odbywanych przez użytkowników podróżach zarówno obligatoryjnych jak i fakultatywnych.

Cel szczegółowy I.2 – *Integracja systemu transportu publicznego w Krakowie i w skali aglomeracji krakowskiej*

Celem jest ułatwienie wykonywania podróży transportem publicznym w skali Krakowa i aglomeracji (tramwajami, autobusami, koleją), z uwzględnieniem prywatnych przewoźników świadczących usługi z zakresu publicznego transportu zbiorowego (autobusy, busy i mikrobusy). Cel ten będzie osiąganym poprzez współdziałanie w zakresie polityki przestrzennej i transportowej w ramach porozumienia z innymi jednostkami samorządu terytorialnego i zapewnienie:

- wspólnej oferty przewozowej,
- koordynacji rozkładów jazdy,
- wspólnego biletu na przejazdy aglomeracyjne wszystkimi środkami transportu publicznego,
- wspólnej informacji pasażerskiej,
- budowie nowych i modernizacji istniejących węzłów przesiadkowych,
- budowie parkingów P&R głównie przy stacjach i przystankach kolejowych, w sąsiedztwie III i IV obwodnicy poza obszarami koncentracji mieszkalnictwa i miejsc pracy oraz dróg dojazdowych do nich,
- lepszych warunków przejazdu transportem zbiorowym w obszarze aglomeracji.

Realizacja tego celu wpłynie na rozwój i zwiększenie udziału ekologicznego transportu publicznego (w tym kolei aglomeracyjnej).

Cel szczegółowy I.3 – *Poprawa dostępności rejonów stanowiących główne cele podróży przy wykorzystaniu innych sposobów podróżowania niż samochodem osobowym*

Osiągnięcie tego celu ma doprowadzić do znaczącego zmniejszenia uzależnienia mieszkańców Krakowa od podróżowania samochodem poprzez stworzenie możliwości i podwyższenie atrakcyjności innych sposobów podróżowania (transportem publicznym, w tym m. in. stopniowe wprowadzanie rozwiązań tunelowych na najbardziej obciążonych elementach układu transportu zbiorowego oraz szybkiego transportu autobusowego, rowerem, pieszo), znacznie bardziej efektywnych pod względem ekonomicznym, mniej szkodliwych dla środowiska naturalnego i zapewniających większy poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Cel szczegółowy I.4 – Łagodzenie nierównomierności obsługi transportem publicznym poszczególnych obszarów miasta

Osiągnięcie tego celu prowadzi do wyrównywania szans w dostępie do centrum miasta za pomocą transportu publicznego wszystkim jego mieszkańcom.

Cel ten będzie realizowany przy założeniu, że obszary o mniejszym zurbanizowaniu mogą być obsługiwane przez połączenia z przesiadkami, np. pomiędzy transportem autobusowym i szynowym lub z wykorzystaniem systemu P&R. Ponadto rekomendowane jest dążenie do świadczenia usług komunikacji zbiorowej adekwatnych do zgłaszanych potrzeb podróży (np. autobus na telefon). W tym celu zalecane jest wykorzystywanie pojazdów o małej pojemności.

Cel szczegółowy I.5 – Poprawa dostępności przystanków kolejowych

Zwiększenie roli transportu publicznego w obsłudze komunikacyjnej mieszkańców Krakowa i aglomeracji może być uzyskane między innymi poprzez lepsze wykorzystanie linii kolejowych, w tym poprzez budowę nowych przystanków, oraz usuwanie wąskich gardeł na sieci kolejowej (np. dobudowa drugiej pary torów na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów, budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki). Liczba pasażerów przewożonych koleją w istotny sposób zależy od atrakcyjności tego środka transportu (częstotliwości kursowania, warunków podróżowania, prędkości jazdy, systemu informacji, bezpieczeństwa) i niezbędnych działań w tym zakresie prowadzonych przez organizatorów, przewoźników i zarządcę infrastruktury kolejowej. W szczególności ma to na celu:

- usprawnienie dojazdów i dojazdów do stacji i przystanków kolejowych,
- dostosowanie oferty innych podsystemów transportu publicznego (głównie autobusowego) w celu dowozu pasażerów do korytarzy kolejowych.

Działania te o charakterze inwestycyjnym (modernizacja istniejących i budowa nowych przystanków) i organizacyjnym powinny obejmować zarówno ułatwienia dla osób już podróżujących, jak i potencjalnych przyszłych pasażerów kolei.

Cel szczegółowy I.6 – Zahamowanie degradacji i dążenie do zapewnienia wysokiej jakości istniejącej infrastruktury transportowej

Osiągnięcie tego celu poprzez dążenie do powstrzymania procesu dekapitalizacji torowisk i dróg ma prowadzić:

- do poprawy stanu technicznego infrastruktury szynowej,
- do poprawy stanu nawierzchni dróg i obiektów mostowych, który w ciągu ostatnich lat systematycznie się pogarszał.

Dalszej modernizacji wymaga także infrastruktura transportu publicznego (system tramwajowy i kolejowy). Doprowadzenie stanu infrastruktury transportowej do wysokiej jakości jest konieczne dla podniesienia komfortu i bezpieczeństwa podróżowania.

Cel szczegółowy I.7 – *Rozwój infrastruktury transportowej zapewniającej powiązania pomiędzy obszarami miasta, a także powiązania w skali metropolitalnej, regionalnej, krajowej i międzynarodowej*

Usprawnienie połączeń układu drogowo-ulicznego miasta z obszarem metropolii, regionu, a także z krajowym systemem drogowym ma na celu poprawę warunków ruchu docelowego oraz ruchu tranzytowego przez Kraków. Osiągnięcie tego celu ma doprowadzić do:

- ułatwienia (np. skrócenia czasu) dostępu do sieci dróg zewnętrznych z poszczególnych rejonów miasta,
- zapewnienia realizacji powiązań międzydzielnicowych (m.in. poprzez budowę III obwodnicy) z jednoczesnym ograniczaniem ruchu samochodowego wewnątrz II obwodnicy, a także do eliminacji lub ograniczenia ruchu tranzytowego w stosunku do miasta, ze skierowaniem tego ruchu na trasy przebiegające przez tereny mniej intensywnie zagospodarowane,
- zwiększenia niezawodności systemu transportu, w tym transportu publicznego (m.in. poprzez budowę nowoczesnego, bezkolizyjnego, o wysokich parametrach przewozowych podsystemu transportu zbiorowego (premetro, metro),
- poprawy bezpieczeństwa ruchu,
- ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko i poprawy jakości powietrza.

Ponadto istotne staje się wprowadzanie rozwiązań bezkolizyjnych na najbardziej newralgicznych odcinkach układu tramwajowego (w pierwszej kolejności I obwodnica). Istotnym jest również uzupełnianie sieci szynowej o nowe odcinki planowanych do realizacji linii tramwajowych, w tym o odcinki poprawiające połączenia międzydzielnicowe. Podstawą do określania priorytetów i kolejności inwestowania w nowe trasy powinien być rzetelnie przeprowadzony pełny rachunek efektywności inwestycji.

Osiągnięcie tego celu wpłynie także na podniesienie atrakcyjności Krakowa jako miejsca zamieszkania i celu podróży oraz zwiększy sprawność wewnętrznego systemu komunikacyjnego dzięki ograniczeniu zbędnego ruchu tranzytowego.

Cel szczegółowy I.8 – *Usprawnienie zarządzania systemem transportowym*

Zarządzanie systemem transportowym odnosi się do wszystkich jego elementów i obejmuje: transport publiczny, infrastrukturę drogową, ruch i parkowanie samochodów osobowych, ciężarowych i autokarów turystycznych. Usprawnienie zarządzania systemem transportowym powinno polegać na pełnej koordynacji działań i przedsięwzięć wszystkich jednostek organizacyjnych odpowiedzialnych za funkcjonowanie miejskiego systemu transportowego, doskonaleniu metod zarządzania i ciągłej modernizacji wyposażenia technicznego, przy równoczesnym podnoszeniu kwalifikacji personelu. Jako podstawowy kierunek usprawnień zarządzania należy przyjąć stopniową i systematyczną integrację systemu przewozowego, pod względem funkcjonalnym i organizacyjnym. Planując usprawnienia w zakresie zarządzania systemem transportowym należy mieć na uwadze konsekwencje wynikające z ewentualnego wdrożenia ustawy o związkach metropolitalnych.

Usprawnienie zarządzania systemem transportowym ma doprowadzić do podniesienia jego sprawności i niezawodności, skrócenia czasu przejazdu transportem publicznym, zwiększenia bezpieczeństwa ruchu oraz ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko naturalne.

Cel główny II – Rozwój i promowanie ekologicznych form podróżowania

Cel szczegółowy II.1 – *Rozbudowa sieci dróg dla rowerów i ciągów pieszych oraz organizacji ruchu ułatwiającej wygodne poruszanie się rowerem i pieszo pomiędzy obszarami miasta*

Celem jest zapewnienie połączeń rowerowych do miejsc pracy i nauki oraz ośrodków rekreacji z miejscami zamieszkania przy uwzględnieniu gmin ościennych. Możliwe to będzie poprzez dalszą rozbudowę sieci tras rowerowych. Ponadto dążyć należy do rozwoju systemu roweru miejskiego (wzrostu liczby stacji oraz rowerów oddanych do publicznego użytkowania). Dodatkowo powinny być podejmowane działania sprzyjające ruchowi pieszemu (strefy uspokojonego ruchu, strefy zamieszkania, zwiększenie gęstości przejść dla pieszych, budowa kładek dla pieszych oraz kładek pieszo-rowerowych, stopniowa eliminacja parkowania na chodnikach).

Powyższe działania wpłyną na zwiększenie liczby podróży pieszych i rowerowych, a tym samym do zmiany proporcji w podziale zadań przewozowych. Przyczyni się to do spadku udziału samochodu osobowego w odbywanych przez użytkowników podróżach zarówno obligatoryjnych jak i fakultatywnych.

Cel szczegółowy II.2 – *Rozwój sieci parkingów: Park&Ride, Bike&Ride, Kiss&Ride i parkingów wielopoziomowych*

Zagwarantowanie atrakcyjniej oferty przewozów komunikacją zbiorową, cechującej się dużą sprawnością i niezawodnością, oraz możliwość kontynuowania podróży na podstawie jednego biletu, stanowić będzie zachętę dla użytkowników i skłaniać ich będzie do rezygnacji z dojazdów samochodem osobowym do centrum miasta. Osiągnięcie tego celu pozwoli na zmniejszenie liczby pojazdów indywidualnych poruszających się w śródmieściu oraz zwiększenie liczby podróży wykonywanych transportem zbiorowym, dzięki czemu zredukowana zostanie uciążliwość transportu dla środowiska. Parkingi P&R powinny powstawać przede wszystkim przy pętlach tramwajowych oraz peryferyjnych przystankach kolejowych i dworcach autobusowych, zarówno w mieście jak i na terenie aglomeracji. Równoległe z parkingami P&R powinny być lokowane parkingi dla rowerów (Bike&Ride). Uzupełnienie sieci parkingów Park&Ride powinny stanowić parkingi wielopoziomowe (naziemne, podziemne), których realizacja nie powinna zwiększać potencjału parkingowego obszaru, na którym będą budowane.

Cel szczegółowy II.3 – *Poprawa standardów podróży i poprawa warunków podróżowania w transporcie zbiorowym z uwzględnieniem osób o ograniczonej mobilności*

Realizacja celu możliwa będzie poprzez:

- rozbudowę i modernizację ciągów komunikacyjnych, którymi przebiegają linie publicznego transportu zbiorowego (tramwajowego i autobusowego),
- rozbudowę i modernizację przystanków komunikacji zbiorowej oraz doposażenie ich w nową infrastrukturę służącą do obsługi pasażerów,
- racjonalne dostosowanie układu linii i rozkładów jazdy publicznego transportu zbiorowego do potrzeb użytkowników,
- wprowadzanie na nowych odcinkach najbardziej zatłoczonych dróg wydzielonych pasów autobusowych,
- dalszą rozbudowę zaawansowanych systemów sterowania dyspozytorskiego dla pojazdów komunikacji zbiorowej,
- kontynuację wymiany taboru komunikacji zbiorowej na niskopodłogowy i spełniający najwyższe normy emisji spalin,
- wykorzystanie pojazdów o niskiej pojemności w celu zapewnienia obsługi komunikacją zbiorową obszarów o małych potrzebach transportowych,
- świadczenie usług przewozowych taborom tramwajowym niskopodłogowym wyposażonym w audiowizualny system informacji pasażerskiej,
- wprowadzanie do obsługi linii komunikacji miejskiej taboru autobusowego: spełniającego najwyższe normy emisji spalin, hybrydowego i elektrycznego,
- rozbudowę systemu informacji pasażerskiej,
- kontynuację rozbudowy systemu roweru miejskiego,
- kontynuację rozwoju systemu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA),
- budowę nowoczesnego, bezkolizyjnego, o wysokich parametrach przewozowych podsystemu transportu zbiorowego (premetro, metro).

Osiągnięcie tego postulatu ma doprowadzić do skrócenia czasu podróży i poprawy warunków dojścia na przystanek, oczekiwania na pojazd i przejazdu, a w konsekwencji – zachęcenia do korzystania z transportu publicznego. Cel będzie osiągany m.in. poprzez zapewnienie wysokiej jakości taboru, integrację i usprawnienie funkcjonowania węzłów przesiadkowych, integrację systemów informacji pasażerskiej oraz stosowanie uprzywilejowania w ruchu naziemnych środków transportu zbiorowego. Ważnym wyznacznikiem jakościowym w transporcie zbiorowym będzie osiągnięcie docelowo standardu maksymalnego zapewnienia środków transportu na poziomie 4 osoby/m².

Uzupełnieniem powyższych działań powinna być również stopniowa wymiana taboru przez prywatnych przewoźników świadczących usługi z zakresu transportu zbiorowego.

Powyższe działania powinny prowadzić do zapewnienia pełnego dostępu (do środków transportu, infrastruktury i informacji) oraz ułatwienia podróżowania wszystkim potencjalnym użytkownikom, także osobom o ograniczonej mobilności. Do tej grupy należy zaliczyć nie tylko inwalidów, ale także osoby starsze, rodziców z dziećmi, przewożących bagaż itp.

Cel szczegółowy II.4 – *Kształtowanie świadomości dotyczącej konieczności realizacji koncepcji zarządzania mobilnością*

Osiągnięcie tego celu ma być uzyskane poprzez oddziaływanie na zachowania prowadzące do zracjonalizowania: liczby podróży i wyboru środka lokomocji. Głównym zadaniem będzie przeciwdziałanie nadmiernemu korzystaniu z samochodu osobowego w podróżach w okresie nasilonego ruchu (na rzecz odbywania podróży pieszych, rowerem i podróżowania transportem publicznym) i zwiększenia liczby osób podróżujących w danym samochodzie.

Tworzenie nowej kultury mobilności to przede wszystkim wiedza, partnerstwo, edukacja, szkolenia, podnoszenie świadomości i oddziaływanie na zmiany mentalności. Działań tych nie można wprowadzić za pomocą nakazów, zakazów czy też ograniczeń, w tym konkretnym przypadku konieczne są konsultacje, akceptacja społeczna i kampanie promujące takie zachowania.

Cel szczegółowy II.5 – *Zbliżenie miasta do rzeki Wisły*

Cel osiągnięty będzie poprzez realizację planu zagospodarowania przestrzennego brzegów Wisły z jednoczesnym rozwojem pasażerskiego (częściowo rekreacyjnego) i towarowego transportu wodnego. Ponadto przebudowa istniejącej drogi wodnej Górnej Wisły wraz z budową infrastruktury towarzyszącej da potencjał do rozwoju i wykorzystania w przyszłości drogi wodnej w celach gospodarczych i turystycznych. Dla osiągnięcia celu niezbędna będzie współpraca z gminami położonymi wzdłuż brzegów Wisły.

Cel główny III - *Poprawa stanu środowiska naturalnego, zmniejszenie uciążliwości transportu dla mieszkańców oraz wzrost bezpieczeństwa*

Cel szczegółowy III.1 – *Ochrona powietrza i przeciwdziałanie zanieczyszczeniu*

Ruch samochodowy, w którym dominują pojazdy charakteryzujące się znacznie wyższą niż standardy Euro 3 lub Euro 4 emisją spalin, jest źródłem szkodliwych dla zdrowia ludzkiego i środowiska naturalnego zanieczyszczeń powietrza. Działania mające na celu zmniejszenie tego negatywnego wpływu obejmują przede wszystkim kontrolowanie wzrostu natężenia ruchu transportu indywidualnego, przy rozważeniu możliwości wprowadzenia ograniczeń dla wjazdu do miasta pojazdów nie spełniających określonych norm emisji spalin (np. Euro 4 i niżej). Alternatywnie rozważana powinna być opcja tworzenia stref ograniczonej lub zerowej emisji komunikacyjnej głównie w obszarze śródmieścia. Ponadto koordynacji oraz zmianie podlega sposób zagospodarowania otoczenia głównych tras komunikacyjnych.

Istotnymi działaniami będą także: wymiana taboru autobusowego na nowoczesny niskoemisyjny (w tym elektryczny i hybrydowy), zwiększenie stopnia eliminowania z ruchu pojazdów nie spełniających wymogów emisyjnych oraz promocja samochodów z napędem elektrycznym i hybrydowym.

W efekcie spadku emisji zanieczyszczeń od środków transportu poprawi się jakość powietrza w mieście, spadnie zachorowalność wśród mieszkańców na choroby układu oddechowego i podniesieniu ulegnie komfort życia w mieście.

Cel szczegółowy III.2 – Ograniczenie hałasu

Większość mieszkańców miasta w domach, miejscach pracy oraz korzystających z przestrzeni miejskiej jest narażona na nadmierny hałas.

Działaniami ograniczającymi rozprzestrzenianie się hałasu i drgań będzie stosowanie nowoczesnych konstrukcji torowisk tramwajowych w modernizowanych i nowo budowanych trasach tramwajowych oraz zakup nowoczesnego taboru, stosowanie tzw. cichych nawierzchni, zieleni izolacyjnej oraz ekranów akustycznych.

Cel szczegółowy III.3 – Ochrona zdrowia społeczeństwa

Transport jest jednym z ważniejszych czynników wpływających na zdrowie mieszkańców. Dotyczy to przede wszystkim:

- zdrowia psychicznego w związku z zagrożeniami związanymi ze stresem, obawami przed udziałem w wypadku i zranieniem lub śmiercią, bezpieczeństwem osobistym w podróży, hałasem itp.,
- zdrowia społecznego (w znaczeniu kontaktów międzyludzkich) w związku z utrudnieniami w korzystaniu z transportu przez osoby niepełnosprawne i starsze oraz dostępnością miejsc pracy, szkół i usług itp.
- zdrowia fizycznego w związku z emisją spalin, zanieczyszczeniem powietrza atmosferycznego oraz urazami w wyniku wypadków komunikacyjnych.

W związku z powyższym, zasadnym jest podejmowanie działań zmierzających do usprawnienia systemu transportowego miasta w związku z oczekiwaniem poprawy stanu zdrowotnego społeczeństwa. Cel osiągnąć będzie także przez działania podejmowane dla osiągnięcia innych celów.

Cel szczegółowy III.4 – Poprawa bezpieczeństwa osobistego ogółu użytkowników systemu transportowego

Ważnym czynnikiem wpływającym na wybór sposobu podróżowania jest poczucie osobistego bezpieczeństwa. Zagrożenie napadami chuligańskimi lub rabunkowymi często powoduje rezygnację z odbywania podróży środkami transportu publicznego, rowerem lub pieszo. Czynnikiem ten ma szczególne znaczenie w odniesieniu do osób starszych oraz niepełnosprawnych, wśród których poczucie zagrożenia bezpieczeństwa osobistego jest wzmożone wskutek niedostatecznego wyposażenia taboru i infrastruktury komunikacyjnej.

Głównymi działaniami będą: wymiana taboru transportu zbiorowego, kontynuacja doposażenia pojazdów komunikacji zbiorowej w system monitoringu, wprowadzenie lub modernizacja systemów oświetlenia i monitorowania ulic, placów, ciągów rowerowych i parkingów oraz skuteczniejsze działania służb porządkowych.

Cel szczegółowy III.5 – *Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadząca do zmniejszenia liczby zabitych i ciężko rannych w Krakowie*

Działania prowadzone w tym kierunku będą zgodne z celem wyznaczonym w „III Unijnym programie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego” i z „Narodowym programem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego 2013 – 2020”.

Do osiągnięcia opisanego celu podjęte będą kompleksowe i długofalowe działania (w tym stworzenie struktur), które powinny m.in. doprowadzić do:

- zmiany zachowań użytkowników dróg (stosowanie się do przepisów ruchu drogowego i zaleceń wynikających z organizacji ruchu),
- poprawy parametrów technicznych dróg, ich wyposażenia i organizacji ruchu, z zastosowaniem m.in. takich środków jak mini i małe ronda, wyniesione powierzchnie skrzyżowań, wyniesione przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe, śluzy rowerowe, uspokojenie ruchu,
- wprowadzanie ograniczeń prędkości dopuszczalnej, w tym stref Tempo 30.

Cel główny IV - *Poprawa efektywności gospodarki przestrzennej i transportu*

Cel szczegółowy IV.1 – *Koordynowanie zagospodarowania przestrzennego miasta*

Działania w zakresie kształtowania struktury przestrzennej Krakowa posłużą ograniczeniu zapotrzebowania na podróże – zwłaszcza samochodem osobowym – a także będzie wywierać korzystny wpływ na podział zadań przewozowych między poszczególnymi rodzajami transportu. Niezgodny z zasadą strefowania rozwój sieci ulic lub systemu parkingowego (w zależności od skali deficytu przepustowości układu ulicznego i miejsc postojowych) oraz nie uwzględniające tych przesłanek decyzje lokalizacyjne (np. w odniesieniu do dużych obiektów handlowo – usługowych) mogą prowadzić do pogorszenia sprawności funkcjonowania systemu transportowego. Niezbędne jest zatem:

- stymulowanie koncentracji miejsc zamieszkania, pracy i usług w obszarach dobrze obsłużonych transportem publicznym,
- stymulowanie przemieszania funkcji (mieszkalnych, pracy, usług, rekreacji, edukacji i kultury) w celu ograniczenia potrzeb podróżowania na większe odległości,

Ponadto działania dotyczące systemu transportowego (podnoszenie jego atrakcyjności) będą skoordynowane z polityką przestrzenną prowadzącą do intensyfikacji zagospodarowania (lokalizacji obiektów biurowych, handlowych usługowych, mieszkaniowych) w korytarzach obsługiwanych przez transport zbiorowy. Dodatkowo należy dążyć do ochrony rezerw komunikacyjnych ujętych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa, koniecznych dla prawidłowego funkcjonowania systemu transportu. Przyczyni się to do aktywizacji obszarów, większej efektywności transportu, powstawania nowych centrów lokalnych i koncentracji ruchu. Działania w zakresie kształtowania struktury przestrzennej Krakowa powinny także uwzględniać plany

zagospodarowania przestrzennego aglomeracji krakowskiej, w szczególności w kontekście ewentualnego wdrożenia ustawy o związkach metropolitalnych.

Cel szczegółowy IV.2 – Zwiększenie efektywności funkcjonowania systemu transportowego

Poprawa efektywności systemu transportowego ma prowadzić do zmniejszenia kosztów ponoszonych codziennie przez użytkowników i przez Miasto, np. poprzez lepsze wykorzystanie istniejącego taboru i infrastruktury.

Wspierane i promowane będzie także wykorzystanie nowych, proekologicznych technologii napędzania pojazdów, w tym z wykorzystaniem paliw alternatywnych, przewożenie jednym samochodem większej liczby osób (carpooling), współużytkowanie jednego samochodu przez większą liczbę osób (carsharing), zatoki umożliwiające bezpieczne wysadzenie pasażera w pobliżu przystanku komunikacji publicznej (tzw. Kiss and Ride). W zakresie transportu drogowego zwiększenie efektywności funkcjonowania systemu uzyska się przez ograniczenie kosztów wynikających ze strat czasu użytkowników systemu, kosztów eksploatacyjnych pojazdów oraz kosztów wypadków. Najefektywniejsze są rozwiązania o charakterze organizacyjnym (systemy zarządzania ruchem), a w dalszej kolejności inwestycyjne, np. sprawne połączenia drogowe w postaci tras obwodowych.

Cel szczegółowy IV.3 – Poprawa systemu transportu ładunków

Osiągnięcie tego celu ma prowadzić do zmniejszenia obciążenia układu drogowego uciążliwym ruchem samochodów ciężarowych i dostawczych głównie w obszarze wewnątrz II obwodnicy. Uzyskać to można przez rozwój centrów logistycznych, ustalanie tras i okresów ruchu samochodów ciężarowych oraz stosowanie innowacyjnych i przyjaznych środowisku metod organizowania ruchu dostawczego (centra logistyczne i przeładunkowe powinny być lokalizowane w wybranych rejonach miasta, w oddaleniu od terenów zabudowy mieszkaniowej i w miejscach obsługiwanych kilkoma środkami transportu).

Przyjmuje się, że najlepsze efekty zostaną uzyskane przez takie wytyczenie tras dla samochodów ciężarowych, aby ich ruch w minimalny sposób kolidował z obszarami rekreacyjnymi i mieszkaniowymi. Szczególnie istotne będzie minimalizowanie ruchu samochodów ciężarowych na ulicach o charakterze lokalnym oraz na ciągach komunikacyjnych na kierunkach promienistych w stosunku do centrum Krakowa. Ponadto w rejonie centrum miasta (obszar śródmieścia) należy rozważyć możliwość transportu ładunków przy użyciu rowerów towarowych i/lub wózków rowerowych ze wspomaganie elektrycznym, a w przypadku większych ładunków – pojazdów elektrycznych. Osiągnięcie tego celu wpłynie korzystnie na stan środowiska naturalnego, na poprawę przejezdności miasta oraz podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przyniesie też korzyści dla dostawców (operatorów) i ich klientów.

Cel główny V - Poprawa wizerunku miasta i budowa jego prestiżu

Cel szczegółowy V.1 – *Przywrócenie ulicom funkcji miejskich*

Osiągnięcie tego celu przywróci ulicom miasta tradycyjne funkcje, które oprócz obsługi ruchu samochodowego powinny pełnić funkcje społeczne, kulturalne i estetyczne (odnosi się to w szczególności do układu ulicznego strefy śródmiejskiej, które powinny być w możliwie największym stopniu uwolnione od parkujących samochodów). Skutkować to powinno w obszarach o największym deficycie miejsc postojowych (głównie rejon śródmieścia funkcjonalnego): ograniczeniem parkowania (poprzez wprowadzanie strefy płatnego parkowania na nie objętych obszarach), realizacją parkingów wielopoziomowych (naziemnych i podziemnych), ukierunkowaną na eliminację parkowania na ulicach i chodnikach, a nie zwiększaniem potencjału parkingowego. Towarzyszyć temu powinna odpowiednia oferta ze strony transportu publicznego oraz poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego. Ewentualne rozszerzenie strefy płatnego parkowania o nowe obszary powinno być poprzedzone analizą potrzeb wraz z określeniem bilansu miejsc postojowych.

Cel szczegółowy V.2 – *Ochrona walorów krajobrazowych Krakowa*

Realizacja obiektów infrastruktury transportu wiąże się z ingerencją w krajobraz. W niektórych sytuacjach można mówić o wzbogaceniu krajobrazu, w innych jednak wpływ ten jest ujemny. Na etapie planowania i przygotowywania projektów należy uwzględnić wpływ projektowanych inwestycji transportowych na krajobraz miejski.

Cel szczegółowy V.3 – *Kształtowanie jakości przestrzeni miejskiej*

Cel będzie osiągany przez wykreowanie obszarów, które mogłyby stanowić wizytówkę miasta z przestrzenią publiczną przyjazną człowiekowi. Obszary te będą łatwo dostępne, głównie dzięki transportowi publicznemu.

Przestrzenie takie będą stanowić ulice/place wolne od uciążliwości ruchu samochodowego (lub z ograniczonym ruchem „uspokojonym”), z wychodzącymi na nie usługami, urządzeniami ruchu pieszego i rowerowego, wkomponowanymi w dobrze urządzone zieleń. Zgodnie z doświadczeniami wielu miast europejskich, elementami nobilitującymi przestrzeń miejską powinny być modernizowane korytarze tras tramwajowych.

Ważne też powinno być tworzenie atrakcyjnej architektury prestiżowych obiektów wokół reprezentacyjnych ulic, a także dróg wlotowych do miasta.

Cel szczegółowy V.4 – *Podniesienie atrakcyjności miasta dla inwestorów*

Osiągnięcie tego celu w znacznej mierze wynika z realizacji pozostałych celów polityki transportowej. Poprawa jakości systemu transportowego Krakowa zwiększy jej atrakcyjność dla inwestorów, a tym samym przyczyni się do dalszego rozwoju miasta. Na podkreślenie zasługuje potrzeba zapewnienia dostępności transportowej nowo uruchamianych terenów rozwojowych.

2. Środki realizacji polityki transportowej

W tabeli 1 zestawiono środki realizacji polityki transportowej w podziale na następujące kategorie:

- planowanie przestrzenne,
- transport publiczny,
- układ drogowo-uliczny,
- parkowanie,
- drogi rowerowe i ciągi piesze oraz urządzenia dla osób niepełnosprawnych,
- zarządzanie systemem transportowym i organizacja ruchu,
- ochronę środowiska i poprawę jakości życia mieszkańców (w tym bezpieczeństwa),

ze wskazaniem celu głównego, którego realizacji służą.

Tabela 1. Środki realizacji polityki transportowej

Lp.	Kategoria środków realizacji polityki transportowej	Cel główny				
		I	II	III	IV	V
	<i>Planowanie przestrzenne</i>					
	Stymulowanie koncentracji miejsc zamieszkania, pracy i usług w obszarach dobrze obsłużonych transportem publicznym.	+		+	+	
	Aktywizacja działań w kierunku przemieszania funkcji (mieszkalnych, pracy, usług, rekreacji, edukacji i kultury) w celu ograniczenia potrzeb podróżowania na większe odległości.		+	+	+	
	Koordinacja polityki przestrzennej z planami rozwoju systemu transportowego, prowadząca do intensyfikacji zagospodarowania (lokalizacji obiektów biurowych, handlowych usługowych, mieszkaniowych) w korytarzach obsługiwanych przez transport zbiorowy.	+		+	+	
	Ochrona rezerw komunikacyjnych ujętych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa, koniecznych dla prawidłowego funkcjonowania systemu transportu.				+	
	Koordinacja zagospodarowania przestrzennego na terenie miasta Krakowa oraz gmin ościennych.				+	
	Podejmowanie działań związanych z uwzględnieniem na etapie planowania i				+	+

	przygotowywania projektów wpływu projektowanych inwestycji transportowych na krajobraz miejski.					
Transport publiczny						
	Modernizacja i rozbudowa infrastruktury tramwajowej, w tym stosowanie konstrukcji redukujących hałas.	+	+	+	+	
	Budowa lub wydzielanie pasów autobusowych na najbardziej zatłoczonych ciągach komunikacyjnych i stopniowe wprowadzanie szybkiego transportu autobusowego (<i>Bus Rapid Transit</i>).	+		+		
	Budowa przystanków kolejowych na obszarze miasta w ramach systemu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA).	+	+	+	+	
	Realizacja na najbardziej niewralgicznych obszarach, gdzie przepustowość układu transportu zbiorowego została wyczerpana, odcinków tunelowych.	+			+	+
	Budowa nowoczesnego, bezkolizyjnego, o wysokich parametrach przewozowych podsystemu transportu zbiorowego (premetro, metro).	+	+	+		+
	Wprowadzanie do obsługi linii komunikacji miejskiej taboru autobusowego: spełniającego najwyższe normy emisji spalin, hybrydowego i elektrycznego.	+	+	+		+
	Racjonalizacja marszrut i rozkładów jazdy komunikacji zbiorowej z dostosowaniem sieci do zmian w zagospodarowaniu przestrzennym.	+			+	
	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego (system informacji, monitoring, komfort, itp.), jako środka oddziaływania na zachowania komunikacyjne prowadzące do zmniejszenia udziału samochodu osobowego w podróżach.	+	+	+		
Układ drogowo-uliczny						
	Zapewnienie realizacji powiązań międzydzielnicowych (m.in. poprzez budowę III obwodnicy) z jednoczesnym ograniczeniem ruchu samochodowego wewnątrz II obwodnicy.	+			+	
	Eliminacja lub ograniczenie ruchu tranzytowego w stosunku do miasta, ze skierowaniem tego ruchu na trasy	+			+	

	przebiegające przez tereny mniej intensywnie zagospodarowane.					
	Budowa i modernizacja elementów sieci drogowo-ulicznej pozwalających na usprawnienie funkcjonowania transportu zbiorowego.	+				
	Segregowanie ruchu: transportu zbiorowego i indywidualnego, rowerzystów i pieszych.	+	+	+		
Parkowanie						
	Rozwój systemu parkingów Park&Ride głównie w sąsiedztwie pętli tramwajowych oraz przystanków kolejowych, w sąsiedztwie III i IV obwodnicy poza obszarami koncentracji mieszkalnictwa i miejsc pracy oraz budowa dróg dojazdowych do nich.	+	+	+	+	
	Budowa parkingów wielopoziomowych (naziemnych, podziemnych) jako uzupełnienie sieci parkingów Park&Ride, których realizacja nie powinna zwiększać potencjału parkingowego obszaru.		+		+	+
	Podejmowanie działań w kierunku uporządkowania i ograniczania parkowania na ulicach i chodnikach.		+	+		+
	Rozszerzanie strefy płatnego parkowania na obszary charakteryzujące się znacznym deficytem miejsc postojowych.		+	+		
Drogi rowerowe i ciągi piesze oraz urządzenia dla osób niepełnosprawnych						
	Rozwój infrastruktury rowerowej, w tym w zakresie powiązania z siecią komunikacji zbiorowej.	+	+	+		
	Budowa połączeń rowerowych do miejsc pracy i nauki oraz ośrodków rekreacji z miejscami zamieszkania przy uwzględnieniu gmin ościennych.	+	+	+	+	
	Rozbudowa systemu roweru miejskiego (wzrostu liczby stacji oraz rowerów oddanych do publicznego użytkowania).	+	+	+		
	Rozbudowa sieci tras rowerowych zgodnie z zapisami Studium podstawowych tras rowerowych oraz zgodnie z przyjętymi standardami technicznymi.	+	+	+	+	
	Budowa kładek pieszo-rowerowych.	+	+	+	+	
	Budowa miejsc postojowych dla rowerów oraz parkingów Bike&Ride.	+	+	+		

Zarządzanie systemem transportowym i organizacja ruchu						
Rozwój systemu obszarowego sterowania ruchem dla kolejnych ciągów komunikacji tramwajowej z rozszerzeniem dla komunikacji autobusowej.	+	+				
Integracja transportu miejskiego i aglomeracyjnego (wspólna oferta przewozowa, koordynacja rozkładów jazdy, wspólny bilet na przejazdy aglomeracyjne wszystkimi środkami transportu publicznego, wspólna informacja pasażerska).	+	+	+			
Rozbudowa zaawansowanych systemów sterowania dyspozytorskiego dla pojazdów komunikacji zbiorowej.	+					
Wprowadzanie ograniczeń prędkości dopuszczalnej, w tym stref Tempo 30.		+	+			
Dążenie do wprowadzenia uprzywilejowania dla pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, przewożących większą liczbę osób (carpooling) czy współużytkowanych przez większą liczbę osób (carshering).		+	+	+		
Ochrona środowiska i poprawa jakości życia mieszkańców (w tym bezpieczeństwa)						
Zwiększenie niezawodności systemu transportu, w tym transportu publicznego, m.in. poprzez budowę nowoczesnego, bezkolizyjnego, o wysokich parametrach przewozowych podsystemu transportu zbiorowego (premetro, metro).	+	+	+			+
Poprawa bezpieczeństwa ruchu, w tym ograniczenie wypadków drogowych i kolizji.			+			
Świadczenie usług przewozowych taborem tramwajowym niskopodłogowym wyposażonym w audiowizualny system informacji pasażerskiej.	+		+			
Kontrolowanie wzrostu natężenia ruchu transportu indywidualnego, przy rozważeniu możliwości wprowadzenia ograniczeń dla wjazdu do miasta pojazdów ciężarowych.			+	+		
Tworzenie stref ograniczonej lub zerowej emisji komunikacyjnej głównie w obszarze śródmieścia.		+	+			
Stosowanie nowoczesnych konstrukcji torowisk tramwajowych w modernizowanych i nowo budowanych trasach tramwajowych oraz zakup nowoczesnego taboru.	+	+	+			

	Stosowanie tzw. cichych nawierzchni, zieleni izolacyjnej oraz ekranów akustycznych.			+		+
	Kontynuacja wymiany taboru komunikacji zbiorowej na spełniający najwyższe normy emisji spalin, hybrydowego i elektrycznego, w celu ograniczania emisji zanieczyszczeń powietrza pochodzących od transportu.		+	+		
	Dalsze doposażenie pojazdów komunikacji zbiorowej w system monitoringu.			+		+
	Wprowadzanie lub modernizacja systemów oświetlenia i monitorowania ulic, placów, ciągów rowerowych i parkingów oraz skuteczniejsze działania służb porządkowych			+		+

3. Uwagi końcowe

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

- zgodności rocznych i wieloletnich planów rozwoju systemu transportowego miasta stanowiących podstawę do konstruowania budżetu i wieloletniej prognozy finansowej miasta na kolejne lata z przyjętą Polityką Transportową,
- parametryzacji celów polityki transportowej z optymalizacją horyzontów czasowych, osiągania założonych standardów z uwzględnieniem prognozy dostępności środków finansowych oraz wyniku pełnego rachunku efektywności inwestycji ze szczególnym uwzględnieniem kryteriów zrównoważonego rozwoju,
- 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 6 miesięcy od daty uchwalenia Polityki Transportowej.

W połowie okresu obowiązywania Polityki (rok 2020) 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.