



**Raport z przeprowadzonych konsultacji
społecznych założeń Planu Zrównoważonej
Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej
Obszaru Funkcjonalnego wraz z prognozą
oddziaływania na środowisko**

Spis treści

Spis treści.....	2
1. PRZEDMIOT I OBSZAR KONSULTACJI	3
2. PODSTAWA PRAWNA.....	3
3. TERMIN ORAZ ZASTOSOWANE SPOSOBY INFORMOWANIA O KONSULTACJACH.....	3
3.1. Strona internetowa Obywatelskiego Krakowa:	4
3.2. Artykuły informujące o konsultacjach społecznych	4
3.3. Prezentacja założeń dokumentu opublikowana na kanale Youtube.....	4
4. FORMY KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	4
4.1. Spotkanie z mieszkańcami.....	5
4.2. Formularz konsultacyjny - SUMP	6
4.3. Formularz konsultacyjny - Prognoza oddziaływania na środowisko	7
4.4. Posiedzenia Zespołu ds. Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej powołanego ramach Komisji Innowacji, Funduszy Europejskich i Metropolii Rady Miasta Krakowa.....	7
5. SCENARIUSZ PRZEPROWADZONYCH SPOTKAŃ KONSULTACYJNYCH	7
6. PODSUMOWANIE KONSULTACJI PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI METROPOLII KRAKOWSKIEJ I JEJ OBSZARU FUNKCJONALNEGO.....	8
7. ZAŁĄCZNIKI.....	9

1. PRZEDMIOT I OBSZAR KONSULTACJI

Przedmiotem opracowania jest raport z przeprowadzonych konsultacji społecznych dotyczących projektu dokumentu pn.:

**„Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej
i jej Obszaru Funkcjonalnego” (SUMP) wraz z prognozą oddziaływania na
środowisko.**

Obszar przeprowadzonych konsultacji społecznych:

- Gmina Miejska Kraków
- Gminy Metropolii Krakowskiej: Biskupice, Czernichów, Igołomia – Wawrzeńczyce, Kocmyrzów – Luborzyca, Liszki, Michałowice, Mogilany, Niepołomice, Skawina, Świątyniki Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów, Zielonki
- Gminy Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej: Alwernia, Brzeźnica, Dobczyce, Drwinia, Gdów, Iwanowice, Jerzmanowice – Przegonia, Kalwaria Zebrzydowska, Kłaj, Koniusza, Krzeszowice, Lanckorona, Myślenice, Nowe Brzesko, Proszowice, Siepraw, Skąta, Słomniki, Spytkowice, Sułkowice, Sułszowa

2. PODSTAWA PRAWNA

- Umowa nr W/I/2410/GK/31/2023 zarejestrowana w Generalnym Rejestrze Umów i Zleceń Skarbnika Miasta Krakowa w dniu 31 sierpnia 2023 roku zawarta w Krakowie pomiędzy Zamawiającym tj. Gminą Miejską Kraków a Wykonawcą – Kompleksowe Usługi Doradcze Maciej Gabory z siedzibą we Wrocławiu, ul.Świebodzka 2, 50-046 Wrocław. NIP: 8871747924, REGON: 364932026
- Załącznik do Umowy,

3. TERMIN ORAZ ZASTOSOWANE SPOSOBY INFORMOWANIA O KONSULTACJACH

Konsultacje społeczne odbyły się w terminie od **9.10.2023 r.** do **6.11.2023 r.** Prowadzone były przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu urzędu Miasta Krakowa we współpracy ze

Wydziałem Polityki Społecznej i Zdrowia Urzędu Miasta Krakowa, Stowarzyszeniem Metropolia Krakowska oraz firmą Usługi Doradcze Maciej Gabory.

3.1.Strona internetowa Obywatelskiego Krakowa:

www.obywatelski.krakow.pl (podstawowe źródło informowania o konsultacjach, do którego odnosiły się informacje o konsultacjach rozpowszechniane w innych formach) -
https://obywatelski.krakow.pl/aktualnosci/275991,2144,komunikat,konsultacje_spoeczne_pla_nu_zrownowazonej_mobilnosci_metropolii_krakowskiej_i_jej_obszaru_funkcjonalnego_sump_wraz_z_prognoza_oddziaływania_na_srodowisko.html

3.2.Artykuły informujące o konsultacjach społecznych rozpowszechniane za pomocą następujących narzędzi:

- strona internetowa Gminy Miejskiej Kraków: www.krakow.pl
- strona internetowa Stowarzyszenia Metropolia Krakowska: www.metropoliakrakowska.pl oraz profil LinkedIn
- profil Facebook Kraków w dobrym klimacie
- maile z informacjami o prowadzonych konsultacjach i zaproszeniami na spotkania konsultacyjne kierowane do interesariuszy Planu (gmin objętych planem, interesariuszy instytucjonalnych, lokalnych stowarzyszeń branżowych) oraz publikowane poprzez ich kanały informacyjne (strony www, profile Facebook)

3.3.Prezentacja założeń dokumentu opublikowana na kanale Youtube

<https://www.youtube.com/watch?v=ZCSjFor7KxQ>, promowana na stronie internetowej Obywatelskiego Krakowa zawierającej szczegółowe informacje o przeprowadzanych konsultacjach (74 wyświetlenia odnotowanych na moment przygotowywania niniejszego raportu)

4. FORMY KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

W ramach konsultacji zaproponowane zostały poniższe formy konsultacyjne umożliwiające zgłaszanie uwag oraz ocenę dokumentu SUMP, a także prognozy oddziaływania na środowisko zarówno mieszkańcom jak i innym interesariuszom tj. radnym, przedstawicielom gmin.

- otwarte spotkanie z mieszkańcami,
- zbieranie uwag za pomocą formularza konsultacyjnego

- posiedzenia Zespołu ds. Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej powołanego ramach Komisji Innowacji, Funduszy Europejskich i Metropolii Rady Miasta Krakowa.

4.1. Spotkanie z mieszkańcami

Badanie opinii mieszkańców i pozostałych interesariuszy poprzez zgłaszanie uwag i wniosków osobiście podczas spotkań stacjonarnych oraz online (każdorazowo link do spotkań konsultacyjnych umożliwiający udział w formie online przesyłany był uczestnikom zarejestrowanym na konkretne spotkania). Tabela zestawienia uwag i wniosków zebranych podczas spotkań stacjonarnych i online wraz z proponowanym sposobem ich rozpatrzenia stanowi zał. nr 1 do niniejszego raportu.

Okres przeprowadzania spotkań: 12.10.2023 – 30.10.2023

Na potrzeby przeprowadzenia procesu konsultacji społecznych założeń dokumentu gminy objęte SUMP zostały podzielone na kilka grup według właściwości terytorialnej. W ramach każdej z grup, przy współpracy z Zamawiającym została zidentyfikowana gmina, w której odbyło się spotkanie konsultacyjne przeznaczone dla mieszkańców wszystkich gmin z danej grupy (jednocześnie uczestnicy spotkań mogli uczestniczyć w każdym z nich bez względu na miejsce zamieszkania, podział na grupy gmin miał na celu ułatwienie dotarcia na spotkania).

Przeprowadzone spotkania konsultacyjne:

- w dniu 12.10.2023 roku, w godz. 17.00 – 19.00 odbyło się spotkanie w Miejskiej Bibliotece Publicznej w Skawinie (ul. Władysława Sikorskiego 18) – budynek dworca kolejowego (spotkanie w formie hybrydowej, link do spotkania konsultacyjnego umożliwiający udział w formie online przesyłany był uczestnikom zarejestrowanym na konkretne spotkania za pomocą formularza dostępnego na stronie www.obywatelski.krakow.pl dedykowanej konsultacjom). Spotkanie przeznaczone dla następującej grupy gmin: Mogilany, Skawina oraz Spytkowice, Brzeźnica, Kalwaria Zebrzydowska, Lanckorona, Sułkowice;
- w dniu 13.10.2023 roku, w godz. 16.00 – 18.00 odbyło się spotkanie w Sali Obrad Rady Miasta Krakowa w Krakowie, Plac Wszystkich Świętych 3/4 (spotkanie w formie hybrydowej, link do spotkania konsultacyjnego umożliwiający udział w formie online przesyłany był uczestnikom zarejestrowanym na konkretne spotkania za pomocą formularza dostępnego na stronie www.obywatelski.krakow.pl dedykowanej konsultacjom). Spotkanie dedykowane dla mieszkańców Gminy Miejskiej Kraków;
- w dniu 17.10.2023 roku, w godz. 16.00 – 18.00 odbyło się spotkanie w Sali Obrad Rady Miejskiej w Wieliczce, ul. Powstania Warszawskiego 1 (spotkanie w formie hybrydowej, link do spotkania konsultacyjnego umożliwiający udział w formie online przesyłany był uczestnikom zarejestrowanym na konkretne spotkania za pomocą formularza dostępnego na stronie www.obywatelski.krakow.pl dedykowanej konsultacjom). Spotkanie dedykowane dla następującej grupy gmin: Świątniki Górne, Wieliczka, Biskupice oraz Myślenice, Siepraw, Dobczyce, Gdów;

- w dniu 19.10.2023 roku, w godz. 16.00 – 18.00 odbyło się spotkanie w Sali Akustycznej na Zamku Królewskim w Niepołomicach, ul. Zamkowa 2 (spotkanie w formie hybrydowej, link do spotkania konsultacyjnego umożliwiający udział w formie online przesyłany był uczestnikom zarejestrowanym na konkretne spotkania za pomocą formularza dostępnego na stronie www.obywatelski.krakow.pl dedykowanej konsultacjom). Spotkanie dedykowane dla następującej grupy gmin: Niepołomice, Igołomia-Wawrzeńczyce oraz Koniusza, Proszowice, Nowe Brzesko, Drwinia, Kłaj;
- w dniu 23.10.2023 roku, w godz. 16.00 – 18.00 odbyło się spotkanie w Sali Obrad Rady Gminy Zabierzów w Zabierzowie, ul. Rynek 1 (spotkanie w formie hybrydowej, link do spotkania konsultacyjnego umożliwiający udział w formie online przesyłany był uczestnikom zarejestrowanym na konkretne spotkania za pomocą formularza dostępnego na stronie www.obywatelski.krakow.pl dedykowanej konsultacjom). Spotkanie dedykowane dla następującej grupy gmin: Czernichów, Liszki, Zabierzów, Wielka Wieś oraz Alwernia, Krzeszowice, Jerzmanowice-Przegonia;
- w dniu 24.10.2023 roku, w godz. 16.00 – 18.00 odbyło się spotkanie w budynku Biblioteki i Centrum Kultury w Michałowicach, Pl. Józefa Piłsudskiego 2 (spotkanie w formie hybrydowej, link do spotkania konsultacyjnego umożliwiający udział w formie online przesyłany był uczestnikom zarejestrowanym na konkretne spotkania za pomocą formularza dostępnego na stronie www.obywatelski.krakow.pl dedykowanej konsultacjom). Spotkanie dedykowane dla następującej grupy gmin: Zielonki, Michałowice, Kocmyrzów-Luborzyca oraz Sułoszowa, Skąta, Iwanowice, Słomniki;
- w dniu 30.10.2023 roku, w godz. 16.30 – 18.30 odbyło się spotkanie w Sali Obrad Rady Miasta Krakowa w Krakowie, Plac Wszystkich Świętych 3/4 (spotkanie w formie hybrydowej, link do spotkania konsultacyjnego umożliwiający udział w formie online przesyłany był uczestnikom zarejestrowanym na konkretne spotkania za pomocą formularza dostępnego na stronie www.obywatelski.krakow.pl dedykowanej konsultacjom). Spotkanie dedykowane dla mieszkańców Gminy Miejskiej Kraków

Łączna liczba uczestników spotkań w formie stacjonarnej: 70
Łączna liczba osób zgłoszonych jako uczestnicy online: 82

4.2. Formularz konsultacyjny - SUMP

Badanie opinii mieszkańców i pozostałych interesariuszy o dokumencie SUMP na podstawie uzupełnianych formularzy konsultacyjnych SUMP, które były zamieszczone na stronie internetowej Obywatelskiego Krakowa oraz stronach internetowych samorządów (w formie linku do strony Obywatelskiego Krakowa) wraz z projektem Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego (formularz konsultacyjny dostępny w okresie 09.10.2023 – 06.11.2023).

Tabelaryczne zestawienie uwag i wniosków zebranych na podstawie uzupełnianych formularzy konsultacyjnych SUMP wraz ze sposobem ich rozpatrzenia stanowi zał. Nr 2 do niniejszego raportu.

4.3. Formularz konsultacyjny - Prognoza oddziaływania na środowisko

Zbierano także wnioski i uwagi w ramach konsultacji społecznych dot. procedury środowiskowej. Tabelaryczne zestawienie uwag i wniosków zebranych na podstawie uzupełnianych formularzy konsultacyjnych do Prognozy oddziaływania na środowisko wraz ze sposobem ich rozpatrzenia stanowi zał. nr 3 do niniejszego raportu.

4.4. Posiedzenia Zespołu ds. Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej powołanego ramach Komisji Innowacji, Funduszy Europejskich i Metropolii Rady Miasta Krakowa

Ponadto, poza zakresem konsultacji wynikających z zakresu zawartej pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą umowy przeprowadzone zostały uzupełniające formy konsultacji polegające na konsultacji założeń Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego przeprowadzanych w ramach posiedzeń Zespołu ds. Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej powołanego ramach Komisji Innowacji, Funduszy Europejskich i Metropolii Rady Miasta Krakowa, obejmującego przedstawicieli Rady Miasta Krakowa, Rad Gmin i Powiatów objętych SUMP oraz Włodarzy i pozostałych przedstawicieli gmin objętych SUMP.

5. SCENARIUSZ PRZEPROWADZONYCH SPOTKAŃ KONSULTACYJNYCH

Punkt programu	Opis	Prowadzący
1. Prezentacja dokumentu SUMP	Prezentowanie przez Moderadora prezentacji multimedialnej nt. głównych założeń i wniosków dokumentu SUMP, w tym wniosków z prognozy oddziaływania na środowisko	Moderator (przedstawiciel Wykonawcy): Maciej Gabory/Anna Rutka
2. Pytania, komentarze i wnioski do dokumentu SUMP	Dyskusja prowadzona przez Moderadora, w ramach której uczestnicy mogą zadawać pytania do prezentacji	Moderator (przedstawiciel Wykonawcy) przy udziale przedstawicieli zespołu roboczego przygotowującego SUMP
3. Dyskusja nt. poszczególnych celów nr 1 – 5 SUMP oraz	Prezentowanie przez Moderadora slajdów z poszczególnymi celami	Moderator (przedstawiciel Wykonawcy) przy udziale przedstawicieli zespołu

przypisanych pakietów działań w ramach 5 rund konsultacyjnych	strategicznymi oraz pakietami działań i dyskusja	roboczego przygotowującego SUMP
4. Informacja na temat możliwości zgłaszania uwag. Zakończenie spotkania	Moderator przedstawia terminarz konsultacji i możliwości zgłaszania uwag do dokumentu	Moderator (przedstawiciel Wykonawcy): Maciej Gabory/Anna Rutka

6. PODSUMOWANIE KONSULTACJI PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI METROPOLII KRAKOWSKIEJ I JEJ OBSZARU FUNKCJONALNEGO

W toku przeprowadzonych konsultacji społecznych w ramach załączników 1 i 2 przedstawione zostały uwagi wniesione zarówno podczas spotkań przeprowadzonych w formie hybrydowej, jak i za pośrednictwem formularza zgłaszania wniosków, uwag i opinii do projektu "Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego (nie wniesiono uwag za pośrednictwem formularza zgłaszania wniosków, uwag i opinii do Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego).

W ramach procesu przeprowadzonych konsultacji (podczas spotkań hybrydowych oraz na podstawie formularzy konsultacyjnych) zostało wniesionych łącznie 209 uwag:

- 36 uwag instytucjonalnych (17%),
- 44 uwagi organizacji społecznych (21%),
- 129 uwag od mieszkańców (62%).

Wniesione uwagi obejmowały zróżnicowaną materię. Część z nich miało charakter ogólny. Dotyczyły one poparcia dla treści dokumentu lub polemiki z jego założeniami, jednak bez wskazywania konkretnych propozycji zmian zapisów. Ogólne uwagi krytyczne w stosunku do proponowanych zapisów SUMP formułowane były w głównej mierze przez środowiska przeciwnie zmianom sytuacji, w której główny nacisk jest kładziony na rozwój indywidualnego transportu samochodowego. Formułowany sprzeciw dotyczył w głównej mierze kwestii Strefy Czystego Transportu (uwzględnionej w dokumencie, której założenia były jednak przedmiotem odrębnych, zakończonych już konsultacji) oraz polityki parkingowej. Z kolei uczestnicy konsultacji wyrażający poparcie dla założeń dokumentu zwracali uwagę przede wszystkim na konieczność zmian sytuacji, w której indywidualny transport samochodowy dominuje pozostałe środki transportu, podnosząc argumenty konieczności poprawy bezpieczeństwa (przede wszystkim niechronionych uczestników ruchu), rozwoju systemu.

7. ZAŁĄCZNIKI

Załącznik 1 *Tabelaryczne zestawienie uwag i wniosków zebranych podczas spotkań stacjonarnych i online wraz z proponowanym sposobem ich rozpatrzenia.*

Załącznik 2 *Tabelaryczne zestawienie uwag i wniosków zebranych na podstawie uzupełnianych formularzy konsultacyjnych SUMP wraz ze sposobem ich rozpatrzenia*

Załącznik 3 *Tabelaryczne zestawienie uwag i wniosków zebranych na podstawie uzupełnianych formularzy konsultacyjnych do Prognozy oddziaływania na środowisko wraz ze sposobem ich rozpatrzenia*

**Załączniki do Raportu z Konsultacji społecznych Planu Zrównoważonej Mobilności
Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego.**

Załącznik nr 1	Tabelaryczne zestawienie uwag i wniosków zebranych podczas spotkań stacjonarnych i online wraz z proponowanym sposobem ich rozpatrzenia
Załącznik nr 2	Tabelaryczne zestawienie uwag i wniosków zebranych na podstawie uzupełnianych formularzy konsultacyjnych SUMP wraz ze sposobem ich rozpatrzenia
Załącznik nr 3	Tabelaryczne zestawienie uwag i wniosków zebranych na podstawie uzupełnianych formularzy konsultacyjnych do Prognozy oddziaływania na środowisko wraz ze sposobem ich rozpatrzenia

Tabelaryczne zestawienie uwag i wniosków zebranych podczas spotkań stacjonarnych i online wraz z proponowanym sposobem ich rozpatrzenia

Miejsce konsultacji	Zgłoszone uwagi i wnioski	Propozycja rozpatrzenia/odniesienie do uwag
Kraków	<p>Wątpliwości w zakresie sposobu i zakresu prowadzonych konsultacji społecznych dokumentu – jak szeroko dokument był konsultowany? Ile osób brało udział w poszczególnych spotkaniach konsultacyjnych?</p> <p>Jak duży będzie obszar, z którego usuwany będzie indywidualny ruch samochodowy? W związku z tym jakie rozwiązania będą zastosowane, by do placówek zdrowotnych i edukacyjnych w tej strefie nie dojeżdżać własnym samochodem? Jak zapewniony zostanie dowóz osób z niepełnosprawnościami do placówek z tego obszaru?</p> <p>Czy planowana jest budowa nowych połączeń drogowych z nowymi osiedlami oraz czy w związku z tym istnieją</p>	<p>Konsultacje przeprowadzane w terminie 09.10.2023 – 06.11.2023 umożliwiają zgłaszanie uwag na przygotowanym formularzu, ponadto zorganizowane zostało 7 spotkań w Krakowie i gminach, informacja o spotkaniach była udostępniana miejskimi i gminnymi kanałami informacyjnymi. Spotkania organizowane były w formie hybrydowej (udział stacjonarny i możliwość udziału online), w związku z czym dokument podlega szerokim konsultacjom. Zakres spotkań konsultacyjnych był szeroki w porównaniu z innymi obszarami Polsce, co istotne dokument przygotowany został siłami własnymi, przez co jest on dostosowany do lokalnych uwarunkowań.</p> <p>SUMP jest dokumentem o charakterze strategicznym, nie są w nim wskazywane konkretne rozwiązania. Stosowanie rozwiązań polegających na ograniczaniu możliwości wjazdu samochodem osobowym jest jednym z elementów wpływających na poprawę stanu powietrza oraz poprawę bezpieczeństwa niechronionych użytkowników ruchu i rekompensowane będzie działaniami poprawiającymi jakość transportu zbiorowego i mobilności aktywnej. Dowóz osób z niepełnosprawnościami oraz polityka parkingowa są kwestiami na odrębne konsultacje, w obecnym procesie skupiamy się na zapisach dokumentu strategicznego, jakim jest SUMP</p> <p>Dokument nie jest ukierunkowany na zaniechanie inwestycji drogowych w Krakowie, są w zależności od potrzeb i wyników przeprowadzanych analiz proponowane będą adekwatne działania.</p>

Miejsce konsultacji	Zgłoszone uwagi i wnioski	Propozycja rozpatrzenia/odniesienie do uwag
	<p>rekomendacje co do ułatwienia parkowania na istniejących już ciągach?</p> <p>Istotna praca do wykonania dla psychologów transportu. Istnieje duże zagrożenie dla bezpieczeństwa szczególnie dla osób z dziećmi w strefach osiedli, poruszanie się z dzieckiem jest niebezpieczne z powodu zachowań kierowców i braku respektowania przez nich istniejących przepisów i ograniczeń. Istotne, by skutecznie egzekwować obecne zakazy parkowania etc. Osoba zgłaszająca uwagę poleca poruszanie się nie tylko po centrum, ale też w ramach obrzeży miasta alternatywnymi środkami – nie tylko samochodem</p> <p>Opracowywany dokument zawiera w sobie tezę, do której podporządkowywane są wszystkie planowane w nim działania. Nieprawidłowe jest założenie, w którym najpierw wprowadzane są ograniczenia, a dopiero potem rozwiązania wspierające – w postaci np. Park & Ride. Pytanie o to ilu mieszkańców uczestniczyło</p>	<p>Dokument SUMP zawiera działania szczegółowe również pod kątem m.in. analizy potrzeb i wprowadzania rozwiązań związanych z likwidacją miejsc parkingowych na chodnikach, wydzielania nowych miejsc w strefie niekolidującej z ruchem pieszym np. w granicach jezdni</p> <p>Dokument zawiera cały pakiet działań związanych z poprawą stanu bezpieczeństwa, w szczególności niechronionych użytkowników ruchu. Zapisy dokumentu w zamiarze stanowią podstawę do prowadzenia przez odpowiednie jednostki działań związanych zarówno z poprawą infrastruktury wpływającej na bezpieczeństwo ruchu, jak i egzekwowanie przestrzegania obowiązujących przepisów. Patrząc na 2 powyższe podejścia mamy sprzeczne głosy – SUMP ma oba podejścia ze sobą pogodzić – z jednej strony ułatwienia dla osób niezmotoryzowanych, ale też pamiętanie o osobach, które muszą korzystać z własnego samochodu w codziennych dojazdach. Dokument ma na celu szukanie wspólnych dla wszystkich rozwiązań</p> <p>Dokument faktycznie zawiera w sobie tezę, stanowi on realizację polityki Komisji Europejskiej dot. zrównoważonej mobilności miejskiej stosowanej we wszystkich krajach UE. Dążymy do tego, by Kraków się rozwijał, w tym w odniesieniu do infrastruktury drogowej. By otrzymać środki na realizację projektów musi zostać przygotowany strategiczny dokument. Teza została więc określona i pod jej kątem przygotowane jego zapisy. Widoczne jest to, że transport w negatywny sposób oddziałuje na mieszkańców, co jest</p>

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

Miejsce konsultacji	Zgłoszone uwagi i wnioski	Propozycja rozpatrzenia/odniesienie do uwag
	<p>w konsultacjach jest nieprzypadkowe – dziś w mediach społecznościowych opinie przeciwników Strefy Czystego Transportu stanowią 90% wszystkich. Ponadto z dokumentu nie wynika gdzie mają być lokowane parkingi Park & Ride mogące pomieścić kilkadziesiąt tysięcy aut. Nie wynika też z dokumentu gdzie mają być I, II obwodnica miejska. Osiągnęliśmy już ostateczną liczbę pojazdów, jeśli będziemy zawężać ulice i zmniejszać przepustowość, problemy będą narastać</p>	<p>poparte stosownymi badaniami. W niemal każdym dużym mieście europejskim ściśle centrum organizowane jest bez ruchu samochodowego. Pytania dotyczą szczegółowych rozwiązań, które powstają na podstawie eksperckich analiz. Zagłębienie się w zapisy działań szczegółowych pozwoli zwolennikom każdej z opcji znaleźć działania, które wpasowują się w ich poglądy.</p> <p>Dyskusja nad wprowadzeniem Strefy Czystego Transportu została już przeprowadzona, jest ona jednym z rozwiązań ujętych w SUMP w związku z jej przyjęciem przez Radę Miasta, proces przygotowania SUMP nie jest odpowiednim miejscem na kontynuację dyskusji w tym zakresie. Ponadto, odnosząc się do kwestii systemu parkingów Park & Ride oraz układu obwodnicowego i drogowego – dokument, szczególnie w części mapowej, zawiera zapisy pozwalające na identyfikację podejścia do tych kwestii. W przypadku parkingów Park & Ride wchodzi dodatkowo w grę wiele aspektów jak znalezienie odpowiedniego gruntu, element ten nie jest w dokumencie pomijany. Polityka parkingowa jest tematem na osobną dyskusję, miasto pracuje obecnie nad odpowiednim dokumentem. Nieustanne zwiększanie przepustowości dróg nie prowadzi do poprawy sytuacji i poprawy płynności ruchu.</p> <p>Dokument ma za zadanie również uporządkowanie kwestii związanych ze zrównoważoną mobilnością. Zgłoszone konkretne postulaty dot. zmian treści opiniowanego dokumentu pozwolą na odniesienie się do nich.</p> <p>Każda z osób biorących udział w konsultacjach może mieć inną opinię, dlatego też konieczne jest przygotowanie dokumentu</p>

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

Miejsce konsultacji	Zgłoszone uwagi i wnioski	Propozycja rozpatrzenia/odniesienie do uwag
	<p>Po zmianach w przepisach ruchu drogowego piesi niejednokrotnie wbiegają na przejścia dla pieszych, co jest niebezpieczne. Jako matka osoba zgłaszająca uwagę nie wyobraża sobie, by jej dzieci korzystały w przyszłości z transportu publicznego, który jest drogi i nieefektywny. Ograniczając wjazd dla samochodów segreguje się ludzi na biednych i bogatych, biednych nie będzie stać na zakup aut elektrycznych ani spalinowych, które też będą droższe. Ponadto są plany co do podatku od samochodu, co stanowi kolejne uderzenie dla niemających ludzi. Ludzie nie zdają sobie sprawę gdzie znajdują się parkingi Park & Ride, one są daleko od miasta i nie wszyscy się na nich zmieszczą. Wprowadzane rozwiązania są przeciwko mieszkańcom, wszyscy będą tłoczyc się w komunikacji miejskiej</p> <p>Istotny problem związany z przemieszaniem ruchu pieszego oraz rowerowego i hulajnóg na plantach zagrażający bezpieczeństwu</p>	<p>regulującego całość spaw związanych ze zrównoważoną mobilnością. Konsultujemy dziś SUMP jako dokument o charakterze strategicznym, wiele z poruszonych wątków to tematy na odrębną dyskusję. Działania szczegółowe w dokumencie zostały przygotowane pod kątem zapewnienia rozwoju wszystkich środków transportu, z uwagi na rosnące zatłoczenie dróg rozwój transportu publicznego jest jednym z priorytetów. Co do parkingów „Park & Ride” ich założeniem jest lokalizacja w bezpośrednim otoczeniu przystanków i węzłów przesiadkowych poza centrami miast by ograniczyć wjazd samochodów do miasta. Dyskusja nad wprowadzeniem Strefy Czystego Transportu została już przeprowadzona, jest one jednym z rozwiązań ujętych w SUMP w związku z jej przyjęciem przez Radę Miasta, proces przygotowania SUMP nie jest odpowiednim miejscem na kontynuację dyskusji w tym zakresie.</p> <p>Jeśli chodzi o kwestię uderzenia ograniczeniami dla samochodów w niemające osoby – zasadnym wydaje się być porównanie ceny miesięcznego biletu na komunikację miejską z miesięcznymi kosztami utrzymania samochodu, by zweryfikować co jest bardziej kosztowne.</p> <p>Dokument zawiera cały pakiet działań związanych z poprawą bezpieczeństwa, w tym niechronionych użytkowników ruchu. Szczegółowe problemy należy zgłaszać do odpowiednich organów, w ramach bieżącego procesu konsultowane są założenia strategicznego dokumentu, jakim jest SUMP.</p>

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

Miejsce konsultacji	Zgłoszone uwagi i wnioski	Propozycja rozpatrzenia/odniesienie do uwag
	<p>Dokument zawiera tezy zarzucone przez Komisję Europejską, do których należy się dostosować, piękne w zamyśle założenia ograniczają wolność mieszkańców, nie zgadzamy się, by „obcy czynnik” decydował o życiu mieszkańców. Do działań w dokumencie należy podejść kompromisowo i wziąć pod uwagę wolę mieszkańców, te konsultacje nie są przeprowadzane tak, jak powinny.</p> <p>Wojewoda uchylił uchwałę o Strefie Czystego Transportu, świadczy to o uchybieniach uchwały wprowadzającej założenia Strefy</p> <p>Uwaga w zakresie „dziecinnych” ikonografik przedstawiających w uproszczonej formie założenia poszczególnych części dokumentu</p> <p>Osoba zgłaszająca uwagę zacytowała zapisy z wizji rozwoju Krakowa sprzed kilkunastu lat wskazując następnie, że SUMP nie jest projektem wizjonerskim dorównującym dokonaniom istotnych osób z historii miasta. Dokument przyczynia się do „zwijania” miasta z</p>	<p>Została wystosowana prośba o przekazanie mailowo uwag i propozycji zastosowania kompromisowego podejścia by móc się do nich odnieść. Konsultacje przeprowadzane w terminie 09.10.2023 – 06.11.2023 umożliwiają zgłaszanie uwag na przygotowanym formularzu, ponadto zorganizowane zostało 7 spotkań w Krakowie i gminach, informacja o spotkaniach była udostępniana miejskimi i gminnymi kanałami informacyjnymi. Spotkania organizowane były w formie hybrydowej (udział stacjonarny i możliwość udziału online), w związku z czym dokument podlega szerokim konsultacjom</p> <p>Strefa Czystego Transportu jest jednym z rozwiązań ujętych w SUMP w związku z jej przyjęciem przez Radę Miasta Krakowa, proces przygotowania SUMP nie jest odpowiednim miejscem na kontynuację dyskusji w tym zakresie</p> <p>Schematy mają na celu przedstawienie w prostym ujęciu podstawowych założeń dokumentu, by móc w jasny sposób poinformować mieszkańców o jego założeniach</p> <p>SUMP jest dokumentem kompleksowym mającym na celu uchwycić relacje pomiędzy transportem a zagospodarowaniem przestrzennym czy ochroną środowiska, związki te często nie są zauważane, dokument ma zwrócić na to uwagę i realnie przyczynić się do rozwoju miasta oraz jego obszaru funkcjonalnego. Działania zaplanowane w dokumencie obejmują m.in. realizację premetra w wybranym wariantcie, w sposób klarowany został przedstawiony też układ obwodnicowy. Poszerzenie w nieskończoność układu</p>

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

Miejsce konsultacji	Zgłoszone uwagi i wnioski	Propozycja rozpatrzenia/odniesienie do uwag
	<p>punktu widzenia budownictwa zamiast rozwijania. Ocena podejmowanych działań jest negatywna, gdyż mieszkańcy wyprowadzają się z centrum, również z obszaru II obwodnicy. Mamy tu 3 scenariusze – nie ma natomiast takiego, w którym Kraków jest rozwijany. W przytoczonej wizji było metro, obwodnice. Niektóre rzeczy pojawiają się, ale zbyt delikatnie, nadal wiele ulic można odkorkować, poszerzyć</p> <p>Pracując nad dokumentem mającym na celu rozwój – posługujemy się znanym językiem, czytelnym – mówiąc, że zrównoważony transport oznacza ograniczenia dla kierowców, język nie powinien być zideologizowany</p>	<p>drogowego w negatywny sposób doprowadzi do nawarstwienia problemów związanych z zakorkowaniem oraz stanem powietrza</p> <p>Celem SUMP jest rozwój wszystkich środków transportu oraz ich zintegrowanie zamiast wprowadzania ograniczeń, które rozważane są wtedy, gdy są niezbędne</p>
Skawina	<p>Kto będzie realizował założenia SUMP i kto będzie je finansował?</p> <p>Jak ma wyglądać proces przyjmowania dokumentu, co w sytuacji, jeśli jedna gmina będzie chciała dokonać zmian, a pozostałe przyjmą?</p>	<p>Dokument zawiera rozdział poświęcony finansowaniu jego założeń. Do źródeł finansowania należą m.in. środki własne samorządów na inwestycje realizowane zgodnie z rocznymi budżetami i Wieloletnimi Prognozami Finansowymi, środki pomocowe z Unii Europejskiej, środki Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz Norweskiego Mechanizmu Finansowego, środki pozyskiwane w ramach dostępnych funduszy z budżetu państwa</p> <p>Jest to pierwszy dokument przygotowywany w tej skali. To próba uzgodnienia konsensusu w bazowym aspekcie – czy jest zgoda na wynikający z dokumentu kierunek rozwoju. W zamiarze SUMP w pierwszej kolejności zostanie poddany głosowaniu podczas posiedzenia Rady Miasta Krakowa, w dalszej kolejności</p>

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

Miejsce konsultacji	Zgłoszone uwagi i wnioski	Propozycja rozpatrzenia/odniesienie do uwag
	<p>Rozwój kolei jest dobrym kierunkiem, natomiast (na przykładzie gm. Mogilany) problem stanowi konieczność włączenia się gmin w finansowanie budowy linii kolejowej do Myślenic, konieczne współfinansowanie przekracza wieloletni budżet gminy Mogilany. Na terenie Krakowa z kolei bez metra szybko wszystko się zatka. Rozwój kolei więc na tak, ale nie ma możliwości włączenia się do finansowania przez gminę budowy linii</p> <p>Zgłoszona kwestia wykorzystania dróg wodnych na potrzeby transportu ładunków</p> <p>Przestrzenie publiczne i uporządkowanie parkowania – tak, ale mieszkańcy muszą dostać coś w zamian, miejsce parkingowe w pobliżu miejsca zamieszkania, z samochodem coś trzeba zrobić. Uporządkowanie parkowania to tylko hasło wymagające uszczegółowienia</p>	<p>poszczególne gminy chcące realizować jego założenia. Dokument zarządzany będzie na poziomie Miasta Krakowa, gminy włączone będą w ten proces</p> <p>Dokument obejmuje działania szczegółowe związane zarówno z realizacją premetra w Krakowie, jak i strategiczne kierunki rozwoju systemu kolejowego obejmujące linię kolejową do Myślenic. Kwestia finansowania i montażu finansowego realizacji konkretnych inwestycji jest sprawą szczegółową wymagającą uzgodnień poza procesem przygotowania SUMP, który jest dokumentem o charakterze strategicznym</p> <p>Dokument SUMP zawiera działanie szczegółowe dedykowane wykorzystaniu koryta Wisły i towarzyszącego jej Kanału Łączańskiego do transportu ładunków</p> <p>Działania szczegółowe SUMP obejmują m.in. analizę potrzeb i działania prowadzące do likwidacji miejsc parkingowych na chodnikach, wydzielania nowych miejsc w strefie niekolidującej z ruchem pieszym np. w granicach jezdni oraz przekształcanie infrastruktury drogowej w przestrzenie publiczne dostępne dla mieszkańców. Realizacja obu tych działań następuje po przeprowadzonej analizie potrzeb i możliwości wprowadzenia rozwiązań w konkretnym miejscu z uwzględnieniem zdania lokalnych mieszkańców</p>

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

Miejsce konsultacji	Zgłoszone uwagi i wnioski	Propozycja rozpatrzenia/odniesienie do uwag
	<p>W jaki sposób gminy będą zmuszone/zachęcone do realizacji działań wynikających z SUMP? Przykład Mogilan, które nie posiadają wystarczających możliwości finansowych by realizować działania w wystarczającym zakresie</p> <p>Poruszona kwestia lobbingu co do wykorzystania linii kolejowych – pomimo nowej infrastruktury składy kierowane są gdzie indziej, na niezmodernizowane odcinki</p> <p>Kwestia rowerów i hulajnóg – problem zaśmiecania przestrzeni publicznej pozostawionymi hulajnogami. Nie wszyscy z rowerów i hulajnóg chcą korzystać, również ukształtowanie terenu nie sprzyja ich wykorzystywaniu</p>	<p>SUMP będzie podstawowym dokumentem umożliwiającym wnioskowanie o dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej inwestycji w obszarze zrównoważonej mobilności. Realizując jedno działanie SUMP jednocześnie można realizując działania kompensujące – np. co do uspokajania ruchu. Ze wszystkich dokumentów unijnych wynika, że bez ograniczania ruchu samochodowego nie uda się osiągnąć wyznaczonego celu. Wskazuje to Europejski Trybunał Obrachunkowy – nie tylko w odniesieniu do Polski. W SUMP pokazujemy rozwiązania kompletne – należy jednak je zrealizować i SUMP ma za zadanie to zapewnić</p> <p>SUMP zawiera działania szczegółowe dot. współpracy Organizatorów transportu m.in. w zakresie uruchamiania nowych linii czy zmian w siatce połączeń, uzgodnienia w zakresie zgłoszonej uwagi wpisują się w ten obszar</p> <p>SUMP przewiduje działania związane z rozwojem wszystkich środków transportu, w tym rowerów i hulajnóg. Problem dot. nieuporządkowania przestrzeni publicznej w przypadku hulajnóg został zdiagnozowany, SUMP zawiera propozycje działań, w ramach których problem może zostać rozwiązany. W przypadku gmin o niekorzystnym ukształtowaniu terenu w zakresie infrastruktury rowerowej SUMP przewiduje realizację jej przede wszystkim w relacji do węzłów przesiadkowych i przystanków oraz obiektów użyteczności publicznej czy istotnych generatorów ruchu by osiągnąć efekt zintegrowania</p>

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

Miejsce konsultacji	Zgłoszone uwagi i wnioski	Propozycja rozpatrzenia/odniesienie do uwag
	<p>Zgłoszona istotna kwestia buspasów – w tym buspas na ul. Krakowskiej w Skawinie jako dobry przykład. Ale bez uprzywilejowania na nich kolejnych grup użytkowników</p> <p>Projekt Rowerem do pracy – urzędy jako organizatorzy sami powinni dawać przykład poprzez swój udział – niewielkimi rzeczami można zachęcić mieszkańców do zmiany nawyków transportowych</p> <p>Bez obwodnicy w Skawinie ruch towarowy byłby zupełnie sparaliżowany. Kluczowa sprawa współpracy samorządów – auta ciężarowe wjeżdżając ze Skawiny do Krakowa nie mają jak tego zrobić, ten fragment jest kluczowy – światła w Sidzinie. Skoro jedna gmina przebuduje infrastrukturę pod jakimś kątem – w kolejnej gminie powinna nastąpić jej kontynuacja</p> <p>Hasło tiry na tory – czy tego typu działania są w dokumencie?</p>	<p>SUMP zawiera działania dot. rozwoju systemu buspasów oraz prowadzenia regularnych kontroli pod kątem egzekwowania przepisów dot. korzystania z buspasów</p> <p>Projekt wskazany jest w SUMP jako jedno z działań szczegółowych realizujących jego założenia, z każdym rokiem bierze w nim udział coraz więcej użytkowników, również urzędnicy</p> <p>Dokument SUMP zawiera działanie szczegółowe dot. współpracy z zarządcami dróg (GDDKiA, ZDPK, ZDW) oraz PKP PLK i Powiatami w zakresie realizacji infrastruktury zrównoważonej mobilności, w ramach realizacji którego mogą być rozwiązywane wskazane problemy</p> <p>W dokumencie znajduje się działanie dot. zwiększenia wykorzystania kolei w transporcie intermodalnym w ramach stacji przeladunkowych</p>
Wieliczka	Podkreślenie jako istotnego strategicznego kierunku rozwoju tramwaju do Wieliczki	SUMP zawiera działanie dot. wyznaczenia perspektywicznych kierunków rozwoju sieci tramwajowej na podstawie eksperckiej analizy efektywności możliwych rozwiązań wraz z przygotowaniem do realizacji. Przedłużenie linii tramwajowej do granic Miasta Krakowa w kierunku Wieliczki jest wskazane

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

Miejsce konsultacji	Zgłoszone uwagi i wnioski	Propozycja rozpatrzenia/odniesienie do uwag
	<p>W przypadku Gdowa – zanim powstanie kolej ważna kwestia umożliwienia mieszkańcom dowozu do Krakowa, oparcie na transporcie autobusowym, istotna współpraca w tym zakresie</p> <p>Poparcie dla idei organizacji linii dowozowych</p> <p>Kwestia wlotu projektowanej linii kolejowej do Piekietka do linii w kierunku Tarnowa – ew. lokalizacja dodatkowego węzła</p> <p>Zgłoszona kwestia przedłużenia linii tramwajowej w kierunku Brzegów</p>	<p>w części mapowej jako jeden z perspektywicznych kierunków rozwoju sieci tramwajowej</p> <p>Dokument zawiera działanie szczegółowe dotyczące m.in. organizacji systemu połączeń dowozowych do węzłów przesiadkowych oraz połączeń międzygminnych i wewnątrzgminnych, identyfikacji i eliminacji "białych plam" w autobusowym transporcie miejskim i aglomeracyjnym oraz współpracy Organizatorów transportu w uruchamianiu nowych linii i współpracy z przewoźnikami prywatnymi, w ramach których mogą być realizowane działania objęte zgłoszoną uwagą</p> <p>Dokument zawiera tego typu działania</p> <p>Dokument SUMP zawiera działania szczegółowe dot. budowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych, szczególnie w ramach systemu kolei aglomeracyjnej i regionalnej, tego typu inwestycje powinny być realizowane po przeprowadzeniu eksperckiej analizy potrzeb i efektywności</p> <p>Dokument SUMP w części mapowej zawiera przedłużenie linii tramwajowej z Małego Płaszowa wzdłuż ul. Śliwiaka do węzła S7, lokalizacja ta będzie obejmować parking P+R i dogodna będzie m.in. dla mieszkańców północnej części gm. Wieliczka. Inwestycja wynikająca ze zgłoszonej uwagi powinna zostać objęta ekspercką analizą potrzeb i efektywności</p>

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

Miejsce konsultacji	Zgłoszone uwagi i wnioski	Propozycja rozpatrzenia/odniesienie do uwag
	<p>Zgłoszona kwestia tego czy z map w dokumencie wynika kierunek rozwoju systemu tramwaju do Zielonek</p> <p>Uwaga dot. konieczności przedłużenia czasu trwania konsultacji, by mieszkańcy mogli kompleksowo zapoznać się z projektowanym dokumentem</p> <p>Jakie są relacje SUMP ze szczegółowymi dokumentami dot. transportu z perspektywy Miasta Krakowa?</p> <p>Uwaga w zakresie zdefiniowania obszaru centrum Krakowa – jak jest to sprecyzowane w dokumencie?</p> <p>Czy dokument przewiduje dokończenie infrastruktury drogowej III obwodnicy?</p>	<p>Na mapach dostępnych w dokumencie gm. Zielonki zaznaczona jest jako kierunek perspektywicznego rozwoju systemu transportu szynowego</p> <p>Konsultacje przeprowadzane w terminie 09.10.2023 – 06.11.2023 umożliwiają zgłaszanie uwag na przygotowanym formularzu, ponadto zorganizowane zostało 7 spotkań w Krakowie i gminach, informacja o spotkaniach była udostępniana miejskimi i gminnymi kanałami informacyjnymi. Spotkania organizowane były w formie hybrydowej (udział stacjonarny i możliwość udziału online), w związku z czym dokument podlega szerokim konsultacjom</p> <p>Proces przygotowania dokumentu obejmował m.in. analizę dokumentów strategicznych obowiązujących na terenie Miasta Krakowa i gmin objętych SUMP. Wynikające z nich założenia były brane pod uwagę w toku kolejnych kroków prowadzących do przygotowania dokumentu</p> <p>Centrum Krakowa obejmuje co do zasady obszar wewnątrz II obwodnicy miejskiej</p> <p>Dokument zawiera działanie szczegółowe obejmujące realizację obwodnic miejscowości i dzielnic z dużym natężeniem ruchu samochodów ciężarowych i dostawczych, w tym uzupełnienie infrastruktury III obwodnicy</p>

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

Miejsce konsultacji	Zgłoszone uwagi i wnioski	Propozycja rozpatrzenia/odniesienie do uwag
	<p>Czy dokument jest wymagany odrębnymi przepisami, czemu musi zostać przygotowany?</p> <p>Kwestia Strefy Czystego Transportu – czy w związku z jej wprowadzeniem i tym, że część mieszkańców nie będzie mieć dostępu do używania własnego samochodu – będą wzmocnienia komunikacji miejskiej?</p> <p>Czy dokument ma zostać przyjęty przez Rady Gmin?</p>	<p>Dokument stanowi realizację polityki Komisji Europejskiej dot. zrównoważonej mobilności miejskiej stosowanej we wszystkich krajach UE. SUMP będzie podstawowym dokumentem umożliwiającym wnioskowanie o dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej inwestycji w obszarze zrównoważonej mobilności. Ponadto SUMP ma za zadanie uporządkowanie kwestii związanych ze zrównoważoną mobilnością na terenie Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego</p> <p>SUMP jako dokument o charakterze strategicznym obejmuje szereg działań szczegółowych związanych z organizacją siatki połączeń, w tym zmianach w częstotliwości kursów poprzedzonych analizą zapotrzebowania</p> <p>Wymaganym sposobem zapewnienia realizacji założeń dokumentu zgodnie z obowiązującym podejściem jest jego przyjęcie przez poszczególne Rady Gmin</p>
Niepołomice	<p>Zabierzów Bocheński – problemem kwestia transportu zbiorowego – częstotliwość linii 211 jest niewystarczająca, główny środek transportu pod kątem szkół czy dla osób starszych. Głównym punktem dojazdów mieszkańców gminy Niepołomice jest Nowa Huta – więc problem tylko częściowo byłby rozwiązany linią dowozową do kolei</p>	<p>SUMP obejmuje działania szczegółowe dot. organizacji siatki połączeń, w tym zmian w częstotliwości kursów poprzedzonych analizą zapotrzebowania, w ramach których tego typu zmiany mogą być rozpatrywane. Kwestia finansowania połączeń jest szczególnie istotna, konieczność uzgodnień między samorządami, problemem długa trasa linii i koszty z nią związane. Szczegółowe uwagi dot. częstotliwości kursów czy godzin odjazdu należy zgłaszać do gminy lub ZTP w Krakowie jako Organizatorów transportu publicznego</p>

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

Miejsce konsultacji	Zgłoszone uwagi i wnioski	Propozycja rozpatrzenia/odniesienie do uwag
	<p>Czy w dokumencie została zaznaczona przyszła stacja kolejowa w Niepołomicach?</p> <p>Sieć rowerowa – dużo osób nie korzysta z uwagi na ukształtowanie terenu, jakość infrastruktury nie jest wystarczająca</p> <p>Problemem skoordynowania działań różnych podmiotów, by docelowo zrealizować działania istotne dla mieszkańców w codziennych podróżach i wyborach transportowych</p> <p>Problem współpracy z PKP PLK i tego, by przy nowych przystankach kolejowych realizowane były parkingi P+R. PKP PLK na etapie projektowym odrzuciła dążenie gminy do realizacji węzła przesiadkowego</p> <p>Problem ograniczania inwestycji w pierwszej kolejności o zakres rowerowy w przypadku wzrostu kosztów</p>	<p>Dokument obejmuje Niepołomicę jako perspektywiczny kierunek rozwoju transportu szynowego</p> <p>Dokument SUMP obejmuje działania związane z rozwojem infrastruktury rowerowej na terenie Miasta Krakowa i pozostałych gmin. W przypadku gmin o niekorzystnym ukształtowaniu terenu w przypadku infrastruktury rowerowej SUMP przewiduje realizację jej przede wszystkim w relacji do węzłów przesiadkowych i przystanków oraz obiektów użyteczności publicznej czy istotnych generatorów ruchu by osiągnąć efekt zintegrowania</p> <p>SUMP zawiera działania szczegółowe dot. współpracy Organizatorów transportu m.in. w zakresie uruchamiania nowych linii czy zmian w siatce połączeń, uzgodnienia w zakresie zgłoszonej uwagi wpisują się w ten obszar</p> <p>Dokument SUMP zawiera działanie szczegółowe dot. współpracy z zarządcami dróg (GDDKiA, ZDPK, ZDW) oraz PKP PLK i Powiatami w zakresie realizacji infrastruktury zrównoważonej mobilności, w ramach realizacji którego mogą być rozwiązywane wskazane problemy. Ponadto rekomendowane wprowadzenie do projektu dokumentu działań dot. realizacji parkingów P+R przy nowych przystankach i stacjach kolejowych, obecnie w działaniu uwzględniono istniejące stacje i przystanki</p> <p>Dokument SUMP obejmuje m.in. działania szczegółowe dot. dokonywania uzgodnień w zakresie realizacji infrastruktury zrównoważonej mobilności przy budowie i</p>

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

Miejsce konsultacji	Zgłoszone uwagi i wnioski	Propozycja rozpatrzenia/odniesienie do uwag
	<p>Problem braku egzekwowania ograniczeń dla pojazdów ciężarowych w dojeździe do Niepołomickiej Strefy Inwestycyjnej – zamiast obwodnicy używana jest droga wojewódzka</p> <p>Kwestia wykorzystywania autonomicznych pojazdów ciężarowych – czy w SUMP znajdują się działania pod tym kątem? Przykład Niepołomickiej Strefy Inwestycyjnej i tego, że z dużego huba logistycznego, jakim może być Kraków do NSI mogłyby jeździć pojazdy autonomiczne. Działanie bardziej długoterminowe</p>	<p>modernizacji infrastruktury drogowej, którego celem jest realizacja kompleksowego zakresu infrastruktury zarówno drogowej, jak i dla potrzeb mobilności aktywnej</p> <p>Rekomendacja dodania w części opisowej działania szczegółowego 5.3.2 działań związanych z kontrolą i egzekwowaniem przepisów ruchu drogowego w zakresie zasad wjazdu samochodów ciężarowych</p> <p>Dokument SUMP zawiera działanie szczegółowe związane z opracowaniem Planu Zrównoważonego Rozwoju Logistyki (SULP), zgłaszana kwestia będzie mogła zostać uwzględniona w dokumencie</p>
Zabierzów	<p>Osoba zgłaszająca uwagę liczy na to, że dzięki działaniom wynikającym z SUMP zostaną usunięte istniejące absurdy. Pod kątem dojazdów do Krakowa na potrzeby szkół i miejsc pracy – trudności z dojazdem na czas na godz. 7:30 – 8. Mieszkańcy wiązali nadzieje z uruchomieniem przystanku Kraków Grzegórzki – ale rozkład jazdy nie pozwala na dojechanie na czas – mało czasu na przesiadkę na Dw. Głównym. Nie wszystkie pociągi zatrzymują się na przystanku Kraków Grzegórzki. Konieczna zatem reakcja na ten stan rzeczy</p>	<p>Dokument SUMP jest pierwszym krokiem do dokonania realnej integracji z koleją, zawiera działania dot. współpracy Organizatorów transportu zbiorowego – w tym kolejowego. Obejmuje on ponadto m.in. działanie szczegółowe dot. optymalizacji funkcjonowania linii komunikacyjnych pod kątem rozkładów jazdy kolei, w ramach którego istnieje możliwość dostosowania siatki połączeń do kolei, szczegółowe kwestie związane z konkretnymi przypadkami niedopasowania należy zgłaszać do odpowiednich Organizatorów transportu. W przypadku przystanki Kraków Grzegórzki, po wprowadzonych</p>

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

Miejsce konsultacji	Zgłoszone uwagi i wnioski	Propozycja rozpatrzenia/odniesienie do uwag
	<p>Osoba zgłaszająca uwagę wskazuje gm. Jerzmanowice-Przebinia jako obszar z istotnymi problemami komunikacyjnymi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - obszar pozbawiony połączenia autobusowego do Krakowa w ramach Komunikacji Miejskiej w Krakowie - kursują busy prywatne, ale jest to dysfunkcyjne z uwagi na rosnące natężenie ruchu drogowego - gm. Jerzmanowice-Przebinia chciała przedłużenia linii aglomeracyjnej we współpracy z Wielką Wsią – ale nie doszło to do skutku z uwagi na lokalne głosy sprzeciwu <p>Kwestia poziomych połączeń między miejscowościami w gminie – gdyby istniały mogłyby poprawić sytuację – przykład dojazdu do Tomaszowic – trudno bezpośrednio dostać się do tej miejscowości. Ponadto konieczność poznania opinii mieszkańców w zakresie tego, w jaki sposób się przemieszczają, by odpowiednio zaplanować połączenia</p>	<p>zmianach zwiększeniu uległa liczba kursów pociągów zatrzymujących się na tym przystanku</p> <p>Dokument SUMP zawiera szereg działań szczegółowych dot. współpracy Organizatorów transportu w uruchamianiu nowych linii komunikacyjnych, organizacji połączeń dowozowych do węzłów przesiadkowych oraz połączeń międzygminnych i wewnątrzgminnych czy identyfikacji i eliminacji "białych plam" w autobusowym transporcie miejskim i aglomeracyjnym. W ramach współpracy instytucjonalnej prowadzonej na tej podstawie będą mogły być prowadzone szczegółowe ustalenia w zakresie reakcji na pojawiające się problemy</p> <p>Dokument SUMP zawiera szereg działań szczegółowych dot. współpracy Organizatorów transportu w uruchamianiu nowych linii komunikacyjnych, organizacji połączeń dowozowych do węzłów przesiadkowych oraz połączeń międzygminnych i wewnątrzgminnych czy identyfikacji i eliminacji "białych plam" w autobusowym transporcie miejskim i aglomeracyjnym. W ramach współpracy instytucjonalnej prowadzonej na tej podstawie będą mogły być prowadzone szczegółowe ustalenia w zakresie reakcji na pojawiające się problemy. SUMP zawiera również działania szczegółowe dot. badań zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz ich oczekiwań w celu regularnej weryfikacji potrzeb w zakresie realizacji połączeń</p>

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

Miejsce konsultacji	Zgłoszone uwagi i wnioski	Propozycja rozpatrzenia/odniesienie do uwag
	<p>Kwestia współpracy z Powiatem – czy Miasto Kraków w całości przejęło organizację linii międzygminnych czy jednak Powiat powinien zaangażować się w ten proces?</p> <p>Osoba zgłaszająca wskazuje, że informacja o konsultowanym została zbyt słabo rozpropagowana, ponadto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nie zgadza się, aby Kraków miał wpływać na to, co dzieje się w gminach – np. dlaczego Kraków ma mieć wpływ na to, co dzieje się w miejscowościach gminy Zabierzów - postulat wydłużenia konsultacji - niejasne pojęcie mobilności efektywnej wskazane w dokumencie - dokument nie jest czytelny dla osób z zewnątrz, przygotowany bardziej dla specjalistów 	<p>Dokument SUMP obejmuje działanie szczegółowe dot. współpracy Organizatorów publicznego transportu zbiorowego w uruchamianiu nowych linii komunikacyjnych, które obejmuje również Powiaty, stanowi ono podstawę do rozwoju współpracy tym zakresie</p> <p>W kwestii konsultacji i informacji o przygotowywanym dokumencie: konsultacje przeprowadzane są w terminie 09.10.2023 – 06.11.2023, umożliwiając zgłaszanie uwag na przygotowanym formularzu, ponadto zorganizowane zostało 7 spotkań w Krakowie i gminach, informacja o spotkaniach była udostępniana miejskimi i gminnymi kanałami informacyjnymi. Spotkania organizowane były w formie hybrydowej (udział stacjonarny i możliwość udziału online), w związku z czym dokument podlega szerokim konsultacjom.</p> <p>W kwestii wpływu Krakowa na działania gmin: to gmina będzie odpowiadać za inwestycje na swoim terenie, dokument ma za zadanie pokazywać szerszą perspektywę, w którą wpisują się jej działania. Dokument będzie wymagany do uzyskania dofinansowania i to gmina będzie Beneficjentem tych środków.</p> <p>W kwestii pojęcia mobilności efektywnej i czytelności dokumentu: wskazywane pojęcie zostało wyjaśnione w ramach opisu pakietu działań nr 2 Infrastruktura.</p> <p>Rekomendacja uwzględnienia w dokumencie dodatkowo słownika skrótów/pojęć</p>
Michałowice	<p>Zgłoszona uwaga dot. transportu zbiorowego – kwestia dojazdu o wskazanej porze do celu podróży – konkretnie autobus 267 (zmiana odjazdu z 6:48 na 7:07 po</p>	<p>SUMP obejmuje działania szczegółowe dot. organizacji siatki połączeń, w tym zmian w częstotliwości kursów poprzedzonych analizą zapotrzebowania, w ramach których tego typu zmiany mogą</p>

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

Miejsce konsultacji	Zgłoszone uwagi i wnioski	Propozycja rozpatrzenia/odniesienie do uwag
	<p>przedłużeniu do Skały powoduje brak możliwości dojazdu na określoną godzinę do szkół). Problem również w sobotę – duże przerwy w kursach przed godzinami popołudniowego szczytu. Kursy niedopasowane do potrzeb mieszkańców. Postulat dot. konstruowania rozkładu tak, żeby dojechać na pełną godzinę np. 8:00</p> <p>Pytanie dot. sposobu wyboru docelowego scenariusza – co zaważyło o jego wyborze?</p> <p>Uwaga dot. tego, że osiągnięcie założeń Planu będzie uzależnione od strumienia środków finansowych. Np. w przypadku programu FEnIKS na lata 2021-27</p>	<p>być rozpatrywane. Istotne przy tym uzgodnienie czasów odjazdu pod kątem całej trasy poszczególnych linii aglomeracyjnych, ponadto nie bez znaczenia dla czasu dojazdu porannych kursów czasowe utrudnienia po północnej stronie Krakowa związane z realizowanymi inwestycjami. Szczegółowe uwagi dot. częstotliwości kursów czy godzin odjazdu należy zgłaszać do gminy lub ZTP w Krakowie jako Organizatorów transportu publicznego</p> <p>Docelowy scenariusz został wybrany na podstawie analizy wielokryterialnej uwzględniającej m.in. poniższe czynniki związane z rozwojem wszystkich środków transportu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wpływ na zwiększenie liczby podróży pieszych i rowerowych - wpływ na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego - wpływ na skrócenie czasu podróży i zachowania przepustowości układu komunikacyjnego - wpływ na poprawę oferty, dostępności i jakości publicznego transportu zbiorowego - wpływ na integrację transportu zbiorowego - wpływ na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i hałasu - efektywność kosztowa działań dla scenariusza <p>Dokument zawiera rozdział poświęcony finansowaniu jego założeń. Do źródeł finansowania należą m.in. środki własne samorządów na inwestycje realizowane zgodnie z rocznymi budżetami i Wieloletnimi Prognozami Finansowymi, środki pomocowe z Unii Europejskiej, środki Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz Norweskiego Mechanizmu Finansowego, środki pozyskiwane w ramach dostępnych funduszy z</p>

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

Miejsce konsultacji	Zgłoszone uwagi i wnioski	Propozycja rozpatrzenia/odniesienie do uwag
	<p>infrastruktura pieszo-rowerowa jest tylko uzupełniającym elementem projektów</p> <p>Kwestia niedopasowania rozkładu jazdy do potrzeb mieszkańców jako bardzo istotny zgłaszany problem</p> <p>Pytanie dot. tego czy uporządkowanie parkowania dotyczy tylko płatnych stref</p>	<p>budżetu państwa. Zgodnie z założeniami programu FENIKS na lata 2021-27 (Działanie FENX.03.01 Transport miejski) infrastruktura pieszo-rowerowa stanowi uzupełniający element inwestycji głównej dot. infrastruktury szynowej, węzłów przesiadkowych, rozwiązań ITS, IT czy zakupu taboru, finansowanie inwestycji w zakresie inwestycji pieszo-rowerowych możliwe jest również w ramach innych dostępnych źródeł finansowania</p> <p>SUMP obejmuje działania szczegółowe dot. organizacji siatki połączeń, w tym zmian w częstotliwości kursów poprzedzonych analizą zapotrzebowania, w ramach których tego typu zmiany mogą być rozpatrywane. Szczegółowe uwagi dot. częstotliwości kursów czy godzin odjazdu należy zgłaszać do gminy lub ZTP w Krakowie jako Organizatorów transportu publicznego</p> <p>Dokument SUMP zawiera działania szczegółowe również pod kątem m.in. analizy potrzeb i wprowadzania rozwiązań związanych z likwidacją miejsc parkingowych na chodnikach, wydzielania nowych miejsc w strefie niekolidującej z ruchem pieszym np. w granicach jezdni</p>

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

Tabelaryczne zestawienie uwag i wniosków zebranych na podstawie uzupełnianych formularzy konsultacyjnych SUMP wraz ze sposobem ich rozpatrzenia

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
1.	Osoba fizyczna	Strona 33 Tabele 2 Tabela 2. lista rekomendacji Panelu wraz z przyporządkowaniem do Pakietu (-ów) SUMP.	Wytyczenie alternatywnych ścieżek mobilności aktywnej między miejscowościami w gdzie ze względu na duży ruch lub ukształtowanie terenu bezpieczne poruszanie się rowerem lub pieszo jest niemożliwe.	Intensywny ruch na wąskiej drodze, brak chodników oraz strome odcinki drogi powiatowej Mogilany Skawina uniemożliwiają ruch pieszy lub rowerowy. Wytyczenie ścieżki rowerowej na południe od linii zabudowań umożliwiłoby zaspokajanie rowerem, pieszo, hulajnogą potrzeb mieszkańców a sąsiedztwo z lasem Bronaczowa otworzyłaby możliwość turystycznego i rekreacyjnego wykorzystania takiej ścieżki „Zielone korytarze”. Umożliwiłoby dojazd dzieci do szkoły i dostęp do usług w Skawinie i Mogilanach.	Uwaga nieuwzględniona. Tabela na str. 33 stanowi zamkniętą listę rekomendacji po Krakowskim Panelu Transportowym wraz z jej przełożeniem na projekt SUMP. Z uwagi na przyjęte podejście w SUMP jako dokumencie strategicznym nie są wskazywane konkretne przebiegi infrastruktury rowerowej, proponowana infrastruktura rowerowa potencjalnie może wpisywać się w założenia działań szczegółowych nr 2.2.7 czy 2.3.2. Szczegółowe proponowane rozwiązania w zakresie alternatywnego przebiegu infrastruktury rowerowej należy zgłaszać do właściwych Zarządców infrastruktury drogowej/właściwych gmin.

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
2.	Osoba fizyczna	Strona 35 5. Podsumowanie diagnozy i analiza SWOT, Słabe strony	Miejsca wykluczone dla mobilności aktywnej ze względu na ukształtowanie terenu, ruch, infrastrukturę.	j.w.	Uwaga nieuwzględniona. W przypadku słabych stron dokument zawiera czynniki wynikające z diagnozy, na które możemy mieć wpływ, proponowana uwaga nie spełnia definicji przyjętych na potrzeby analizy SWOT.
3.	Osoba fizyczna	Strona 71. Nr działań 2/2.2	Wytyczenie alternatywnych ścieżek mobilności aktywnej między miejscowościami w miejscach, gdzie nie da się ich zbudować przy drodze	j.w.	Uwaga nieuwzględniona. Ciągi pieszo-rowerowe w ramach infrastruktury „ostatniej mili” nie muszą być lokalizowane wzdłuż dróg, proponowane działania potencjalnie mogą wpisywać się w założenia działań szczegółowych nr 2.2.7 czy 2.3.2, na etapie zgłaszania projektów do realizacji weryfikowane będzie ich wpisywanie się w zakres działań szczegółowych.

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
4.	Osoba fizyczna	str. 62 kluczowe działania w pakiecie, 1,5. Planowanie przestrzenne	Zabezpieczenie w zapisach planów zagospodarowania przestrzennego, miejsc parkingowych dla mieszkań i budynków mieszkalnych w granicach działki budowlanej.	Wolna przestrzeń w pasie drogi, swobodny przejazd, przejście chodnikami.	Uwaga nieuwzględniona. Szczegółowe zapisy planów miejscowych wynikają z ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wraz z tegoroczną zmianą, a nie z zapisów SUMP, w działaniu 1.5.3. uwzględniono zapisy dot. minimalnej i maksymalnej liczby miejsc do parkowania.
5.	Osoba fizyczna	Str. 63 Pakiet 2 – infrastruktura, cel strategiczny, ostatni wers	Zabezpieczenie w bliskiej okolicy budynków użyteczności publicznej i przystanków komunikacji publicznej parkingów P&R. Pozyskiwanie środków na zakup nieruchomości, projektowanie i wykonanie inwestycji – parkingu.	Wiarygodność wykonania inwestycji.	Uwaga nieuwzględniona. Działanie 1.5.6 uwzględnia zapewnienie rezerw terenowych na potrzeby budowy infrastruktury „Parkuj i Jedź”, natomiast opis działania 2.1.1 wskazuje na kryteria przyjęte na potrzeby realizacji tego typu infrastruktury. Katalog możliwych źródeł finansowania założeń SUMP został zawarty w rozdziale VII.3.

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
6.	Osoba fizyczna	Str. 67, tab. 5, Opis, 1.1.2	Zmiany planistyczne wprowadzające nakaz urządzania, wydzielania miejsc parkingowych dla budynków z ilością adekwatną do ilości osób zamieszkujących mieszkanie.	Organizowanie parkingów w pasie jezdni ogranicza przejazd pojazdów w tym uprzywilejowanych.	Uwaga nieuwzględniona. Szczegółowe zapisy planów miejscowych wynikają z ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wraz z tegoroczną zmianą zamiast z zapisów SUMP, wydzielanie nowych miejsc w granicach jezdni ma przede wszystkim zabezpieczyć możliwość parkowania przy nieruchomościach na terenie, na którym nie ma możliwości ich wyznaczenia.
7.	Osoba fizyczna	Str. 68, tab. 5 Opis. 1.4.4	Dopływów Wisły: ...Sanki...	Rzeka Sanka jako ujęcie wody pitnej dla Krakowa, rzeka, na której trasie mamy ciekawe Dolinki i rezerwy przyrody.	Uwaga nieuwzględniona. Projekt „Wisła łączy” jest pokazany jako przykład i nie dotyczy rzeki Sanki. Zgodnie z podejściem przyjętym na potrzeby przygotowania dokumentu nie są w nim uwzględniane poszczególne inwestycje w tereny zielone, będą one weryfikowane na etapie projektów pod kątem

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					wpisywania się w działania określone w dokumencie.
8.	Osoba fizyczna	Str. 69. Tab.5 Opis 1.5.6	Dołożyć punkt 1.5.7 Wyznaczenie nowych rezerw komunikacyjnych w dokumentach planistycznych w tym na potrzeby budowy infrastruktury „Parkuj i jedź” w gminach Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego. Wypracowanie możliwości dotowania realizacji inwestycji od zakupu nieruchomości poprzez projektowanie, aż do wykonania. Wyznaczenie miejsc parkingowych na działkach w pobliżu budynków użyteczności publicznej (zazwyczaj są to centra miejscowości, punkty przesiadkowe)	Działanie niezbędne dla inwestycji.	Uwaga nieuwzględniona. Działanie 1.5.6 uwzględnia zapewnienie nowych rezerw komunikacyjnych, w tym na potrzeby budowy infrastruktury „Parkuj i Jedź”. Katalog źródeł finansowania założeń SUMP zawarty jest w rozdziale VII.3 Działanie 1.1.2 uwzględnia kwestię uporządkowania parkowania w przestrzeni publicznej w centrach miejscowości. W działaniu 1.5.3 z kolei uwzględniono zapisy dot. minimalnej i maksymalnej liczby miejsc do parkowania.

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
9.	Osoba fizyczna	Str. 77 Tab. 4.3 p. 4.3.4	Zaznaczyć wszystkie 3 pola w ostatnich kolumnach	Dotyczy wszystkich linii MPK, nie tylko na terenie Krakowa.	Uwaga uwzględniona. W działaniu 4.3.4 dodano ośrodek ponadlokalny i ośrodek lokalny (gmina) do zasięgu wdrożenia
10.	Osoba fizyczna	Str. 78 Opis	Biletomaty w miejscowościach Metropolii Krakowskiej (na trasie linii mających powyżej 20 kursów dziennie lub w miejscu przecięcia się tras co najmniej 2 linii) przynajmniej jeden na miejscowość.	Dostępność do biletów.	Uwaga uwzględniona. W działaniu 2.1.2 dopisano biletomaty do opisu działania
11.	Osoba fizyczna	Wolne wnioski o które można uzupełnić dokument	Kierowanie linii komunikacji miejskiej również do miejscowości, w których umiejscowione są urzędy gminy i ośrodki zdrowia. Rozwiązywanie problemów komunikacyjnych w rejonie		Uwaga częściowo uwzględniona. Kwestia organizacji siatki połączeń zawarta jest w działaniu kluczowym 4.3. W opisie działania 4.3.1 dot. optymalizacji funkcjonowania linii dopisano informację o usługach publicznych i strefach gospodarczych Działanie 5.4.5 dotyczy realizacji układów komunikacyjnych obszarów

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>funkcjonujących Stref Ekonomicznych – Przemysłowych, poprzez budowę chodników, kierowanie linii MPK.</p> <p>Eliminowanie barier dla pieszych, niepełnosprawnych w ciągu dróg gminnych publicznych, powiatowych i wojewódzkich.</p>		<p>inwestycyjnych i Stref Aktywności Gospodarczej m.in. służących poprawie bezpieczeństwa</p> <p>Działanie 3.5.3 dotyczy eliminacji barier infrastrukturalnych wzdłuż ciągów komunikacyjnych. W opisie działania dodano zapis dot. eliminacji barier w ciągu dróg publicznych</p>
12.	Osoba fizyczna	2. Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego – przez pryzmat zmian	Popieram rozbudowę linii tramwajowych poza obszar miejski, np. rozbudowę linii tramwajowej wzdłuż trasy Wolbromskiej, do Zielonek, a budową P+R na wysokości Północnej Obwodnicy Krakowa, co pozwoli przesiąść się na tramwaj osobom, które będą	Wprowadzenie na Białą Prądnik tramwaju 18 i 50 spowodowało znaczące zmniejszenie podróży samochodowych z obszaru obsługiwanego przez tramwaj. Jedynie tramwaj daje realną alternatywę dla samochodu, ponieważ niejednokrotnie	Uwagę przyjęto do wiadomości. W działaniu 2.4.1 i na Ryc. 13, 15 i 18 uwzględnione są kierunki perspektywicznego rozwoju transportu szynowego pomiędzy Krakowem a m.in. gminą Zielonki, gdzie konieczne jest przeprowadzenie szczegółowych analiz dot. zapotrzebowania i wyboru środka

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			chciały wjechać do Miasta od strony północnej, z obwodnicy.	dojście się nim szybciej niż z wykorzystaniem komunikacji indywidualnej. Dlatego konieczna jest dalsza rozbudowa sieci tramwajowej.	transportu (kolej, tramwaj). Ponadto opis działania 2.1.1 wskazuje na kryteria przyjęte na potrzeby realizacji infrastruktury typu „Parkuj i jedź”
13.	Osoba fizyczna	Ryc. 15. Istniejący i projektowany system transportowy Metropolii Krakowskiej w relacji do miejsc rozwoju nowoprojektowanej zabudowy	Proszę o uwzględnienie Zielonek jako kierunku rozwoju transportu szynowego.	Pozostałe kierunki perspektywicznego rozwoju transportu szynowego nie mogą ominąć Zielonek na północ od Krakowa. Stolica Gmin ościennych powinny być skomunikowane transportem szynowym z Krakowem.	Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). W działaniu 2.4.1 i na Ryc. 13, 15 i 18 uwzględnione są kierunki perspektywicznego rozwoju transportu szynowego pomiędzy Krakowem a m.in. gminą Zielonki, gdzie konieczne jest przeprowadzenie szczegółowych analiz dot. zapotrzebowania i wyboru środka transportu (kolej, tramwaj)
14.	Osoba fizyczna	2.4.3 Wyznaczenie perspektywicznych kierunków rozwoju sieci tramwajowej (w tym o charakterze obwodowym	Wyznaczenie sieci tramwajowej wzdłuż III obwodnicy Miasta powinno łączyć wszystkie linie tramwajowe jadące do centrum, by każdy mógł przesiąść się i	Spięcie ringiem tramwajowym jadącym wzdłuż III obwodnicy Miasta poprawi ilość pasażerów, dla których podróż między dwoma nieodległymi	Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Na Ryc. 13 zostały wskazane kierunki perspektywicznego rozwoju transportu sieci tramwajowej, w tym

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		wzdłuż III obwodnicy Miasta Krakowa) wraz z przygotowaniem do realizacji	pojechać tramwajem do nieodległego miejsca, np. z Pachońskiego do Galerii Bronowice	punktami była mało atrakcyjna, bo punkty przesiadkowe sprawiały, że podróż trwałaby znacznie dłużej niż powinna.	odcinki obwodowe biegnące częściowo równoległe do III obwodnicy (wskazany zakres wynika również z działania szczegółowego 2.4.3). Ich szczegółowy przebieg powinien zostać wyznaczony w ramach analiz eksperckich
15.	Gm. Kocmyrzów-Luborzyca	3.1. Logika i kierunki strategiczne rozwoju zrównoważonej mobilności wewnątrz Metropolii Krakowskiej. Strona 56	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 np. Gminą Kocmyrzów-Luborzyca oraz innych wynikających z projektu Strategii Rozwoju Krakowa	W Gminie Kocmyrzów-Luborzyca następuje znaczny wzrost liczby mieszkańców (w 2022 dla Gminy wydano najwięcej pozwoleń na budowę w powiecie krakowskim). Budowa drogi S7 oraz rozbudowa DW776, dostępność terenów budowlanych, sieć modernizowanych szkół przedszkoli czy żłobków, bogata oferta spędzania czasu	Uwaga częściowo uwzględniona. W działaniu 2.4.1 i na Ryc. 13, 15 i 18 uwzględnione są kierunki perspektywicznego rozwoju transportu szynowego, gdzie konieczne jest przeprowadzenie szczegółowych analiz dot. zapotrzebowania i wyboru środka transportu (kolej, tramwaj). Materiał uwzględnia również kierunek perspektywicznego rozwoju transportu szynowego w kierunku gm. Kocmyrzów-Luborzyca (przebieg

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
				wolnego spowodują, że zainteresowanie osiedlaniem się w gminie jeszcze wzrośnie. Obserwujemy także nasilanie się zjawiska tranzytu co generuje znaczny ruch drogowy. Skomunikowanie tramwajem Gminy Kocmyrzów-Luborzyca z Krakowem zmniejszy ilość samochodów wjeżdżających do Krakowa co wpłynie na korzystnie na zanieczyszczenie powietrza.	orientacyjny). Z uwagi na ogólny charakter części opisowej rozdziału 3.1 nie są w nim wskazywane konkretne gminy, szczegóły wynikają z ww. działania szczegółowego i oraz części mapowej. Uzupełniono jednocześnie opis działania szczegółowego 2.4.1 o przeprowadzenie analiz dot. uszczegółowienia przebiegu linii w ramach perspektywicznych kierunków rozwoju transportu szynowego
16.	Województwo Małopolskie	Strona 35: IV. Jak wygląda rzeczywistość – diagnoza. 5. Podsumowanie diagnozy i analiza SWOT; Słabe strony:	Przeniesienie zapisu o treści: „Poziom integracji taryfowo-biletowej” z zestawienia: „Słabych stron” do zestawienia: „Silnych stron”.	W dniu 01.08.2023 r. zaczęły obowiązywać „Bilety Możliwości”, czyli nowe oferty biletowe: „Bilet Metropolitalny” (pod tą nazwą funkcjonują dwie oferty: Miasta Krakowa oraz Spółki „Koleje Małopolskie” sp.	Uwaga częściowo uwzględniona. Po przeprowadzonej analizie, z uwagi na fakt zapoczątkowania integracji taryfowo-biletowej oraz ujęciu w ramach działania 4.5.1 działań w zakresie rozwoju integracji taryfowo-

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		„Poziom integracji taryfowo-biletowej”		z o.o.) oraz „Małopolski Bilet Zintegrowany” (oferta Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.). Powyższe oferty wprowadziły możliwość nabywania różnych rodzajów biletów (w tym miesięcznych, czy czasowych), które uprawniają pasażerów do korzystania – w wybranej przez pasażera strefie (strefach) – z usług realizowanych w ramach: o Komunikacji Miejskiej w Krakowie (autobusy i tramwaje); o przewozów kolejowych organizowanych przez Województwo Małopolskie, a obsługiwanych przez operatorów: „Koleje Małopolskie” sp. z o.o., POLREGIO S.A. i Koleje Śląskie sp. z o.o.; o Autobusowych Linii	biletowej na kolejne obszary w analizie SWOT przeniesiono integrację taryfowo-biletową do szans i zmieniono nazwę na Wzrastający poziom integracji taryfowo-biletowej

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
				<p>Dowozowych organizowanych przez Województwo Małopolskie; o autobusowej komunikacji gminnej organizowanej przez Gminy Wieliczka, Skawina, Niepołomice, Michałowice, Zielonki i Wielka Wieś.</p> <p>W związku z powyższym na obszarze, którego dotyczy opiniowany projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i Jej Obszaru Funkcjonalnego, istnieje już rozwiązanie wpisujące się w pojęcie „zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego”, które zostało zdefiniowane w art. 4 ust. 1 pkt 26 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz.</p>	

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
				<p>1343, z późn. zm.) jako: „rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażerabiletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego”.</p> <p>Ponadto wszystkie bilety sprzedawane w ramach Biletów Możliwości dostępne są w jednej aplikacji mobilnej iMKA, funkcjonującej w ramach systemu pn. Małopolska Karta Aglomeracyjna – zatem również w zakresie dystrybucji biletów nastąpiła integracja. Co ważne, wprowadzenie powyższego rozwiązania było możliwe dzięki współpracy licznych podmiotów: Miasta</p>	

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
				<p>Krakowa, Gmin wchodzących w skład Stowarzyszenia Metropolia Krakowska, Województwa Małopolskiego, oraz Spółki Koleje Małopolskie sp. z o.o. – pokazuje to zrozumienie tych podmiotów, dla idei integracji taryfowo-biletowej, jako kluczowego czynnika zwiększającego atrakcyjność publicznego transportu zbiorowego. Warto też podkreślić, że przyjęte rozwiązanie jest otwarte na włączanie nowych podmiotów (organizatorów publicznego transportu zbiorowego), co także stanowi jego zaletę i świadczy o możliwości dalszego rozwoju w tym zakresie. Można zatem stwierdzić, że na obszarze – którego dotyczy opiniowany</p>	

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
				projekt – funkcjonuje już integracja taryfowo-biletowa, na zaawansowanym poziomie. Wymienione powyżej okoliczności pozwalają więc wysunąć propozycję, aby ująć integrację taryfowo-biletową po stronie silnych stron.	
17.	Osoba fizyczna	Strona 64, rozdział 3.3, „wdrażanie i rozwój Stref Czystego Transportu w Krakowie i na terenie innych miast” /UWAGA zgłoszona przez 3 osoby w identycznym brzmieniu/	„likwidacja Stref Czystego Transportu, ewentualnie ograniczenie ich do ścisłych centrów miast o zwartej zabudowie”	Żadnych Stref Czystego Transportu, które są perfidnym sposobem wykluczania komunikacyjnego właścicieli starszych aut, którzy nie będą mogli się nimi poruszać ani w mieście ani gdziekolwiek, bo nawet nie przejadą od swojego garażu do granicy miasta. Strefy TYLKO w ścisłych centrach miasta, gdzie ruch samochodowy realnie wpływa na zanieczyszczenie powietrza. Polacy nie jeżdżą starymi	Uwaga nieuwzględniona. SUMP jako dokument o charakterze strategicznym wskazuje Strefę Czystego Transportu jako jedno z możliwych narzędzi wdrożeniowych, mających na celu redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne. Na tą chwilę SCT w Krakowie została podjęta Uchwałą Rady Miasta Krakowa do wdrożenia, dokument SUMP nie ma na celu zmiany tego kierunku działań.

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
				diesłami dlatego że nienawidzą Matki Ziemi, ale po prostu z biedy. Uszanujcie to!	Jednocześnie, w opisie działań 3.3.2. i 4.2.1 uszczegółowiono zapisy pod kątem konieczności przeprowadzenia analizy potrzeb (3.3.2) i konsultacji społecznych (4.2.1) dot. wprowadzania Stref Czystego Transportu, w tym norm emisji spalin samochodów, które będą mogły wjeżdżać do Strefy
18.	Osoba fizyczna	Str. 72, pkt. 2.3 Sieć dróg rowerowych Str. 74, pkt. 3.1 Audyt ruchu drogowego	Dodanie pkt. 2.3.6 Przywrócenie rowerów miejskich	Dobrze funkcjonujący system rowerów miejskich zmniejszy tłok w komunikacji i usprawni poruszanie się po mieście.	Uwaga częściowo uwzględniona. W działaniu 2.2.8 znajdują się zapisy dot. możliwości lokowania stacji roweru miejskiego jako jednego z możliwych rozwiązań poprawy jakości mobilności aktywnej W opisie działania 3.1.2 dopisano Skuteczne egzekwowanie przepisów

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		Str. 74, pkt. 3.2.2	Dodanie pkt. 3.1.4 Zwiększenie patroli policji w miejscach niebezpiecznych ... i progów zwalniających	Nawet najlepsza infrastruktura nie rozwiąże problemu miejsc niebezpiecznych, tj. jazdy niezgodnej z przepisami z nadmierną prędkością itp. Zwiększenie patroli i konsekwentne karanie mandatami za łamanie przepisów to szansa na podniesienie bezpieczeństwa takich miejsc	ruchu drogowego, w tym w szczególności pod kątem bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu W opisie działania 3.4.1 znajduje się zapis dot. progów zwalniających
19.	Osoba fizyczna	Str. 75, pkt. 3.4	Tak, jak w pkt. 3.1 - zwiększenie patroli policji, które będą pilnować konsekwencji przestrzegania przepisów	Przykładowo: w mojej okolicy większość kierowców nie respektuje i kompletnie ignoruje znaki "Strefa zamieszkania" (D-40). Czy w przypadku Strefy "Tempo30" nie będzie tak samo?	Uwaga częściowo uwzględniona. W opisie działania 3.1.2 dopisano Skuteczne egzekwowanie przepisów ruchu drogowego, w tym w szczególności pod kątem bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
20.	Osoba fizyczna	Str. 76, pkt. 4.1	Poprawa wizerunku komunikacji miejskiej – walka z problemem osób brudnych, cuchnących, nietrzeźwych, agresywnych itp. w pojazdach komunikacji miejskiej	Korzystając z komunikacji na co dzień naprawdę rzadko zdarza się, żeby w pojazdach nie było osób zakłócających podróż (nietrzeźwych, brudnych, awanturujących się, głośnych itp.), jest to bardzo powszechny problem, który realnie wpływa na wizerunek komunikacji miejskiej oraz na to, że wiele osób wybiera prywatne samochody, bo nie chcą mieć kontaktów z ww. osobami	Uwaga uwzględniona. W części opisowej działania 4.1.4 dopisano działanie dot. Kampanii i innych działań mających na celu promowanie właściwych zachowań w komunikacji publicznej oraz dbałości o czystość pojazdów i reakcji na zachowania niewłaściwe
21.	Osoba fizyczna	VII.2, str. 71, nr działania kluczowego 2.2	Dodanie pkt. 2.2.10 Kontrola egzekwowania ruchu drogowego w strefach wzmożonego ruchu pieszo-rowerowego	Ograniczenia prędkości - Strefa 30 km/h (w dz. XII ul. Ks. Łączka) nie jest respektowane. Nie widzę tam patroli policji. Pierwszeństwo pieszych w strefie oznaczonej znakiem D-40 i prawo pieszych do poruszania się całą szerokością drogi (ul. Złocieniowa) jest martwym przepisem	Uwaga częściowo uwzględniona. W opisie działania 3.1.2 dopisano Skuteczne egzekwowanie przepisów ruchu drogowego, w tym w szczególności pod kątem bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. Z uwagi na fakt, iż SUMP jest dokumentem o charakterze

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					strategicznym, szczegółowe uwagi dot. rozwiązań wpływających na bezpieczeństwo należy zgłaszać do właściwych Zarządców infrastruktury drogowej/właściwych Rad Dzielnic
22.	Osoba fizyczna	VII.2, str. 75, nr działania kluczowego 3.5.3	Eliminacja barier infrastrukturalnych wzdłuż ciągów komunikacyjnych oraz wprowadzanie rozwiązań ułatwiających poruszanie się. Zapewnienie ciągłości chodników i przejść dla pieszych. Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez montaż progów zwalniających	W dz. 12 – ul. Jędrzejczyka chodnik urywa się na wysokości przedszkola – rodzice i inni piesi chodzą po jezdni. Ul. Popiełuszki - brak przejść dla pieszych przy placu zabaw, na wysokości kościoła chodnik urywa się, nie ma przejścia, skrzyżowanie z ul. Lipowskiego – brak przejścia przez ul. Popiełuszki	Uwaga częściowo uwzględniona. Działanie 3.5.3 dotyczy eliminacji barier infrastrukturalnych wzdłuż ciągów komunikacyjnych. W opisie działania 3.5.3 dodano zapis dot. eliminacji barier w ciągu dróg publicznych oraz zapewnienia ciągłości chodników. Działania dot. organizacji bezpiecznych przejść dla pieszych ujęte są w ramach działania 3.4.1. W opisie działania 3.4.1 znajduje się zapis dot. progów zwalniających. Z uwagi na fakt, iż SUMP jest dokumentem o charakterze

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					strategicznym, szczegółowe uwagi dot. rozwiązań wpływających na bezpieczeństwo należy zgłaszać do właściwych Zarządców infrastruktury drogowej/właściwych Rad Dzielnic. Postulaty te zostaną ponadto wykorzystane w dalszych pracach, mających na celu wdrażanie założeń SUMP
23.	Osoba fizyczna	VII.2, nr działania kluczowego 3.4.5	Kontrola egzekwowania przez kierowców ograniczeń prędkości w strefie Tempo-30	Często, w praktyce takie ograniczenia nie są respektowane przez kierowców	Uwaga częściowo uwzględniona. W opisie działania 3.1.2 dopisano Skuteczne egzekwowanie przepisów ruchu drogowego, w tym w szczególności pod kątem bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu
24.	Osoba fizyczna	VII.2, str. 74, nr działania kluczowego 4.1	Poprawa wizerunku komunikacji miejskiej – walka z problemem osób brudnych, cuchnących, nietrzeźwych, agresywnych itp.	W szczególności zapobieganie obecności osób agresywnych, brudnych, pijanych, hałaśliwych w środkach transportu. Pasażerowie często rezygnują z	Uwaga uwzględniona. W części opisowej działania 4.1.4 dopisano działanie dot. Kampanii i innych działań mających na celu promowanie

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			w pojazdach komunikacji miejskiej	komunikacji publicznej z powodu obecności takich osób, przez co kampanie informacyjne z pkt. 4.1.1 - 4.1.5 mogą być nieskuteczne	właściwych zachowań w komunikacji publicznej oraz dbałości o czystość pojazdów i reakcji na zachowania niewłaściwe
25.	Osoba fizyczna		<p>Brałem udział w konsultacjach społecznych SUMP w Urzędzie Miasta Krakowa 30.10.2023 r.</p> <p>Jestem osobą fizyczną, mieszkańcem Krakowa. Mam kilka uwag, które nie kwalifikują się jako zmiany do tekstu szkicu SUMP, a są odpowiedzią na kwestie poruszone przez uczestników dyskusji. Mam też kilka uwag, których nie wypowiedziałem podczas spotkania, a których również nie zawarłem w papierowej wersji formularza z powodu ograniczonego miejsca.</p>		

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>1. Konieczność pracy z psychologami transportu Uzasadnienie: ludzie odbierają posiadanie samochodu za symbol statusu społecznego, a jazdę samochodem niczym podstawowe prawo człowieka. Podczas dyskusji po prelekcji, jeden z uczestników powiedział o "tresurze" społeczeństwa (obraźliwe względem "już wytresowanych" odpowiedzialnych mieszkańców) do używania komunikacji zbiorowej, co najprawdopodobniej wynika z przekonania, że komunikacja zbiorowa jest dla osób, których nie stać na zakup własnego samochodu. Najprawdopodobniej taki tok myślenia bierze się z retoryki i</p>		<p>Uwagi przyjęto do wiadomości, jednocześnie nie wprowadzając zmian w dokumencie. Przedstawione w pkt. 1 zgłoszonych uwag argumenty wpisują się w koncepcję wynikającą z procesu przygotowania SUMP.</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>marketingu lat 80. i 90. Chciałbym zasugerować zmianę retoryki wobec transportu publicznego.</p> <p>Jak pokazała dyskusja, kierowców nie przekonują argumenty środowiskowe. Dalsza retoryka o "śladzie węglowym" może być przeciwnie skuteczna. Jest odbierana jako rodzaj nowomowy. Natomiast, jak pokazała dyskusja, mieszkańcy posiadający samochody emocjonalnie reagują na kwestie wyłączeń pod budowę nowych dróg. Argument o prestiżu posiadania samochodu wciąż jest silny, lecz w dzisiejszych czasach nie ma on</p>		

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>uzasadnienia. Miał on swoje uzasadnienie w latach 80 i 90.</p> <p>Jedna z pań rozmówczyń poruszyła temat podwyżki cen biletów komunikacji miejskiej, nie biorąc pod uwagę kosztu alternatywnego, tj. całościowego posiadania samochodu. Jest to zrozumiałe, ponieważ już posiadając samochód, każdy kolejny wydatek na komunikację tylko zwiększa koszty; dodatkowo, jest on widoczny przy każdym zakupie biletu. Dla już posiadającego/cej samochód, każdy kolejny przejazd niejako "zwraca" koszt samochodu, natomiast koszt paliwa nie jest bezpośrednio widoczny dla kierowcy, który/która co jakiś okres tankuje taką samą ilość</p>		

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>paliwa. Sposób myślenia może przebiegać jako: – Kupię bilet za 6 złotych, to drogo, w dwie strony to już 12, muszę wydać dużo pieniędzy kupując dwa bilety. Już kupiłem, ubezpieczyłem i zatankowałem samochód, to teraz mogę jeździć do następnego tankowania, nie będę dokładał sobie dodatkowych kosztów. Komunikacja publiczna nie powinna być postrzegana jako “gorszy” środek transportu, tj., np. przeznaczony dla mniej zamożnych. Istotnie, dobrze sytuowani mieszkańcy miasta również chętnie korzystają z komunikacji miejskiej, korzystają z niej też Krakowscy studenci i turyści, więc ludzie wykształceni i obcy ze światem. Korzystanie z</p>		

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>samochodu powinno być przedstawiane jako przywilej. To, że każdy ma samochód – a głęboko w pamięci społecznej tkwi przekaz z lat, gdy samochód był symbolem statusu społecznego – prowadzi do presji społecznej na posiadanie coraz droższego, większego, mocniejszego samochodu. Jest to zupełnie irracjonalne, biorąc pod uwagę dobry stan naszych dróg, niewymagających jeżdżenia np. samochodami terenowymi. Przedstawienie jako przywilej rozumiem podobnie do rozumienia przez lotnictwo: albo lataś zgodnie z procedurami bezpieczeństwa, albo nie lataś wcale, bo latanie jest tylko dla odpowiedzialnych pilotów. Tak samo powinno być z ruchem</p>		

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			drogowym: Albo jeździsz zgodnie z przepisami, albo nie jeździsz wogóle, ponieważ kierowanie jest tylko dla odpowiedzialnych kierowców.		
			<p>2. Skuteczniejsze egzekwowanie przepisów – z pomocą narzędzi AI</p> <p>Egzekwowanie przepisów powinno się odbywać z użyciem najnowszych technologii, ale tak, aby nie budziło to skojarzeń społeczeństwa z inwigilacją osoby kierowcy lub pasażera. I tak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sugeruję odcinkowy pomiar prędkości na Krakowskich ulicach, rozpoczynając od tych, na których dopuszczalna prędkość jest ograniczona, tj. 		<p>Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Postulaty te zostaną przekazane do właściwych jednostek zaangażowanych we wdrażanie założeń SUMP. Z uwagi na fakt, iż SUMP jest dokumentem o charakterze strategicznym, szczegółowe uwagi dot. rozwiązań wpływających na bezpieczeństwo należy zgłaszać do właściwych podmiotów.</p> <p>Niezależnie od powyższego SUMP w ramach działania szczegółowego 3.2.2 przewiduje wprowadzanie ograniczeń prędkości</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>mniej, niż 50 km/h, wliczając w to strefy zamieszkania;</p> <ul style="list-style-type: none"> • proponuję bieżące liczenie ilości pojazdów na danej ulicy i w całym mieście, za pomocą najnowszych technologii. Na podstawie tego można by organizować ruch w zależności od natężenia ruchu w danej chwili (ograniczenia prędkości, drogi jednokierunkowe, zakazy postoju); • egzekwowanie wykroczeń drogowych (np. wystawianie mandatów za nieprawidłowe parkowanie) w oparciu o 		<p>Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Z uwagi na fakt, iż SUMP jest dokumentem o charakterze strategicznym, szczegółowe uwagi dot. organizacji ruchu należy zgłaszać do właściwych podmiotów. Postulaty te zostaną przekazane do właściwych jednostek zaangażowanych we wdrażanie założeń SUMP. Niezależnie od powyższego SUMP w ramach działania szczegółowego 4.4.1 obejmuje pomiary ruchu samochodowego</p> <p>Uwaga nieuwzględniona. Proponowane rozwiązanie wymaga przeprowadzenia dodatkowych analiz.</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>nagrania z monitoringu miejskiego (przykład: kamera monitoringu miejskiego nagrała kierowcę parkującego na odcinku oznaczonym znakiem “zakaz zatrzymywania się i postoj” – kierowca taki powinien otrzymać mandat na podstawie nagrania z monitoringu). Aby nie powodowało to dodatkowych kosztów związanych z obsługą monitoringu, mogłoby to opierać się na pracy najnowszych technologii (sztucznej inteligencji).</p>		<p>Z uwagi na fakt, iż SUMP jest dokumentem o charakterze strategicznym, szczegółowe uwagi dot. organizacji ruchu należy zgłaszać do właściwych podmiotów. Postulaty te zostaną przekazane do właściwych jednostek zaangażowanych we wdrażanie założeń SUMP.</p>

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

		<p>3. Strefa Czystego Transportu i ograniczenie ruchu na terenie miasta</p> <p>Strefa Czystego Transportu w obecnym brzmieniu budzi uzasadnione obawy o lobbing koncernów produkujących samochody elektryczne. Być może warte rozważenia byłoby uzależnienie możliwości wjazdu od bieżącej liczby pojazdów na ulicach Krakowa. Nie należy zakazywać posiadania samochodów, co zakazywać ich używania (biorąc pod uwagę fakt już poniesionych kosztów samochodu i niezauważania kosztów alternatywnych, jest to kwestia odpowiedniej retoryki.)</p> <p>Myślę, że warta wspomnienia w dyskusji jest powierzchnia, jaką</p>		<p>Uwaga nieuwzględniona. SUMP jako dokument o charakterze strategicznym wskazuje Strefę Czystego Transportu jako jedno z możliwych narzędzi wdrożeniowych, mających na celu redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne. Na tą chwilę SCT w Krakowie została podjęta Uchwałą Rady Miasta Krakowa do wdrożenia, dokument SUMP nie ma na celu zmiany tego kierunku działań.</p> <p>Jednocześnie, w opisie działań 3.3.2. i 4.2.1 uszczegółowiono zapisy pod kątem konieczności przeprowadzenia analizy potrzeb (3.3.2) i konsultacji społecznych (4.2.1) dot. wprowadzania Stref Czystego Transportu, w tym norm emisji spalin samochodów, które będą mogły wjeżdżać do Strefy</p> <p>Uwaga przyjęta do wiadomości. Podejście to wpisuje się w założenia SUMP i znajduje odzwierciedlenie w planowanych do realizacji działaniach</p>
--	--	--	--	--

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

			<p>zajmują drogi i parkingi. Na tych obszarach można zbudować cokolwiek innego, pod warunkiem, że będzie sprawny transport publiczny, i będzie się dało tam funkcjonować bez samochodu.</p> <p>4. Kwestia wyłączeń i budowy drogi S7 Kraków – Myślenice</p> <p>W nawiązaniu do wyłączeń : GDDKiA planuje nowy przebieg drogi S7 Kraków – Myślenice. Każdy wariant jest bardzo kontrowersyjny. W dniu 13.07.2022 skierowałem zapytanie nr BGD.WSA.053.499.2022.AW w trybie dostępu do informacji publicznej do GDDKiA, z którego wynikało, że do sporządzenia prognoz ruchu dla wszystkich wariantów, GDDKiA nie wzięła pod uwagę budowy linii kolejowej Podłęże – Piekietko,</p>		<p>Uwaga przyjęta do wiadomości. W dokumencie SUMP linia kolejowa do Myślenic oraz linia kolejowa Podłęże - Piekietko zostały uwzględnione jako planowane linie kolejowe lub jako perspektywiczne kierunki rozwoju transportu szynowego. Postulaty te zostaną przekazane do właściwych jednostek zaangażowanych we wdrażanie założeń SUMP.</p>
--	--	--	--	--	---

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

			<p>ani poprawy jakości przewozów autobusowych i kolejowych Kraków-Zakopane, Kraków-Sucha Beskidzka, Kraków-Wadowice. Kolej Kraków-Myślenice GDDKiA wzięło pod uwagę jedynie na zasadzie rezerwy terenu. GDDKiA wzięła pod uwagę badania ruchu drogowego z roku 2021, i zakłada znaczne zwiększenie ruchu drogowego pomimo negatywnych prognoz demograficznych dla Podhala i pozytywnych dla miasta Krakowa. Dla osób korzystających z komunikacji publicznej, jest to jasny sygnał, że ich sposób transportu nie jest brany pod uwagę planując drogę S7 Kraków – Myślenice. Postuluję o wystąpienie do GDDKiA o przeprowadzenie nowych prognoz ruchu na poszczególnych wariantach przebiegu, biorąc pod uwagę poprawę jakości transportu</p>		
--	--	--	--	--	--

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

		<p>publicznego. Może się okazać, że przy sprawnym transporcie publicznym, taka inwestycja, jak zakładana, nie jest potrzebna.</p> <p>5. Usprawnienia komunikacji publicznej</p> <p>Definicji wymaga słowo "sprawna" komunikacja publiczna. Znow należy skorzystać z pomocy psychologów transportu, przy jakim czasie na przesiadkę lub jakim czasie oczekiwania, pasażer jest skłonny zrezygnować z samochodu na rzecz komunikacji publicznej. Praktycznymi aspektami, które również trzeba wziąć pod uwagę, są: zakupy – jak wygodnie wziąć większy bagaż. Deszcz – jak wygodnie poruszać się komunikacją publiczną w deszczu. Możliwość zatrzymania się poza przystankiem. Opóźnienia – żeby pasażer mógł</p>		<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Dokument SUMP wśród proponowanych działań szczegółowych zawiera m.in. działanie 4.3.1 dotyczące optymalizacji funkcjonowania linii aglomeracyjnych, w tym pod kątem zapewnienia możliwości dogodnych przesiadek. Zmieniono nazwę działania pod kątem optymalizacji funkcjonowania linii autobusowych, by nie ograniczać się w tym zakresie wyłącznie do linii aglomeracyjnych.</p>
--	--	---	--	--

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

			<p>się przesiąść na pojazd innego przewoźnika, jeśli jego pierwszy pojazd jest opóźniony.</p> <p>Godzina ostatniego kursu – jestem zdania, że komunikacja powinna się odbywać 24 godziny z najmniejszą częstotliwością co 1 godz. Podróżowanie między mniejszymi miejscowościami nie może się odbywać tylko przez miasto centralne. Niektóre kursy mogą być rozkładowe, a inne zamawiane przez aplikację. Również trasa takich kursów mogłaby być ustalana przez aplikację.</p>		<p>Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Przy zmianach częstotliwości kursów konieczna jest szczegółowa analiza efektywności kosztowej proponowanych rozwiązań. Działania szczegółowe SUMP obejmują stosowanie rozwiązań typu Telebus, szczegóły stosowanych rozwiązań zależą od ustaleń podejmowanych w ramach zarządzania systemem transportu publicznego, do wzięcia pod uwagę koszty oraz efektywność kursów w planowanej częstotliwości</p>
--	--	--	---	--	---

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

--	--	--	--	--	--

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
26.	Osoba fizyczna	STRONA 54: Kluczową rolę w przemieszczeniach na terenie Miasta Krakowa odgrywa system transportu szynowego oparty o realizację szybkiego tramwaju w formie premetra Ryc. 13	Brak definicji szybkiego tramwaju w formie premetra i brak odniesienia tej formy transportu w stosunku do innych form komunikacji szynowej. Czy premetro ma być odrębnym, niezintegrowanym z resztą systemu komunikacji zbiorowej, środkiem transportowym, zarządzanym przez dodatkowy podmiot z własną taryfą biletową? Czy będzie szybsze niż tramwaj aktualnie jadący w tunelu pod Dworcem Głównym, pod Trasą Łagiewnicką, albo zaprojektowany pod Rondem Polsadu? Czy premetro w rejonie ul. Piastowskiej albo Pl. Centralnego będzie bardziej bezkolizyjne niż dotychczasowy	Na Ryc. 13 przedstawiono linię premetra szybkiego tramwaju oraz m.in. linie tramwajowe oraz kierunki perspektywicznego rozwoju szybkiego tramwaju, i kierunki perspektywicznego rozwoju pozostałej sieci tramwajowej. Nie wiadomo na czym ma polegać premetro, gdyż brak definicji w tekście, a na mapie brak rozróżnienia dla odcinków szybkiego tramwaju i tramwaju tradycyjnego	Uwaga częściowo uwzględniona. Na Ryc. 13 linia premetra szybkiego tramwaju została rozróżniona zgodnie z opisem w legendzie. Zgodnie z opracowanym „Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie” jako premetro należy rozumieć podsystem transportu zbiorowego opierający się na nowoczesnym taborze tramwajowym oraz rozwiązaniach bezkolizyjnych tras. Definicja ta została uwzględniona w słowniku skrótów i definicji w dokumencie. Premetro stanowić będzie integralną część systemu transportu zbiorowego. Szczegóły proponowanych rozwiązań wynikają z ww. dokumentu studium.

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			szybki tramwaj albo choćby zwykły tramwaj? Czy zwykły tramwaj na Al. Andersa i Al. Solidarności zostanie zlikwidowany czy powiązany z premetrem?		
27.	Osoba fizyczna	Ryc. 13 i Ryc 15.	Brak spójności	Na Ryc. 13 perspektywa rozwoju kolei na Klinach, której brak na Ryc. 15. Na Ryc. 15 perspektywa rozwoju kolei z Balic do Skawiny, której brak na Ryc. 13	Uwaga nieuwzględniona. Wskazane mapy obejmują zróżnicowany zakres terytorialny (Ryc. 13 dotyczy obszaru Miasta Krakowa, w związku z czym zawiera ona dokładniejszy zakres danych)
28.	Osoba fizyczna	STRONA 59/60 i Ryc. 14: Docelowy układ drogowy obejmujący relacje zewnętrzne Miasta Krakowa jako węzła sieci TEN-T opiera się na roli	Brak odcinka S7 na ryc. 14 pomiędzy Krakowem, a Myślenicami, choćby w formie perspektywicznej strzałki	Brak ciągłości drogi S7 z Krakowa na południe i połączenia jej z S52 oraz dalszy brak rozwiązań planistycznych w tym zakresie będzie skrajnie negatywnie oddziaływał na mobilność Metropolii Krakowskiej, podobnie jak	Uwaga nieuwzględniona. Po zmianach na Ryc. 14 (skorygowano nr na Ryc. 20) wprowadzonych po analizie uwag zgłoszonych w ramach procesu konsultacji społecznych uwzględnia się odcinki będące na etapie budowy, z pozyskaną decyzją środowiskową lub ze wskazanym

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		układu dróg krajowych (w tym ekspresowych) ...		rezygnacja z budowy Trasy Balickiej mimo planowanej rozbudowy centrów usługowych, produkcyjnych i logistycznych (Ryc. 13) oraz rozwój pasażerskiego portu lotniczego.	proponowanym przebiegiem. Droga S7 pomiędzy Krakowem a Myślenicami nie ma dotychczas ustalonego przebiegu
29.	Gmina Skawina	Str. 56 Mapa	<ul style="list-style-type: none"> • zaznaczono istniejące stacje kolejowe w Radziszowie i Podborach Skawińskich - budynki stacji są nieczynne, tak jak inne budynki byłych dworców kol. np. Skawina Zach., Wilekie Drogi. Czy nie powinno się ich traktować jako przystanek kolejowy • jako teren zabudowy usługowej powinno się również zaznaczyć SAG i SAG HUTA 		<p>Uwaga nieuwzględniona. Terminologia w zakresie stacji/przystanków kolejowych stosowana jest zgodnie z podziałem i definicjami PKP PLK</p> <p>Mapa obejmuje obszary nowoprojektowanej zabudowy usługowej i produkcyjnej</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			(tereny istotne z punktu widzenia położenia przy przystankach kolejowych)		
30.	Gmina Skawina	Str. 58 Mapa	Może warto byłoby dołożyć ALD planowane np. łączące 2 powiaty KŁW-SKW, SKW-SUŁKOWICE? jako planowane zgodnie z projektem SUMP Skawina		Uwaga uwzględniona. Na Ryc. 18 dodano wskazane linie ALD
31.	Gmina Skawina	Str. 59 Mapa	stan realizacji parkingów P&R. część parkingów oznaczonych jako planowane jest już w trakcie realizacji: Zelczyna, Jaśkowice, Radziszów Centrum, Wola Radziszowska Lipki (tak jak SUMP Gminy Skawina)		Uwaga uwzględniona. Na Ryc. 19 poprawiono parkingi Parkuj i Jedź jako będące w trakcie realizacji
32.	Gmina Skawina	Str. 60 Mapa	<ul style="list-style-type: none"> planowane drogi wojewódzkie - propozycja nie określania dokładnego przebiegu drogi 	zaznaczony przebieg jest rozbieżny z wariantami wskazanymi w STEŚ	Uwaga częściowo uwzględniona. Po zmianach na Ryc. 14 (skorygowano nr na Ryc. 20) wprowadzonych po analizie uwag zgłoszonych w ramach procesu konsultacji społecznych

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			tylko zaznaczenia jej w formie strzałki kierunkowej, • brak aktualnej drogi DW 953		uwzględnia odcinki będące na etapie budowy, z pozyskaną decyzją środowiskową lub ze wskazanym proponowanym przebiegiem. Biorąc pod uwagę powyższe podejście do zakresu danych prezentowanych na Ryc. 20 w odniesieniu do projektowanej sieci drogowej na mapie zaznaczono aktualny przebieg DW 953
33.	Gmina Skawina	Str. 67-80	Proponuje się uwzględnienie gmin w następujących działaniach: 1.1.3 - Wprowadzenie zautomatyzowanego systemu wspomagania organizacji parkowania - kategoria niski 2.4.1	Działania te planowane są w SUMP Gminy Skawina	Uwzględniono Nie uwzględniono - wskazane działanie pod kątem planistycznym i

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>2.4.7 - Realizacja buspasów - kategoria niski/średni</p> <p>2.4.8 - Realizacja i rozwój systemu umożliwiającego wprowadzenie priorytetu dla tramwajów i autobusów - kategoria średni</p> <p>3.2.3 - działania pilotażowe obejmujące czasowe zamykanie dróg w okolicach szkół - kategoria średni</p> <p>3.4.3 - wprowadzenie rozwiązań separujących dla UTO,UWR - kategoria średni</p>		<p>realizacyjnym zostało przypisane do poziomu ponadlokalnego (zarządcy infrastruktury)</p> <p>Uwzględniono</p> <p>Uwzględniono</p> <p>Uwzględniono</p> <p>Uwzględniono</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>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 - kategoria średni</p> <p>4.3.4 - zwiększenie częstotliwości kursowania niektórych autobusów MPK - kategoria średni</p> <p>4.4.1 - Pomiary ruchu samochodowego, szczególnie na drogach wjazdowych do obszaru funkcjonalnego... - kategoria niski - propozycja zmiany nazwy działania</p>		<p>Uwzględniono</p> <p>Uwzględniono</p> <p>Uwzględniono częściowo (w dotychczasowej nazwie działania uwzględniono całość obszaru objętego założeniami SUMP)</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>4.4.3 - Badania ankietowe podróżnych dotyczące ich zachowań komunikacyjnych oraz oczekiwań i poziomu zadowolenia z jakości transportu zbiorowego - kategoria wysoki</p> <p>4.5.1 Działania koordynacyjne w zakresie wprowadzania i rozwoju wspólnej taryfy biletowej - kategoria wysoki</p> <p>4.5.5 Wdrożenie i/lub rozwój rozwiązań cyfrowych (digitalizacja) wspomagających korzystanie z transportu zbiorowego i mobilności aktywnej oraz podróży współdzielonych - kategoria średni</p>		<p>Uwzględniono</p> <p>Uwzględniono</p> <p>Nie uwzględniono - w ramach tego działania nacisk położony jest na wdrażanie wspólnych rozwiązań na poziomie współpracy ponadlokalnej, w tym w ramach systemu MKA</p> <p>Uwzględniono częściowo - w działaniu tym nacisk położony jest na</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>5.1.1 Opracowanie SULP na terenie Metropolii Krakowskiej - kategoria niski - propozycja zmiany brzmienia działania</p> <p>5.4.4 - czy w zadaniu nie powinno uwzględnić się innych rzek, nie tylko Wisły. Uwaga istotna pod kątem planowanego połączenia mostowego na rzece Skawinka (zgodnie z projektem SUMP dla Gminy Skawina)</p>		<p>przygotowanie dokumentu na poziomie ponadlokalnym. W przypadku nazwy – zmieniono na Plan Zrównoważonej Logistyki Miejskiej</p> <p>Uwzględniono - w nazwie działania 5.4.4 dodano sformułowanie “oraz pozostałych rzek”, w opisie natomiast zmieniono na „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>Ponadto, w rozdziale VII pkt. 2 przy graficznym opisie oznaczenia</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					priorytetów dodano informację w zakresie tego, że zaznaczenie konkretnego zasięgu wdrożenia oznacza również potencjalną możliwość realizacji działań
34.	Gmina Wielka Wieś	3.1. Logika i kierunki strategiczne rozwoju zrównoważonej mobilności wewnątrz Metropolii Krakowskiej str. 54 ryc. 13.	Linia premetra szybkiego tramwaju została zlokalizowana w okolicach ul. Stelmachów - początkowy/końcowy fragment linii premetra powinien być zlokalizowany na obrzeżach miasta w okolicach ul. Gaik - na terenach usługowych wskazanych w MPZP. Wnioskujemy o wydłużenie linii o ok. 2 km wzdłuż ul. Jasnogórskiej (w kierunku północno-zachodnim).	Z uwagi na dynamiczny wzrost liczby mieszkańców Gminy Wielka Wieś (ponad 30% w ostatnich 5 latach) oraz ciągle wzrastającą liczbę samochodów wjeżdżających do Krakowa drogą krajową nr 94 (od strony Olkusza) uzasadnione jest zlokalizowanie stacji początkowej/końcowej linii premetra możliwie blisko granicy z Gminą Wielka Wieś. Miejscowości bezpośrednio	Uwaga częściowo uwzględniona. Przebieg linii premetra szybkiego tramwaju został zaznaczony zgodnie z założeniami "Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie" oraz Strategii Rozwoju Krakowa. W związku ze strategicznym, ogólnym charakterem dokumentu SUMP - w odniesieniu do transportu szynowego (którego elementem jest sieć tramwajowa) zostały w nim wskazane kierunki perspektywnego rozwoju. W przypadku Gminy Wielka Wieś

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
				<p>sąsiadujące z Krakowem, tj. Modlnica i Modlniczka są obecnie i będą w przyszłości terenem powstającej i nowoprojektowanej zabudowy. Proponowana lokalizacja wraz z powstaniem parkingu spowoduje ograniczenie liczby indywidualnych samochodów wjeżdżających na teren miasta poprzez stworzenie dogodnych warunków na pozostawienie samochodu i kontynuowanie dalszej podróży transportem zbiorowym. Droga DK94 jest naturalną osią komunikacyjną dla osób docierających do Krakowa z gmin Wielka Wieś, Jerzmanowice-Przebinia oraz z Olkusza i Śląska. Dodatkowym atutem jest bliskość dostępu do linii wysokiego napięcia oraz</p>	<p>kierunek ten został zaznaczony jako perspektywiczny rozwój transportu szynowego bez przesadzania jaki rodzaj transportu będzie wdrażany (sieć tramwajowa/kolej w ramach proponowanego korytarza Szprychy nr 7 Kraków – Węzeł Małopolsko-Śląski na potrzeby Centralnego Portu Komunikacyjnego). Został on zaprezentowany strzałką “łączoną” przez Gminę Zielonki.</p> <p>W związku z brakiem przesądzeń co do wybrania docelowego wariantu i formy rozwoju transportu szynowego w kierunku Gminy Wielka Wieś na Ryc. 13 wskazano dodatkowy kierunek perspektywicznego rozwoju transportu szynowego w kierunku gminy wzdłuż ul. Jasnogórskiej.</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
				<p>projektowanie rozbudowy ul. Gaik i ronda na skrzyżowaniu z ul. Jasnogórską. Rozbudowa da możliwość stworzenia układu komunikacyjnego odpowiedniego do obsługi przystanku premetra. Ul. Jasnogórska posiada rezerwę terenu do realizacji takiej inwestycji. Ponadto na terenach przyległych do Północnej Obwodnicy Krakowa po stronie Gminy Wielka Wieś następuje dynamiczna zabudowa. W przyszłości na tym terenie będzie mieszkać kilka tysięcy mieszkańców. Bliska lokalizacja pętli tramwajowej/premetra korzystnie wpłynie na decyzję o rezygnacji z indywidualnego transportu samochodowego. Po</p>	<p>Zgodnie z opisem działania szczegółowego 2.4.1 SUMP "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)."</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
				<p>obu stronach Północnej Obwodnicy Krakowa po stronie Gminy Wielka Wieś znajdują się strefy usługowo-gospodarcze generujące duże zatrudnienie, w tym mieszkańców Krakowa, dla których lokalizacja pętli tramwajowej/premetra w pobliżu miejsca pracy będzie korzystna.</p> <p>Nie bez znaczenia jest też fakt, że Gmina Wielka Wieś jest obecnie najmłodsza gminą w Małopolsce patrząc na średnią wieku swoich mieszkańców.</p> <p>Z uwagi na długoterminową wizję rozwoju transportu zbiorowego przedstawionego w SUMP, biorąc pod uwagę planowane na terenie Krakowa inwestycje i powyższe</p>	

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>Na grafice nie w pełni widoczna linia z kierunkiem perspektywicznego rozwoju transportu szynowego w północnej części grafiki – brak końca strzałki i terenu Gminy Wielka Wieś.</p>	<p>argumenty proponowane przedłużenie linii premetra jest bezdyskusyjnie uzasadnione i daje możliwości koordynacji i sieciowania rozpoczętych już działań inwestycyjnych znajdujących się w różnych stadiach zaawansowania. Stacja końcowa/początkowa zlokalizowana w proponowanym miejscu będzie niewątpliwie ważnym regionalnym węzłem komunikacyjnym.</p> <p>Uzupełnić grafikę.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. W związku z przyjętą na Ryc. 13 perspektywą Miasta Krakowa i dopasowaniem do</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					niej skali mapy nie został na niej ujęty obszar Gminy Wielka Wieś, całość grafiki widoczna jest na Ryc. 15
35.	Gmina Wielka Wieś	3.1. Logika i kierunki strategiczne rozwoju zrównoważonej mobilności wewnątrz Metropolii Krakowskiej str. 56 ryc. 15.	Pozostałe kierunki perspektywicznego rozwoju transportu szynowego - powinno być jak na ryc. 13: kierunki perspektywicznego rozwoju transportu szynowego. Priorytetowym kierunkiem perspektywicznego rozwoju transportu szynowego dla Gminy Wielka Wieś jest kierunek od Ronda Ofiar Katynia wzdłuż ul. Jasnogórskiej w okolice ul. Gaik.	Niezgodność opisu strzałek na legendzie między ryc. 13 i ryc. 15. Uzasadnienie jak w pkt. powyżej	Uwaga nieuwzględniona. Na Ryc. 15 pokazany jest również kierunek perspektywicznego rozwoju Kolei Dużych Prędkości (KDP), stąd oznaczenie w legendzie „Pozostałe kierunki perspektywicznego rozwoju transportu szynowego” Uwaga częściowo uwzględniona. W związku z brakiem przesądzeń co do wybrania docelowego wariantu i formy rozwoju transportu szynowego w kierunku Gminy Wielka Wieś na Ryc. 15 wskazano dodatkowy kierunek perspektywicznego rozwoju

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					<p>transportu szynowego w kierunku gminy wzdłuż ul. Jasnogórskiej.</p> <p>Zgodnie z opisem działania szczegółowego 2.4.1 SUMP "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)."</p>
36.	Gmina Wielka Wieś	3.2. Logika i kierunki strategiczne rozwoju zrównoważonej mobilności w relacjach z gminami Obszaru Funkcjonalnego str. 58 ryc. 18.	Pozostałe kierunki perspektywicznego rozwoju transportu szynowego - powinno być jak na ryc. 13: kierunki perspektywicznego rozwoju transportu szynowego.	Niezgodność opisu strzałek na legendzie między ryc. 13 i ryc. 18.	Uwaga nieuwzględniona. Na Ryc. 15 pokazany jest również kierunek perspektywicznego rozwoju Kolei Dużych Prędkości (KDP), stąd oznaczenie w legendzie „Pozostałe kierunki perspektywicznego rozwoju transportu szynowego”

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			Priorytetowym kierunkiem perspektywicznego rozwoju transportu szynowego dla Gminy Wielka Wieś jest kierunek od Ronda Ofiar Katynia wzdłuż ul. Jasnogórskiej w okolice ul. Gaik.	Uzasadnienie jak w pkt 1.	Uwaga częściowo uwzględniona. Na Ryc. 18 wskazano dodatkowy kierunek perspektywicznego rozwoju transportu szynowego w kierunku gminy wzdłuż ul. Jasnogórskiej. Zgodnie z opisem działania szczegółowego 2.4.1 SUMP "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)."
37.	Gmina Wielka Wieś	3.2. Logika i kierunki strategiczne rozwoju zrównoważonej mobilności	Planowany parking „Parkuj i Jedź” w okolicach ul. Stelmachów powinien być położony możliwie	Planowana rozbudowa ul. Gaik oraz przebudowa ronda na skrzyżowaniu z ul. Jasnogorską	Uwaga nieuwzględniona. Lokalizacja parkingu "Parkuj i Jedź" w okolicy ul. Stelmachów/Chełmońskiego została

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		w relacjach z gminami Obszaru Funkcjonalnego str. 59 ryc. 19.	blisko granicy Miasta i Gminy Wielka Wieś. Wnioskujemy o zmianę lokalizacji o ok. 2 km w kierunku północno zachodnim w okolice ul. Gaik na obszarze usługowym wskazanym w MPZP.	daje możliwość dostosowania infrastruktury drogowej do obsługi przyszłego parkingu. Dodatkowo wpłynie na jednorodność zagospodarowania terenu przy ul. Stelmachów jako terenu usługowego jednorodnego z terenami sąsiednimi.	zaznaczona zgodnie z założeniami "Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie" w planach budowy linii premetra szybkiego tramwaju i linii tramwajowej do Bronowic Wielkich. Ze względu na już planowaną lokalizację w bezpośrednim sąsiedztwie ulicy Jasnogórskiej, do którego będzie zapewniony dobry dojazd z tej ulicy wjazdowej do miasta, istnieje konieczność przeprowadzenia szczegółowych analiz co do zasadności zmiany lokalizacji. W przypadku budowy obiektów „Parkuj i Jedź” kryteria zidentyfikowane na potrzeby realizacji tego typu infrastruktury zawarte są w opisie działania 2.1.1 Odniesienie do podejścia do priorytetowych kierunków perspektywicznego rozwoju

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
				<p>Budowa parkingu będzie komplementarna ze zmianą lokalizacji stacji premetra uzasadnioną w punkcie 1.</p> <p>Na grafice wnosimy zaznaczyć istniejące parkingi, które obecnie pełnią rolę parkingów „Parkuj i Jedź”: os. Murownia (pętla autobusowa – potencjalnie do rozbudowy), Wielka Wieś, ul. Krakowska 51 (przy gminnym budynku wielofunkcyjnym), Szyce, pl. Wspólnoty 1 (przy Urzędzie Gminy Wielka Wieś – potencjalnie do rozbudowy)</p>	<p>transportu szynowego Gminy Wielka Wieś została wskazana w ramach odpowiedzi na poprzednie uwagi.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona. Na Ryc. 19 zostały zaznaczone parkingi „Parkuj i Jedź”, które formalnie spełniają tę funkcję, nie są tu zaznaczane inne parkingi formalnie nie pełniące tej funkcji</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
38.	Osoba fizyczna	Str. 85: Wykaz głównych wskaźników rezultatu i wartości docelowych w 2033 r. dla obszaru objętego Planem - Dostęp do usług w zakresie mobilności - Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego – WZROST O 2,5 PROC. z 44,5 proc. do 47 proc.	Progres o 2,5 proc. w dostępie do usług w zakresie mobilności – wskaźnik odsetka Mieszkańców z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego – pokazuje minimalną skuteczność wdrażania PZMMKiOF. Taka zmiana może być efektem osiedlania się większej liczby mieszkańców w obszarach dobrze skomunikowanych; bez interwencji PZMMKiOF.	Nieskuteczność i mierne efekty PZMMKiOF powinny skutkować odrzuceniem PZMMKiOF w całości.	Uwaga nieuwzględniona. Wartości wskaźnika zostały obliczone na podstawie analiz GIS. Wartość docelowa w 2033 roku jest wartością minimalną. Oszacowano ją w stosunku do wartości bazowej obliczonej na podstawie analizy planowanych obecnie inwestycji z nowymi przystankami transportu zbiorowego realnych do wykonania w okresie 10-letnim (z uwzględnieniem możliwości finansowych i praktyki wieloletnich okresów przygotowawczych poprzedzających budowę) oraz możliwości zwiększenia liczby kursów przede wszystkim w transporcie kolejowym. Wartość ta może być wyższa w 2033 roku w przypadku zwiększenia środków finansowych na inwestycje i przyspieszenia procedur

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					poprzedzających budowę kolejnych inwestycji.
39.	Osoba fizyczna	Str. 86: Wykaz głównych wskaźników rezultatu i wartości docelowych w 2033 r. dla obszaru objętego Planem a) Udział podróży samochodem osobowym w podziale działań przewozowych b) Udział podróży obowiązkowych w strukturze motywacji podróży(handel i usługi publiczne) c) Wskaźnik motoryzacji d) Średni czas podróży	- Brak danych dla wskaźników (podanych na str. 86) – podważenie wiarygodności dokumentu	Efektywność PZMMKiOF nie będzie mierzalna – dokument nie może być podstawą prowadzenia polityk opartych na dowodach – to powinno skutkować odrzuceniem PZMMKiOF w całości	Uwaga nieuwzględniona. Jak wskazano w projekcie dokumentu, wskaźniki te zostaną uzupełnione na podstawie będących na moment rozpoczęcia konsultacji w trakcie opracowania wyników Kompleksowych Badań Ruchu 2023.

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
40.	Osoba fizyczna	Str. 87: - w zakresie infrastruktury: b) Długość sieci tramwajowej wzrost o 12 km – z 103 km bazowego do 115 km docelowego w 2033 roku;	<p>W perspektywie 2033 roku „osiągnięcie” wzrostu długości sieci tramwajowej o 12 km – wobec zapisów w treści PZMMKiOF o potrzebie zwiększenia dostępności do transportu szynowego i o potrzebie skrócenia czasów dojazdu transportem publicznym dezawuuje całość dokumentu PZMMKiOF.</p> <p>Nie da się takiego dokumentu nazwać „odpowiedzią na potrzeby mieszkańców”. Odpowiedzi takiej nie może stanowić zespół skomplikowanych i kosztownych działań, których efektem będzie jedynie 11-procentowy wzrost długości sieci kluczowej</p>	Wniosek o odrzucenie PZMMiKOF w całości	Uwaga nieuwzględniona. Wartość docelowa w 2033 roku jest wartością minimalną. Oszacowano ją w stosunku do wartości bazowej obliczonej na podstawie analizy planowanych obecnie inwestycji tramwajowych realnych do wykonania w okresie 10-letnim (z uwzględnieniem możliwości finansowych i praktyki wieloletnich okresów przygotowawczych poprzedzających budowę). Wartość ta może być wyższa w 2033 roku w przypadku zwiększenia środków finansowych na inwestycje i przyspieszenia procedur poprzedzających budowę kolejnych inwestycji. Biorąc pod uwagę charakter inwestycji w rozbudowę sieci tramwajowej prognozowany wzrost nie jest na niskim poziomie, przyjęte zostały realne do przeprowadzenia inwestycje. Ocena skuteczności

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			infrastruktury transportowej na przestrzeni 10 lat.		działań SUMP w odpowiedzi na potrzeby mieszkańców wyłącznie na podstawie planowanej do osiągnięcia w przyjętej perspektywie czasowej wartości docelowej wskaźnika dot. Długości sieci tramwajowej, bez wzięcia pod uwagę całokształtu działań wynikających z SUMP z uwagi na jego kompleksowy charakter oraz bez pełnej wiedzy w zakresie efektywności kosztowej poszczególnych rozwiązań nie jest zasadna.
41.	Osoba fizyczna	Str. 87: - Liczba organizatorów transportu publicznego honorujących Bilet Metropolitalny (str. 87) – wzrost o 4 organizatorów – z 8 na poziomie bazowym	Przy takiej liczbie organizatorów powinny być podane ich nazwy, także tych nowych 4 organizatorów. Jeśli nie są obecnie znani, powinna być zaprezentowana droga dojścia do poszerzenia liczby organizatorów, które to	Wniosek o doprecyzowanie lub poszerzenie treści tego punktu.	Uwaga nieuwzględniona. W dokumencie SUMP z uwagi na jego strategiczny charakter nie są wskazywane nazwy poszczególnych Organizatorów. Działania związane z rozwojem wspólnej taryfy biletowej zostały zaplanowane w dokumencie. Ocena przyjętej wartości docelowej

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		do 12 docelowo w 2033 roku	poszerzenie nie będzie sprowadzać się jedynie do pozyskania podmiotów wydzielonych w ramach istniejących grup kapitałowych, lecz będzie mieć pozytywny wpływ na konkurencyjność w obszarze transportu publicznego. Zapis na pograniczu beletrystyki, a nie na precyzyjnych danych		przedmiotowego wskaźnika charakteru zapisów dokumentu bez pełnej wiedzy w zakresie dotychczasowego procesu dot. wprowadzania integracji taryfowo-biletowej oraz dalszych planów Organizatorów transportu w tym zakresie nie jest zasadna
42.	Osoba fizyczna	Str. 5: Podejście kluczowych instytucji na szczeblu Unii Europejskiej, w tym Komisji Europejskiej, ukierunkowane jest <u>na konieczność posiadania strategicznego dokumentu wskazującego na główne kierunki rozwoju</u>	Nieprawdą jest podawana w dokumencie „konieczność posiadania” przez miasto dokumentu SUMP. W tym samym dokumencie – PZMMiKOF – są podane państwa, w których takie dokumenty opracowuje się dobrowolnie.	Należy przebadać raz jeszcze stan faktyczny w zakresie obligatoryjności posiadania przez miasto/metropolię SUMP i zmienić zapis w treści PZMMiKOF	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniającym rozporządzenie (UE) 2021/1153 i rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającym rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 - COM(2021) 812 final –

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p><u>mobilności</u>, 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 <u>przyjaznego z punktu</u></p>	<p>Unijny dokument regulujący SUMP ma formę zalecenia i traktuje jedynie o strategiach SUMP na poziomie państwowym, a nie na poziomie metropolii. Więcej zob. „ZALECENIE KOMISJI (UE) 2023/550 z dnia 8 marca 2023 r.” Dziennik Urzędowy UE nr L 73/23.</p> <p>Obecny dokument wskazuje na dyskryminację środków transportu prywatnego, jakimi są samochody osobowe i samochody dostawcze (ciężarowe)</p>		<p>Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) w odniesieniu do węzłów miejskich w ramach sieci TEN-T mają zostać przyjęte do dn. 31.12.2025 r. Ponadto w ramach perspektywy finansowej funduszy europejskich na lata 2021-27 uchwalenie dokumentu SUMP będzie warunkować możliwość pozyskania środków unijnych na inwestycje w zakresie zrównoważonej mobilności.</p> <p>Dokument SUMP dotyczy rozwoju wszystkich środków transportu, w tym układu komunikacyjnego (działanie kluczowe 5.4) w zakresie infrastruktury drogowej i przewiduje realizację działań w odpowiedzi na przeprowadzoną diagnozę</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<u>widzenia użytkownika końcowego systemu transportu, uwzględniającego równomierny rozwój wszystkich form mobilności na danym obszarze.</u>			
43.	Osoba fizyczna	Str. 6: Idea zrównoważonej mobilności jest przemyślane podróżowanie zróżnicowanymi środkami transportu w zależności od potrzeb, ze szczególnym uwzględnieniem wybierania kiedy tylko jest to możliwe środków innych, niż własny	Określenie, że zrównoważona mobilność polega na tym, aby wybierać <i>kiedy tylko jest to możliwe środki inne, niż własny samochód</i> , wskazuje na dyskryminacyjne podejście do transportu prywatnego.	Wniosek o odrzucenie PZMMiKOF w całości	Uwaga nieuwzględniona. Idea zrównoważonej mobilności jest przede wszystkim „przemyślane podróżowanie zróżnicowanymi środkami transportu w zależności od potrzeb”. Wnioskowanie o odrzucenie w całości dokumentu na podstawie tezy dotyczącej dyskryminacji prywatnego transportu samochodowego świadczy o niezrozumieniu założeń idei przygotowania SUMP. W

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p>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</p>	<p>Twierdzenie o rozbudowie połączeń tramwajowych ma się nijak do wskazanego wyżej wskaźnika rozwoju linii tramwajowych.</p> <p>Ten zapis nie odnosi się także do dostępności ekonomicznej biletów komunikacji publicznej, które systematycznie drożeją, zniechęcając do korzystania z transportu publicznego.</p> <p>Deklaracja zawarta w tym zapisie nie została odniesiona do planów budżetowych Miasta Krakowa</p>		<p>przytoczonym zapisie chodzi o dokonywanie rozsądnych wyborów w odniesieniu do przemieszczania się w zależności od charakteru przemieszczeń i potrzeb istniejących w tym zakresie.</p> <p>Odniesienie do zakresu rozbudowy sieci tramwajowych znajduje się w ramach odrębnej uwagi</p> <p>W przypadku dostępności ekonomicznej biletów transportu publicznego zasadnym jest porównanie cen biletów do miesięcznych kosztów użytkowania prywatnych środków transportu</p> <p>Dokument SUMP zawiera rozdział dot. finansowania, w którym budżet JST</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		efektywny, zasobooszczędny, ekologiczny i niskoemisyjny. Założenia te znajdują odzwierciedlenie w idei przygotowania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).	oraz innych JST, które są lub będą organizatorami transportu publicznego – to podważa wiarygodność planów SUMP.		jest jednym ze źródeł finansowania Planu, poszczególne inwestycje realizujące założenia planu znajdują/znajdą odzwierciedlenie m.in. w budżetach oraz Wieloletnich Prognozach Finansowych.
44.	Osoba fizyczna	Str. 7: Koncepcja zrównoważonego planowania mobilności w miastach, określona w Pakiecie na rzecz mobilności w miastach (przyjętym przez Komisję Europejską pakiecie działań wspierającym zrównoważony transport	Wątpliwości budzi określenie zasięgu geograficznego SUMP – brak danych z jakich powiatów i gmin wjeżdża najwięcej pojazdów i pasażerów do Krakowa – brak m.in. potoków pasażerskich z powiatów chrzanowskiego i olkuskiego.	Uzupełnienie brakujących danych w sekcji „Jak wygląda rzeczywistość – diagnoza”. Przemyslenie ponowne i skonsultowanie z gminami ościennymi wokół Krakowa zasięgu geograficznego SUMP.	Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Zgodnie z zapisami dokumentu na potrzeby delimitacji terytorialnej obszaru SUMP przyjęto następujące kryteria: - skala dojazdów do pracy na podstawie danych GUS, - kryterium zwartości terytorialnej oraz bezpośredniego sąsiedztwa i ciągłości – obszar obejmujący gminy w

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		miejski), opiera się na ośmiu przyjętych zasadach przewodnich. Miasta są połączone z otoczeniem codziennymi przepływami ludzi i towarów, <u>dlatego zasięg geograficzny SUMP musi być oparty na „funkcyjnym obszarze miejskim”.</u>			<p>sposób bezpośredni graniczące z Miastem Krakowem jako rdzeniem obszaru funkcjonalnego oraz gminy, które powiązane są z Krakowem poprzez powiązania funkcjonalne przez inne gminy w sposób ciągły,</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 Miejską Kraków wykonywania zadań publicznych w ramach lokalnego transportu

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					zbiorowego (Komunikacja Miejska w Krakowie).
45.	Osoba fizyczna	Str. 7: Zapewnienie jakości danych i zarządzanie ryzykiem podczas wdrażania wymagają szczególnej uwagi. Zadania te mogą być delegowane do zewnętrznych kontrolerów jakości lub innej instytucji.	<p>Już sam przedstawiony dokument PZMMiKOF nie ma podanych wskaźników liczbowych, uniemożliwiając tym samym weryfikację postępu wdrażania SUMP.</p> <p>O słabości zarządzania ryzykiem świadczą doświadczenia z czasu administracyjnych restrykcji wobec transportu publicznego w czasie Covid-19.</p> <p>PZMMiKOF nie wskazuje na rodzaje ryzyk, a tym samym nie określa weryfikacji zarządzania ryzykiem.</p>		<p>Uwagi przyjęto do wiadomości, jednocześnie nie wprowadzając zmian w dokumencie. Dokument SUMP zawiera odrębny rozdział dot. wskaźników jego realizacji, z których część zostanie uzupełniona zgodnie z odpowiedzią na odrębną uwagę. W związku z powyższym teza dotycząca uniemożliwienia weryfikacji postępu wdrażania SUMP nie jest zasadna</p> <p>Wymogi dot. przygotowania SUMP nie obejmują kwestii ryzyk</p>
46.	Osoba fizyczna	Str. 9:	Z tego zapisu wynika, że dotychczasowe strategie miasta		Uwagi przyjęto do wiadomości, jednocześnie nie wprowadzając zmian

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p>Z wytycznych dotyczących przygotowania dokumentu SUMP wynikają następujące różnice pomiędzy dotychczasowym podejściem do planowania transportu a metodyką stosowaną w celu przygotowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej:</p> <p>DOTYCHCZASOWE PODEJŚCIE DO PLANOWANIA TRANSPORTU - SKONCENTROWANE NA RUCHU</p>	<p>Krakowa i innych JST można zakwalifikować do dokumentów nie koncentrujących się na ludziach.</p> <p>Czy takie podejście, bez priorytetu dla potrzeb ludzkich było stosowane w opracowywanych strategiach Krakowa i innych JST?</p> <p>Przyznanie się do wieloletniego błędu technokracji nie podnosi zaufania do twórców „nowego” dokumentu – robionego przecież przez tę samą ekipę władzy (w Krakowie).</p>		<p>w dokumencie. Schemat będący przedmiotem uwagi dotyczy wskazania różnic pomiędzy podejściem do standardowych dokumentów o charakterze transportowym a podejściem w ramach SUMP, wynika on z powszechnie stosowanych standardów opracowania SUMP, a nie dokumentów gmin objętych SUMP. Przedstawiona uwaga stanowi nadinterpretację, ocena sposobu podejścia do istniejących potrzeb transportowych bez uwzględnienia charakteru poszczególnych przygotowanych dokumentów nie jest zasadna</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		SUMP - SKONCENTROWANE NA LUDZIACH			
47.	Osoba fizyczna	Str. 10: Deklaracja w SUMP: Kluczem jest dostępność, czyli aby każdy mieszkaniec mógł uzyskać podstawowe usługi i zaspokoić swoje potrzeby związane z życiem w miejskim obszarze funkcjonalnym	Takie określenie należy zrozumieć, że SUMP powstrzymuje ludzi przed podróżowaniem - chce ograniczyć mobilność do MOF. Brak wyjaśnienia, jaka będzie dostępność do usług w Krakowskim Obszarze Funkcjonalnym dla mieszkańców spoza tego obszaru. Należy przypomnieć, że z racji roli Krakowa wiele inwestycji i środków publicznych było kierowanych na rozbudowę infrastruktury oświatowej (m.in. uczelnie), zdrowotnej (szpitale) i kulturalnej w obrębie miasta.	Brak oceny oddziaływania społecznego i ekonomicznego PZMMiKOF powinien skutkować odrzuceniem dokumentu w całości.	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowy zapis dotyczy zapewnienia możliwości realizacji przez mieszkańców podstawowych potrzeb w pobliżu miejsca zamieszkania m.in. w formie lokalnych centrów, co nie wyklucza jednocześnie i w żadnym stopniu nie powstrzymuje ich mobilności. Założeniem SUMP jest zwiększenie dostępności do różnych form transportu i możliwości wyboru celu podróży w zakresie usług o lokalizacje bliższe miejsca zamieszkania. Wskazana uwaga stanowi zatem nadinterpretację. Dokument obejmuje działania realizowane pod kątem zapewnienia

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			Ograniczenia w dostępie komunikacyjnym burzą relacje wewnątrz województwa i południowej Polski, dla których miasto Kraków jest miejscem korzystania z usług.		dostępności i zakłada rozwój różnych systemów transportu pod kątem realizacji tego celu
48.	Osoba fizyczna	Str. 10: Stopniowo zwiększająca się rola mobilności aktywnej i transportu publicznego sprawiają, że wykorzystanie samochodu jest nieco mniejsze.	Zapis o „nieco” mniejszym korzystaniu z samochodów stoi w sprzeczności z podjęciem decyzji politycznej o ustanowieniu całego Krakowa tzw. strefą czystego transportu. Jest to zapis nieprecyzyjny i nic nie wnoszący do analizy problemu.		Uwagę przyjęto do wiadomości, jednocześnie nie wprowadzając zmian w dokumencie. Przytoczony zapis dotyczy przedstawienia faktów i mitów nt. SUMP. SUMP jako dokument o charakterze strategicznym wskazuje Strefę Czystego Transportu jako jedno z możliwych narzędzi wdrożeniowych, mających na celu redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne. Na tą chwilę SCT w Krakowie została

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					<p>podjęta Uchwałą Rady Miasta Krakowa do wdrożenia, dokument SUMP nie ma na celu zmiany tego kierunku. Jednocześnie, w opisie działań 3.3.2. i 4.2.1 uszczegółowiono zapisy pod kątem konieczności przeprowadzenia analizy potrzeb (3.3.2) i konsultacji społecznych (4.2.1) dot. wprowadzania Stref Czystego Transportu, w tym norm emisji spalin samochodów, które będą mogły wjeżdżać do Strefy</p> <p>Ponadto, w wybranym scenariuszu zrównoważonym założono spadek poziomu użytkowania transportu indywidualnego w podziale zadań przewozowych o 5% w perspektywie roku 2045</p>
49.	Osoba fizyczna	Str. 12: Wychodząc naprzeciw realizacji wynikających ze	W dokumencie jakim jest Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej	Brak oceny oddziaływania społecznego i ekonomicznego PZMMiKOF na miasto Kraków,	Uwaga nieuwzględniona. W procesie przygotowania SUMP były brane pod uwagę zapisy i mapy szeregu

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		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”.	Obszaru Funkcjonalnego nie ma odniesienia do realizacji kilku ostatnich dokumentów, jakimi były Strategie Rozwoju Krakowa. Brak takiej analizy podważa wiarygodność PZMMKiOF, który nie zawiera harmonogramu czasowego realizacji zadań i jego los może być podobny, jak los Strategii Rozwoju Krakowa (choćby w zakresie rozwoju transportu publicznego i wykorzystania sieci kolejowej na terenie miasta do obsługi ruchu aglomeracyjnego).	Krakowski Obszar Metropolitalny i województwo małopolskie powinien skutkować odrzuceniem dokumentu w całości.	dokumentów strategicznych, w tym projektu Strategii Rozwoju Krakowa, m.in. w zakresie rozwoju transportu publicznego i wykorzystania transportu szynowego na terenie miasta do obsługi ruchu aglomeracyjnego (SUMP zawiera zapisy w tym zakresie i ich graficzne odwzorowanie) – co znajduje odzwierciedlenie w opisie w rozdziale VI.3/3.1

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		Metropolia Krakowska obejmuje teren Miasta Krakowa oraz okolicznych gmin: Biskupice, Czernichów, Igołomia-Wawrzeńczyce, Kocmyrzów-Luborzyca, Liszki, Michałowice, Mogilany, Niepołomice, Skawina, Świątniki Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów, Zielonki.			
50.	Osoba fizyczna	Str. 14: (...) gminy Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej jako obszaru oddziaływania (gminy Alwernia, Brzeźnica, Dobczyce, Drwinia, Gdów, Iwanowice, Jerzmanowice-Przegonia, Kalwaria	PZMMKiOF nie zawiera planu działań. Zamiast tego, zawiera 109 zadań, dla których nie wyznacza się terminu realizacji. PZMMKiOF nie wskazuje kamieni milowych osiągniętych celów.	Jako dokument nie odnoszący się do realiów finansowych i czasowych, a jednocześnie nie opatrzony wskaźnikami weryfikowalnymi w trakcie wdrażania PZMMKiOF nie nadaje się do przyjęcia i powinien zostać w całości odrzucony.	Uwaga nieuwzględniona. Dokument SUMP zawiera pakiety działań kluczowych i szczegółowych odpowiadających celom strategicznym oraz odrębny rozdział dot. wskaźników realizacji SUMP do 2033 roku, z których część zostanie uzupełniona zgodnie z odpowiedzią na odrębną uwagę. Ponadto dla realizacji działań

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p>Zebrzydowska, Koniusza, Krzeszowice, Lanckorona, Myślenice, Nowe Brzesko, Proszowice, Siepraw, Skąta, Słomniki, Spytkowice, Sułkowice, Sułoszowa). PZMMK to przede wszystkim plan działań określający szczegóły i harmonogram 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</p>	<p>PZMMKiOF nie zawiera wartości finansowych zadań, a jego ramy finansowe są zbyt ogólne.</p>	<p>Brak oceny oddziaływania społecznego i ekonomicznego PZMMiKOF na miasto Kraków, Krakowski Obszar Metropolitalny i województwo małopolskie powinien skutkować odrzuceniem dokumentu w całości.</p>	<p>długoterminowych oraz zawartej w rekomendowanym scenariuszu prognozowanej pracy przewozowej została zawarta perspektywa do 2045 roku. Ze względu na swój charakter dokument wskazuje źródła finansowania, a nie konkretne kwoty przeznaczone na ich realizację</p> <p>W ramach cyklu przygotowania i realizacji SUMP zgodnie z wytycznymi jego przygotowania przeprowadzany jest proces monitorowania postępów realizacji jego założeń i wprowadzania niezbędnych modyfikacji na podstawie wniosków wynikających z oceny realizacji działań. Zgodnie z treścią dokumentu, SUMP w wielu działaniach przewiduje przeprowadzenie analizy potrzeb, która będzie podstawą wyboru działań rekomendowanych do przeprowadzenia, co pozwoli na</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		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.			zapewnienie ich efektywności ekonomicznej oraz odpowiedzi na istniejące potrzeby społeczne. Ocena spełniania przez dokument obowiązujących wytycznych zostanie przeprowadzona przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Formularza oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub inne właściwe w tym zakresie instytucje
51.	Osoba fizyczna	Str. 16:	Wskaźniki uwzględnione w PZMMKiOF odnoszą się do	Jako niedokładny i niekompletny dokument	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowy podrozdział ma na celu

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		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	docelowego roku 2033, brakuje natomiast w tym dokumencie zdefiniowania, co rozumie się przez „koncepcję zrównoważonego rozwoju” oraz „neutralność klimatyczną”, szczególnie w kontekście skupienia się w tym dokumencie wyłącznie na ruchu lądowym, bez wskazania wpływu (wzrastającego z każdym rokiem w liczbach lotów i liczbach odprawianych pasażerów) ruchu lotniczego na Krakowski Obszar Funkcjonalny i jego środowisko naturalne.	PZMMKiOF powinien zostać odrzucony w całości.	odniesienie się do strategicznych dokumentów Unii Europejskiej, a nie definiowanie zawartych w nich pojęć. Prace związane z przygotowaniem diagnozy stanu istniejącego poprzedzające przygotowanie właściwego dokumentu SUMP obejmowały również system lotniczy w postaci Międzynarodowego Portu Lotniczego Kraków-Balice oraz jego wpływ na obszar objęty SUMP. W dokumencie SUMP będącym przedmiotem konsultacji wskazano m.in. kolejowe i autobusowe połączenia z lotniskiem (Ryc. 15) w ramach systemu dowozowo-przesiadkowego, proces przygotowania dokumentu obejmował również analizy związane z oddziaływaniem lotniska jako elementu systemu transportowego.

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		związanych ze znacznym ograniczeniem emisji w transporcie w kierunku dążenia do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej,			Ocena spełniania przez dokument obowiązujących wytycznych zostanie przeprowadzona przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Formularza oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub inne właściwe w tym zakresie instytucje
52.	Osoba fizyczna	Str. 17: 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	Zapisy na stronie 17 nie mają odzwierciedlenia w wskazaniu rzeczowo – czasowym rozwoju transportu szynowego (np. rozbudowy linii kolejowych) w horyzoncie czasowym objętym PZMMKiOF. Z braku konkretnych zadań służących rozwojowi transportu publicznego i braku ich odzwierciedlenia w budżetach JST tworzących KOF istnieje	Brak oceny oddziaływania społecznego i ekonomicznego PZMMiKOF na miasto Kraków, Krakowski Obszar Metropolitalny i województwo małopolskie powinien skutkować odrzuceniem dokumentu w całości.	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowy podrozdział ma na celu odniesienie się do strategicznych dokumentów na szczeblu lokalnym i regionalnym zamiast określania polityki cenowej dla komunikacji miejskiej i stref płatnego parkowania oraz skutków ekonomicznych i społecznych wdrażania PZMMKiOF. Kwestia podejścia do stref płatnego parkowania ujęta jest w ramach całego działania kluczowego 1.1, zgodnie z

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rozwój systemu publicznego transportu zbiorowego, w szczególności oparcie na systemach szynowych 	<p>obawa, że władze Krakowa, z milczącym przyzwoleniem władz innych JST skupią się na dotychczasowej praktyce, wskazanej na str. 17 PZMMKiOF, czyli na „stosowaniu rozwiązań w zakresie uspokajania ruchu oraz ograniczeń dostępu dla samochodów osobowych”.</p> <p>Dotychczasowa nieudolność władz Krakowa w zakresie budowy węzłów przesiadkowych, parkingów P+R oraz nowych dróg budzi poważne obawy, że ofiarą nieporadności władz miejskich będą zarówno pasażerowie, jak i posiadacze samochodów prywatnych, a jedynym efektem szumnego dokumentu SUMP będzie strefa</p>		<p>zapisami dedykowanego tej kwestii działania szczegółowego dalsze kierunki rozwoju stref wymagają przeprowadzenia analiz zapotrzebowania w ramach procesu wdrażania założeń SUMP. Po przeprowadzeniu analizy zgłoszonej uwagi dot. kierunków rozwoju stref płatnego parkowania w części opisowej działania 1.1.4 dopisano konieczność przeprowadzania analiz potrzeb w zakresie kształtowania stref płatnego parkowania w celu uspoźnienia opisu z zakresem wynikającym z nazwy działania szczegółowego</p> <p>Rozbudowa linii kolejowych jest z kolei zadaniem realizowanym na poziomie centralnym, zakres działań szczegółowych wraz ich</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p>(kolej aglomeracyjna i regionalna, tramwaj),</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<p>wykluczenia komunikacyjnego, obejmująca miasto Kraków.</p> <p>Brak w dokumencie PZMMKiOF planu polityki cenowej dla komunikacji miejskiej podważa wiarygodność PZMMKiOF.</p> <p>Zapisy zacytowane obok nie zostały odniesione do skutków ekonomicznych i społecznych wdrażania PZMMKiOF.</p> <p>Brak w dokumencie PZMMKiOF wskazania, w jakim kierunku będzie przekształcany obszar płatnego parkowania (zwiększanie, zmniejszanie, do jakich granic?), jak również brak określenia oddziaływania takich zmian na koszty ponoszone bez mieszkańców podważa</p>		<p>uszczegółowieniem w postaci części mapowej obejmuje tę tematykę.</p> <p>Dokument SUMP zawiera pakiety działań kluczowych i szczegółowych odpowiadających celom strategicznym. Ze względu na swój charakter, dokument wskazuje źródła finansowania, a nie konkretne kwoty przeznaczone na realizację zadań. Działania szczegółowe mają na celu poprawę jakości funkcjonowania systemów transportowych również w zakresie węzłów przesiadkowych i parkingów „Parkuj i Jedź”, a nie tworzenie stref wykluczenia transportowego.</p> <p>W ramach cyklu przygotowania i realizacji SUMP zgodnie z wytycznymi jego przygotowania przeprowadzany jest proces monitorowania postępów</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		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	wiarygodność i rzetelność całego dokumentu.		realizacji jego założeń i wprowadzania niezbędnych modyfikacji na podstawie wniosków wynikających z oceny realizacji działań. Zgodnie z treścią dokumentu, SUMP w wielu działaniach przewiduje przeprowadzenie analizy potrzeb, która będzie podstawą wyboru działań rekomendowanych do przeprowadzenia, co pozwoli na zapewnienie ich efektywności ekonomicznej oraz odpowiedzi na istniejące potrzeby społeczne. Ocena spełniania przez dokument obowiązujących wytycznych zostanie przeprowadzona przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Formularza oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub inne właściwe w tym zakresie instytucje

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		zrównoważonej mobilności miejskiej.			
53.	Osoba fizyczna	Str. 19: 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)	PZMMKiOF nie wskazuje dróg poprawy działań, które hamowały i nadal hamują rozwój mobilności, w tym także mobilności samochodami prywatnymi, które nie powinny podlegać dyskryminacji w planach rozwoju Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego i całego województwa małopolskiego. W działaniach, wobec których nie zaproponowano w PZMMKiOF sposobu poprawy wymienić należy: - „rozlewanie się” miasta – suburbanizację		Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowa tabela prezentuje opinie uczestników warsztatów, a nie ma na celu określania polityki cenowej dla komunikacji miejskiej i parkowania oraz skutków ekonomicznych i społecznych wdrażania PZMMKiOF. Niemniej jednak w działaniu kluczowym 1.5 zawarte są działania szczegółowe dotyczące zapobieganiu „rozlewaniu się” zabudowy mieszkaniowej i ochrony rezerw komunikacyjnych w dokumentach planistycznych. Z kolei działanie szczegółowe 4.5.1 obejmuje rozwój wspólnej taryfy biletowej, po przeanalizowaniu

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<ul style="list-style-type: none"> - 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 	<ul style="list-style-type: none"> - niewystarczające powiązanie planowania przestrzennego z transportem (przykład zabudowy deweloperskiej miasta Krakowa i podkrakowskich gmin – bez zabezpieczenia komunikacyjnego); - brak infrastruktury drogowej lub jej rozwój niewspółmierny z intensywnością zabudowy - niewystarczające działania w zakresie wprowadzenia wspólnego biletu – brak uwzględnienia przewoźników prywatnych autobusowych; - niewystarczająca liczba parkingów P+R – prawdziwa porażka miasta Krakowa w tym zakresie; - ograniczanie zamiast zwiększania liczby miejsc 		<p>zgłoszonej w tym zakresie uwagi do części opisowej dodano przewoźników prywatnych jako jeden z obszarów rozwojowych.</p> <p>W działaniu kluczowym 2.1 są natomiast zawarte działania w zakresie budowy i rozbudowy parkingów P+R</p> <p>W działaniu 1.1.2 zakłada się tworzenie nowych miejsc parkingowych, w miejscach, gdzie nie są uciążliwością dla pieszych. Likwidacja jest konieczna tam, gdzie parkowanie jest niezgodnie z przepisami lub stanowi poważne zagrożenie i uciążliwość dla innych uczestników ruchu i korzystających z przestrzeni publicznych.</p> <p>W działaniu 2.1.3 wskazano natomiast budowę nowych przystanków kolejowych powodujących zwiększenie</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<ul style="list-style-type: none"> - 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 	<p>postojowych w strefach płatnego parkowania oraz poza nimi</p> <ul style="list-style-type: none"> - niewystarczający poziom zintegrowania komunikacji z gminami posiadającymi dostęp do sieci kolejowej – brak przystanków w obrębie Krakowa i planowania tras w sposób komunikujący z bardziej odległymi terenami miasta Krakowa (większość tras kończy się na Dworcu Kraków Główny); - przebudowa dróg bez uwzględnienia buspasa oraz drogi dla rowerów – tak dzieje się nadal na aktualnie modernizowanych drogach, trasy w mieście są zawężane kosztem ruchu samochodowego (ul. Dietla); - brak odpowiedniej, spójnej polityki parkingowej – w tym 		<p>dostępności do kolei zarówno na liniach kolejowych wykorzystywanych w transporcie pasażerskim jak i planowanych do wykorzystywania (m.in. linie kolejowe nr 95 i 100)</p> <p>Ponadto, w działaniach kluczowych 2.2, 2.4 i 4.3 zawarto zapisy dot. działań w zakresie poprawy dostępności do sieci kolejowej oraz poprawy siatki połączeń</p> <p>Ze względu na swój charakter dokument wskazuje źródła finansowania, a nie konkretne kwoty przeznaczone na realizację zadań.</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p>- Wzrost liczby samochodów wjeżdżających do Krakowa od strony gmin (zarówno lokalni mieszkańcy, jak i tranzyt)</p>	<p>także polityki cenowej, zachęcającej do przesiadania się na komunikację publiczną (vide parkingi P&R i zwykłe miejsca parkingowe)</p> <p>- niewystarczająca ilość dostępnych funduszy; w dokumencie w sposób niejasny i niedookreślony traktuje się finansowanie krajowe w postaci programów rządowych i samorządowych – to zagrożenie podważa realność całego PZMMKiOF;</p> <p>- wzrost kosztów funkcjonowania transportu publicznego – polityka cenowa miasta zaprzecza idei zachęcania do komunikacji publicznej;</p> <p>- niewystarczająca oferta kolei aglomeracyjnej i regionalnej oraz słaba oferta komunikacji</p>		

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			publicznej – PZMMKiOF nie odpowiada na te problemy;		
54.	Osoba fizyczna	Str. 25: 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	Na uwagę zwraca fragment tekstu z tej strony w brzmieniu: „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.”		Uwaga nieuwzględniona. W działaniach kluczowych 2.2 i 2.4 zawarto zapisy dot. działań w zakresie poprawy dostępności do sieci kolejowej stanowiącej najszybszy środek transportu do centrum Krakowa. W działaniu kluczowym 4.3 wskazano zapisy dot. działań w zakresie optymalizacji siatki połączeń, w tym organizacji dojeżdżających do centrum Krakowa przyspieszonych połączeń autobusowych w korytarzach komunikacyjnych nieobsługiwanych przez kolej aglomeracyjną i regionalną. W działaniu kluczowym 2.1 wskazano natomiast zapisy dot. działań w

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p>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</p>	<p>W rzeczywistości czas dojazdu do Krakowa i wybieranych jako cel miejsc (uczelnie, szpitale, szkoły itp.) jest wydłużony ze względu na zamknięcie centrum miasta dla transportu publicznego obsługiwanego pojazdami jadącymi z okolic Krakowa, co wymusza przesiadki i wydłuża czas dojazdu.</p> <p>Postulat przedłużania linii tramwajowych został omówiony na początku tej tabeli uwag. Jest on marginalnie potraktowany w tym dokumencie PZMMKiOF i zapewne także w planach miasta Krakowa.</p> <p>W perspektywie 2033 roku „osiągnięcie” wzrostu długości sieci tramwajowej o 12 km jest całkowicie niewystarczające i nie</p>		<p>zakresie usprawnienia funkcjonowania węzłów przesiadkowych</p> <p>Odniesienie do zakresu rozbudowy sieci tramwajowych znajduje się w ramach odrębnej uwagi</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		komunikacyjnych mieszkańców. Elementem dyskusji była również kwestia powiązań na granicach Krakowa i gmin tzw. „I obwarzanka”, w szczególności podejścia do polityki przedłużania linii tramwajowych.	zapewni przejęcia ruchu pasażerskiego samochodowego przez transport szynowy wewnątrz miasta.		
55.	Osoba fizyczna	Str. 28: (problemy) Identyfikacja obszarów, z których mieszkańcy są zdezadowoleni (ponad 50% odpowiedzi) zgodnie z wynikami ankiety: Przystępność cenowa transportu zbiorowego Czas dojazdu transportem zbiorowym	Dokument PZMMKiOF nie wskazuje sposobu rozwiązania tych problemów, choć są one bardzo ważne dla mieszkańców KOF i województwa małopolskiego przyjeżdżających do Krakowa.	Nieużyteczność dokumentu PZMMKiOF powinna skutkować odesłaniem go do autora opracowania.	Uwaga nieuwzględniona. W przypadku dostępności ekonomicznej biletów transportu publicznego zasadnym jest porównanie cen biletów do miesięcznych kosztów użytkowania prywatnych środków transportu W działaniach kluczowych 2.2 i 2.4 zawarto zapisy dot. działań w zakresie poprawy dostępności do sieci kolejowej stanowiącej najszybszy środek transportu do centrum

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p>Częstotliwość połączeń transportu zbiorowego</p> <p>Jakość infrastruktury drogowej i parkingowej</p> <p>Dostępność infrastruktury transportowej (pieszej, rowerowej, drogowej, transportu publicznego) dla osób o ograniczonej mobilności</p> <p>Dostępność do systemów transportowych innych, niż własny samochód</p>			<p>Krakowa. W działaniu kluczowym 4.3 wskazano zapisy dot. działań w zakresie optymalizacji siatki połączeń, w tym organizacji dojeżdżających do centrum Krakowa przyśpieszonych połączeń autobusowych w korytarzach komunikacyjnych nieobsługiwanych przez kolej aglomeracyjną i regionalną. W działaniu kluczowym 2.1 wskazano zapisy dot. działań w zakresie usprawnienia funkcjonowania węzłów przesiadkowych</p> <p>W działaniach kluczowych 1.1, 2.1 i 5.4 wskazano zapisy dot. działań w zakresie poprawy jakości parkowania i infrastruktury drogowej</p> <p>W działaniu kluczowym 3.5 wskazano zapisy dot. usuwania barier dla osób o ograniczonej mobilności</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					<p>W działaniach kluczowych 1.5, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4 i 4.3 wskazano zapisy dot. działań w zakresie poprawy dostępności do systemów transportowych innych, niż własny samochód</p> <p>Ocena spełniania przez dokument obowiązujących wytycznych zostanie przeprowadzona przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Formularza oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub inne właściwe w tym zakresie instytucje</p>
56.	Osoba fizyczna	Str. 38: W podziale zadań przewozowych OF PZMMK uwzględniono ruch pieszego – jaka to jest forma przewozów?	Brak wyjaśnienia takiego podejścia.		<p>Uwagę przyjęto do wiadomości, jednocześnie nie wprowadzając zmian w dokumencie</p> <p>Podział zadań przewozowych określa udział poszczególnych grup w ogólnej liczbie podróży, może on dotyczyć</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					zarówno wyodrębnienia podróży pieszych i nie-piesznych, jak i podziału podróży nie-piesznych na poszczególne środki transportu
57.	Osoba fizyczna	Str. 40-43: Opis możliwych scenariuszy	Str. 40-43: Opis możliwych scenariuszy zakłada różne wersje/modele podziału zadań przewozowych, jako źródło danych podając „opracowanie własne”, bez podania podstawy obliczeń/opisów ani danych liczbowych (może np. deklaracja zmian zachowań mieszkańców KOM) – takie scenariusze nie budzą zaufania do całego dokumentu, który sprawia wrażenie mocno „sufitologicznego”.	Propozycja odrzucenia PZMMKiOF w całości lub odesłania go do Autora.	Uwaga nieuwzględniona. Prognozowany podział zadań przewozowych wynika z czynników opisanych w poszczególnych scenariuszach opartych na przyjętych do realizacji założeniach. Dane dot. stanu obecnego zostały skorygowane pod kątem wyników Kompleksowych Badań Ruchu 2023 Ocena spełniania przez dokument obowiązujących wytycznych zostanie przeprowadzona przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Formularza oceny Planów Zrównoważonej Mobilności

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					Miejskiej lub inne właściwe w tym zakresie instytucje
58.	Osoba fizyczna	Str. 44: 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	W przygotowaniu PZMMKiOF razi powielanie błędu popełnionego przy wprowadzaniu tzw. strefy czystego transportu – brak analizy oddziaływania społecznego i ekonomicznego w wyniku wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Zabrakło również analizy przepisów prawnych i możliwości, jakie stwarzają obecne ramy prawodawstwa krajowego oraz unijnego.	Brak oceny oddziaływania społecznego i ekonomicznego PZMMiKOF na miasto Kraków, Krakowski Obszar Metropolitalny i województwo małopolskie powinien skutkować odrzuceniem dokumentu w całości.	Uwaga nieuwzględniona. Opracowanie SUMP zostało poprzedzone przygotowaniem kompleksowego raportu diagnostycznego obejmującego uwarunkowania demograficzne, przestrzenne, środowiskowe, gospodarcze, społeczne i transportowe. W ramach cyklu przygotowania i realizacji SUMP zgodnie z wytycznymi jego przygotowania przeprowadzany jest proces monitorowania postępów realizacji jego założeń i wprowadzania niezbędnych modyfikacji na podstawie wniosków wynikających z oceny realizacji działań. Zgodnie z treścią dokumentu, SUMP w wielu działaniach przewiduje przeprowadzenie analizy

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		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.			<p>potrzeb, która będzie podstawą wyboru działań rekomendowanych do przeprowadzenia, co pozwoli na zapewnienie ich efektywności ekonomicznej oraz odpowiedzi na istniejące potrzeby społeczne. W dokumencie odniesiono się również do dokumentów na szczeblu Unii Europejskiej, krajowym, regionalnym i lokalnym.</p> <p>Ocena spełniania przez dokument obowiązujących wytycznych zostanie przeprowadzona przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Formularza oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub inne właściwe w tym zakresie instytucje</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
59.	Osoba fizyczna	Str. 45: Metropolia Krakowska 2030 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,	Wizja zawarta na str. 45 nie znajduje odzwierciedlenia w PZMMiKOF. PZMMiKOF jest dokumentem niekonkretnym, chociaż perspektywa jego wdrożenia dotyczy okresu niecałych 10 lat (2033 rok). PZMMiKOF jest dokumentem nie odnoszącym się do harmonogramu zadań i czasu ich realizacji. PZMMiKOF jest dokumentem nie odnoszącym się do możliwości finansowania kierunków działań – poza wskazaniem programów krajowych i międzynarodowych, ale bez wartości całego PZMMiKOF i jego części składowych.	Brak oceny oddziaływania społecznego i ekonomicznego PZMMiKOF na miasto Kraków, Krakowski Obszar Metropolitalny i województwo małopolskie powinien skutkować odrzuceniem dokumentu w całości.	Uwaga nieuwzględniona. Dokument SUMP zawiera pakiety działań kluczowych i szczegółowych odpowiadających celom strategicznym oraz odrębny rozdział dot. wskaźników jego realizacji do 2033 roku, z których część zostanie uzupełniona zgodnie z odpowiedzią na odrębną uwagę. Ponadto dla realizacji działań długoterminowych oraz zawartej w rekomendowanym scenariuszu prognozowanej pracy przewozowej została zawarta perspektywa do 2045 roku. Ze względu na swój charakter dokument wskazuje źródła finansowania, a nie konkretne kwoty przeznaczone na realizację zadań. W ramach cyklu przygotowania i realizacji SUMP zgodnie z wytycznymi jego przygotowania przeprowadzany jest proces monitorowania postępów

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		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.	Treść PZMMiKOF wskazuje, że jest to raczej dokument osiągnięcia celów klimatycznych niż komunikacyjnych, bez oceny jego skutków społeczno – ekonomicznych.		realizacji jego założeń i wprowadzania niezbędnych modyfikacji na podstawie wniosków wynikających z oceny realizacji działań. Zgodnie z treścią dokumentu, SUMP w wielu działaniach przewiduje przeprowadzenie analizy potrzeb, która będzie podstawą wyboru działań rekomendowanych do przeprowadzenia, co pozwoli na zapewnienie ich efektywności ekonomicznej oraz odpowiedzi na istniejące potrzeby Ocena spełniania przez dokument obowiązujących wytycznych zostanie przeprowadzona przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Formularza oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub inne właściwe w tym zakresie instytucje

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
60.	Osoba fizyczna	Str. 47: Cel I – PRZESTRZEŃ- POPRAWA JAKOŚCI ŻYCIA I PRZESTRZENI PUBLICZNYCH W KONTEKŚCIE ZAGOSPODAROWANI 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	Zapis o brzmieniu: „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” nie zabezpiecza interesów mieszkańców chcących skorzystać z usług edukacyjnych, służby zdrowia, kultury itp., poruszających się samochodami. W połączeniu z tzw. strefą czystego transportu skutki wdrożeń mogą być negatywne dla Krakowa i obszaru metropolii krakowskiej. Powstaje realna groźba pogłębienia się obszarów wykluczeń komunikacyjnych i	Brak oceny oddziaływania społecznego i ekonomicznego PZMMiKOF na miasto Kraków, Krakowski Obszar Metropolitalny i województwo małopolskie powinien skutkować odrzuceniem dokumentu w całości.	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowy zapis dotyczy zapewnienia możliwości realizacji przez mieszkańców podstawowych potrzeb w pobliżu miejsca zamieszkania m.in. w formie lokalnych centrów, co nie wyklucza jednocześnie i w żadnym stopniu nie powstrzymuje ich mobilności. Założeniem SUMP jest zwiększenie dostępności do różnych form transportu i możliwości wyboru celu podróży w zakresie usług o lokalizacje bliższe miejsca zamieszkania. W ramach cyklu przygotowania i realizacji SUMP zgodnie z wytycznymi jego przygotowania przeprowadzany jest proces monitorowania postępów realizacji jego założeń i wprowadzania niezbędnych modyfikacji na podstawie wniosków wynikających z oceny

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		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.	wygaszania życia ekonomicznego (m.in. upadek sklepów w centrum miasta).		realizacji działań. Zgodnie z treścią dokumentu, SUMP w wielu działaniach przewiduje przeprowadzenie analizy potrzeb, która będzie podstawą wyboru działań rekomendowanych do realizacji, co pozwoli na zapewnienie ich efektywności ekonomicznej oraz odpowiedzi na istniejące potrzeby społeczne. Ocena spełniania przez dokument obowiązujących wytycznych zostanie przeprowadzona przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Formularza oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub inne właściwe w tym zakresie instytucje
61.	Osoba fizyczna	Str. 48: Cel II - INFRASTRUKTURA	Dotychczasowa polityka miasta Krakowa i wielu JST nie budzi zaufania do osiągnięcia celu	Wniosek o odrzucenie PZMMiKOF w całości	Uwaga nieuwzględniona. SUMP jest dokumentem o charakterze strategicznym, obejmującym szeroki

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p>WZROST ATRAKCYJNOŚCI MOBILNOŚCI EFEKTYWNEJ W CODZIENNYCH PODRÓŻACH</p> <p>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</p>	<p>atrakcyjności mobilności efektywnej w codziennych podróżach.</p> <p>Skupienie się na elektromobilności rodzi zagrożenia dla dostępności ekonomicznej pojazdów samochodowych (bariera ceny!), zasięgu tych pojazdów oraz bezpieczeństwa ich użytkowników i otoczenia (pożary, problemy z parkowaniem w garażach podziemnych itp.)</p> <p>Poważne wątpliwości budzi zapis zadania 2.2.5: „Wyznaczenie stref uspokojonego ruchu w centrach usługowych Krakowa i pozostałych gmin, oraz stref</p>		<p>zakres zagadnień związanych ze zrównoważoną mobilnością. Wybiórcza analiza poszczególnych planowanych działań na potrzeby argumentowania odrzucenia dokumentu w całości bez traktowania całego katalogu działań szczegółowych jako kompleksowego zestawu środków realizujących założenia dokumentu nie jest zasadna. Działania związane z rozwojem elektromobilności są jednym z elementów wskazanych w dokumencie i nie mają na celu zmuszania do zakupu pojazdów a o napędzie alternatywnym.</p> <p>Po przeanalizowaniu zgłoszonej uwagi w zakresie stref uspokojonego ruchu w części opisowej działania 2.2.5 uzupełniono zapisy o konieczność przeprowadzenia analizy potrzeb</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p>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</p>	<p>zamieszkania na terenie dużych osiedli mieszkaniowych”. W jednym zadaniu mieści się różne typy dróg, dla których powinno się przyjmować zróżnicowane podejście. Poza tym, nie wyjaśnia się znaczenia i skutków stosowania terminu „uspokajanie ruchu”. Dotychczasowa praktyka budzi obawy, iż będzie się to sprowadzać do wprowadzenia jeszcze bardziej drastycznych ograniczeń prędkości na drogach innych niż osiedlowe (strefy ruchu) przy jednoczesnym montażu kolejnych niszczących zawieszanie samochodów tzw. progów zwalniających.</p> <p>Poważne wątpliwości budzi zapis uszczegóławiający punkt 2.1.5: „budowa wypożyczalni rowerów</p>		<p>przed wprowadzaniem rozwiązań w zakresie stref uspokojonego ruchu</p> <p>W działaniu 2.1.5 nie określono szczegółów co do charakteru</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p>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>	<p>elektrycznych zlokalizowanych w obrębie parkingów P&R”. Nie wykazano tutaj powodów, dla których miasto jako JST miałoby wchodzić w kolejną działalność komercyjną i wyręczać w tym względzie podmioty prywatne.</p> <p>Poważne wątpliwości budzi punkt 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”. Takie realizacje, w połączeniu z brakiem jakichkolwiek planów rozwoju infrastruktury drogowej zwiększającej przepustowość oznacza, iż PZMMiKOF w</p>		<p>wypożyczalni rowerów prywatne/publiczne</p> <p>W działaniu 2.4.7 wskazano konieczność przeprowadzenia analizy 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. Przedmiotowa analiza powinna wskazywać czy należy wydzielać buspasy z istniejących jezdni,</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		Park & Ride, parkingów Kiss & Ride, etc.)	<p>praktyce zakłada wygenerowanie dużo większych zatorów drogowych – jeszcze większych niż plaga „korków” występująca obecnie w Krakowie i na drogach dojazdowych do miasta.</p> <p>Poważne wątpliwości budzi punkt 2.2.6: Rozwój infrastruktury rowerowej w relacji bezpośredniej w odległości około 2 km od przystanków i węzłów przesiadkowych. Realizacja takiego zadania powinna obejmować – wraz z rozwojem infrastruktury rowerowej na obszarach wokół miasta (wskazanie przy realizacji na ośrodek ponadlokalny oraz na gminy), rozwój infrastruktury</p>		<p>czy dobudowywać je jako nowe pasy ruchu.</p> <p>Działanie 2.2.6 dot. realizacji infrastruktury rowerowej na najbardziej efektywnych dla tego środka transportu krótkich odległościach do przystanków komunikacji zbiorowej, gdzie istniałaby możliwość pozostawienia roweru i zmiany środka transportu na inny. Ponadto, zakres współpracy poszczególnych Zarządców infrastruktury wynikający z działań szczegółowych obejmuje m.in. uzgodnienia w zakresie realizacji infrastruktury zrównoważonej</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			drogowej. Podróży rowerowych nie są w stanie zrekompensować w okresie zimowym (3-4 miesiące w roku) żadne inne jak tylko podróże transportem drogowym: indywidualnym lub zbiorowym. Tylko rozwój infrastruktury drogowej pozwala na zwiększenie korzystania z węzłów przesiadkowych i komunikacji zbiorowej kolejowej lub autobusowej na terenach dotychczas nieskomunikowanych lub słabo skomunikowanych.		<p>mobilności przy budowie i modernizacji infrastruktury drogowej, co pozwoli na osiągnięcie efektu kompleksowości.</p> <p>Ocena spełniania przez dokument obowiązujących wytycznych zostanie przeprowadzona przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Formularza oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub inne właściwe w tym zakresie instytucje</p>
62.	Osoba fizyczna	Str. 50: Cel IV - INFORMACJA POPRAWA JAKOŚCI PLANOWANIA, ORGANIZACJI I PROMOCJI ZRÓWNOWAŻONEGO	Zacytowany obok zapis z PZMMiKOF ma charakter deklaracyjny, nie wskazuje na sposoby rozwiązania celów w nim wymienionych.	<p>PZMMiKOF ma charakter deklaracyjny i nie rokuje nadziei na wdrożenie pozytywnych elementów w nim zawartych.</p> <p>Istnieje zagrożenie, że z zapisów PZMMiKOF zostaną</p>	Uwaga nieuwzględniona. Dokument SUMP zawiera pakiety działań kluczowych i szczegółowych odpowiadających celom strategicznym, w tym celowi IV. Zapisy dot. planowania i zarządzania w transporcie oraz planowania przestrzennego

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p>TRANSPORTU NA TERENIE METROPOLII KRAKOWSKIEJ</p> <p>Poprawa poziomu współpracy Organizatorów transportu i innych podmiotów na terenie Metropolii Krakowskiej prowadzącej do realizacji spójnych działań w kierunku integracji systemów transportowych</p> <p>Optymalizacja siatki połączeń transportowych oraz osiągnięcie pełnej integracji taryfowej w skali Metropolii Krakowskiej</p> <p>Budowa relacji pomiędzy planowaniem przestrzennym, a planowaniem i</p>	<p>Szczególne zastrzeżenia budzi obszar określony tutaj jako <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)</i>.</p> <p>Praktyka dotychczas obowiązująca dowodzi, że planowanie przestrzenne odbywa się w sposób nieskoordynowany, zarówno w mieście Krakowie, jak i w okolicy, czego efektem są duże osiedla mieszkaniowe bez zabezpieczenia komunikacyjnego.</p>	<p>zrealizowane te, które mają charakter represyjny wobec transportu prywatnego.</p>	<p>znajdują się w działaniach kluczowych 4.3, 4.5 oraz 1.5.</p> <p>Teza, zgodnie z którą SUMP ma być narzędziem represji wobec transportu prywatnego nie znajduje odzwierciedlenia w proponowanych działaniach, które obejmują kompleksowy zestaw środków realizujących założenia dokumentu, związanych z rozwojem wszystkich środków transportu oraz kształtowaniem prawidłowych relacji transportu z zagospodarowaniem przestrzennym</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		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	W wyniku bazowania w PZMMiKOF na deklaracjach i postulatach nie pokazane zostały sposoby rozwiązania problemów.		

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		transportowe/komunikacyjne mieszkańców Poprawa skuteczności i zasięgu działań informacyjno-promocyjnych w zakresie wykorzystania zrównoważonych form mobilności w codziennych podróżach i informowania o dostępnych możliwościach codziennych podróży			
63.	Osoba fizyczna	Str. 51: Cel V - LOGISTYKA POPRAWA EFEKTYWNOŚCI TRANSPORTU ŁADUNKÓW	PZMMiKOF ma charakter deklaracyjny, bez operacjonalizacji i zapewnienia finansowania nie będzie to dokument nadający się do	Brak oceny oddziaływania społecznego i ekonomicznego PZMMiKOF na miasto Kraków, Krakowski Obszar Metropolitalny i województwo małopolskie powinien skutkować odrzuceniem dokumentu w całości.	Uwaga nieuwzględniona. W ramach cyklu przygotowania i realizacji SUMP zgodnie z wytycznymi jego przygotowania przeprowadzany jest proces monitorowania postępów realizacji jego założeń i wprowadzania niezbędnych modyfikacji na podstawie

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p>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</p>	<p>wdrożenia w części pozytywnych rozwiązań.</p> <p>Wadą wykluczającą przydatność PZMMiKOF jest brak oceny oddziaływania społecznego i ekonomicznego.</p>		<p>wniosków wynikających z oceny realizacji działań. Zgodnie z treścią dokumentu, SUMP w wielu działaniach przewiduje przeprowadzenie analizy potrzeb, która będzie podstawą wyboru działań rekomendowanych do przeprowadzenia, co pozwoli na zapewnienie ich efektywności ekonomicznej oraz odpowiedzi na istniejące potrzeby społeczne.</p> <p>Ze względu na swój charakter dokument wskazuje źródła finansowania, a nie konkretne kwoty przeznaczone na realizację zadań.</p> <p>Ocena spełniania przez dokument obowiązujących wytycznych zostanie przeprowadzona przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Formularza oceny Planów Zrównoważonej Mobilności</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p>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</p>			<p>Miejskiej lub inne właściwe w tym zakresie instytucje</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		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)			
64.	Osoba fizyczna	Str. 54: Kierunki wdrażania założeń SUMP, biorąc pod uwagę transport zbiorowy na terenie Miasta Krakowa jako rdzenia obszaru funkcjonalnego, opierają	Zapis na stronie 54 w brzmieniu: <i>„Kluczową rolę w przemieszczeniach na terenie Miasta Krakowa odgrywa system transportu szynowego oparty o realizację szybkiego tramwaju w formie premetra w wybranym</i>		Uwaga nieuwzględniona. W działaniu kluczowym 2.4 wskazano zapisy dot. działań w zakresie rozwoju transportu szynowego, w tym linii tramwajowych, również w formie premetra

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p>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 zakłada ponadto uzupełnienie go o proponowane kierunki realizacji perspektywicznego</p>	<p>wariacie, 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.” nie ma odzwierciedlenia w realiach finansowych miasta Krakowa.</p> <p>Brak także wskazania realizacji tego zapisu w samym PZMMiKOF - przykład</p>		<p>Ze względu na swój charakter dokument wskazuje źródła finansowania, a nie konkretne kwoty przeznaczone na realizację zadań.</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		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	perspektywy rozwoju linii tramwajowych.		

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p>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</p>			

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		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.			
65.	Osoba fizyczna	Str. 59: Rysunek przedstawiający Docelowy układ drogowy obejmujący relacje zewnętrzne Miasta Krakowa jako węzła sieci TEN-T opiera się na roli układu dróg krajowych (w tym ekspresowych) i	Str. 59: Na tym rysunku nie ma naniesionej czytelnie IV obwodnicy Krakowa (tworzonej przez autostrady i drogi szybkiego ruchu), a tym samym nie ma wskazania powiązań komunikacyjnych z IV obwodnicą.	Takie zamknięcie komunikacyjne Krakowa będzie niósło ograniczenia rozwojowe i może prowadzić do wygaszenia aktywności społecznych i ekonomicznych w mieście.	Uwaga nieuwzględniona. Na Ryc. 14, zgodnie z przytoczonym opisem, obejmuje relacje zewnętrzne Miasta Krakowa pod kątem drogowym, wskazano istniejącą i projektowaną główną sieć drogową, w tym IV obwodnicę z wyszczególnieniem odcinków, które znajdują się obecnie w budowie. Ze względu na skalę ryciny i

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		wojewódzkich z systemem lokalnych obwodnic wyprowadzających ruch z większych miejscowości, w relacjach promienistych do IV drogowej obwodnicy Miasta Krakowa.	W okolicy węzłów drogowych na IV obwodnicy Krakowa nie ma wskazanych lokalizacji węzłów komunikacyjnych, co w relacji z tzw. strefą czystego transportu powoduje zamknięcie komunikacyjne Krakowa dla przyjeżdżających samochodami spoza miasta.	Brak oceny oddziaływania społecznego i ekonomicznego PZMMiKOF na miasto Kraków, Krakowski Obszar Metropolitalny i województwo małopolskie powinien skutkować odrzuceniem dokumentu w całości.	<p>jej czytelność nie zaznaczano węzłów drogowych oraz dróg wewnątrz IV obwodnicy, które docelowo nie mają pełnić funkcji dróg krajowych i wojewódzkich.</p> <p>Po analizie uwag zgłoszonych w ramach procesu konsultacji oraz zakresu danych przedstawianych na Ryc. 14 (skorygowano nr na Ryc. 20) po zmianach na wskazanej mapie w odniesieniu do projektowanej sieci drogowej gmin Metropolii Krakowskiej oraz Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej uwzględniono odcinki będące na etapie budowy, z pozyskaną decyzją środowiskową lub ze wskazanym proponowanym przebiegiem.</p> <p>Ocena spełniania przez dokument obowiązujących wytycznych zostanie</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					przeprowadzona przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Formularza oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub inne właściwe w tym zakresie instytucje
66.	Osoba fizyczna	Str. 61 zaczyna prezentację DZIAŁAŃ WDROŻENIOWYCH PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI METROPOLII KRAKOWSKIEJ I JEJ OBSZARU FUNKcjONALNEGO Pakiet działań stanowi połączenie uzupełniających się działań, często należących do różnych kategorii, które	Zapis w brzmieniu: „ <i>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.</i> ” ujawnia restrykcyjny charakter planów zapisanych w PZMMiKOF. Z tego można wnioskować, że celem podnoszenia opłat	Brak oceny oddziaływania społecznego i ekonomicznego PZMMiKOF na miasto Kraków, Krakowski Obszar Metropolitalny i województwo małopolskie powinien skutkować odrzuceniem dokumentu w całości.	Uwaga nieuwzględniona. Przytoczony zapis, jak wskazuje jego treść, stanowi przykład sposobu grupowania działań uwzględnionych w dokumencie. Stwierdzenie, że w przypadku wskazanych grup transport rowerowy jest jedyną wynikającą z dokumentu alternatywą w codziennych podróżach jest nadinterpretacją. Działania wynikające z SUMP dotyczą dokonywania rozsądnych wyborów w odniesieniu do przemieszczania się w zależności od charakteru

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p>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.</p>	<p>parkingowych jest przede wszystkim „zniechęcanie” właścicieli pojazdów prywatnych i preferencje dla rowerzystów.</p> <p>Oparcie komunikacji na ruchu rowerowym jest działaniem uderzającym wprost w rodziny i osoby mniej majątne oraz osoby dojeżdżające spoza Krakowa do szpitali, szkół itp.</p> <p>Trudno sobie wyobrazić rodzinne odwozy dzieci do szkół lub przedszkoli w okresie jesienno – zimowym rowerami albo dowozy osób do szpitali na rowerze.</p>		<p>przemieszczeń i potrzeb istniejących w tym zakresie.</p> <p>SUMP zakłada ponadto kontynuację realizowanej od lat polityki parkingowej. Strefa Płatnego Parkowania to jedno z narzędzi umożliwiających regulację parkowania na obszarach z deficytem miejsc postojowych.</p> <p>W ramach cyklu przygotowania i realizacji SUMP zgodnie z wytycznymi jego przygotowania przeprowadzany jest proces monitorowania postępów realizacji jego założeń i wprowadzania niezbędnych modyfikacji na podstawie wniosków wynikających z oceny realizacji działań. Zgodnie z treścią dokumentu, SUMP w wielu działaniach przewiduje przeprowadzenie analizy potrzeb, która będzie podstawą</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					<p>wyboru działań rekomendowanych do przeprowadzenia, co pozwoli na zapewnienie ich efektywności ekonomicznej oraz odpowiedzi na istniejące potrzeby społeczne.</p> <p>Ocena spełniania przez dokument obowiązujących wytycznych zostanie przeprowadzona przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Formularza oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub inne właściwe w tym zakresie instytucje</p>
67.	Osoba fizyczna	Str. 62 PAKIET 1 - Przestrzeń Kolejny istotny element poprawy jakości życia i przestrzeni publicznej jest realizacja działań planistycznych	Brak działań planistycznych, w szczególności w mieście Krakowie, zabezpieczających przyszłe trasy:	PZMMiKOF ma charakter deklaracyjny i nie rokuje nadziei na wdrożenie pozytywnych elementów w nim zawartych.	Uwaga nieuwzględniona. Zgłoszona propozycja dot. trasy samochodowej wschód – zachód nie jest precyzyjna. Działanie 5.4.2 przewiduje uzupełnienie infrastruktury drogowej III obwodnicy Miasta Krakowa oraz połączeń radialnych łączących III i IV

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p>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</p>	<p>- w centrum miasta brak trasy samochodowej w układzie wschód – zachód;</p> <p>- brak rezerw terenu pod deklarowany rozwój tras tramwajowych tramwaju tradycyjnego, szybkiego tramwaju i premetra;</p> <p>- wobec braku rezerw i chaotycznej zabudowy miasta budowa nowych tras będzie bardzo kosztowna, co odsuwa w czasie realizację zadań (stan budżetu miasta Krakowa, niejasna perspektywa pozyskania środków zewnętrznych)</p>	<p>Taki dokument nie nadaje się do przyjęcia.</p>	<p>obwodnicę, które mają również ułatwić przemieszczanie się w relacji wschód – zachód z pominięciem centrum miasta.</p> <p>W działaniu kluczowym 2.4 i na Ryc.13 wskazano kierunki dot. działań w zakresie rozwoju transportu szynowego, w tym linii tramwajowych, również w formie premetra</p> <p>Ocena spełniania przez dokument obowiązujących wytycznych zostanie przeprowadzona przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Formularza oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub inne właściwe w tym zakresie instytucje</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		przemieszczania się w terenach przestrzeni publicznych.			
68.	Osoba fizyczna	Str. 63: PAKIET 2 – INFRASTRUKTURA 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	Ad. 2.1. – węzły przesiadkowe są budowane z opóźnieniem, co nie rokuje dobrze realizacji PZMMiKOF. Ad. 2.2. – nie wiadomo czemu mają służyć strefy ruchu pieszego na etapie „ostatniej mili” – dojście piesze do „obiektów użyteczności publicznej, szkół, lokalnych usług i handlu” znacznie wydłuża czas niezbędny np. na odprowadzenie dziecka do szkoły oraz utrudnia zrobienie większych zakupów. Dla codziennego funkcjonowania		Uwaga nieuwzględniona. Pakiet działań 2.2 dot. realizacji infrastruktury pieszej na najbardziej efektywnych dla tego sposobu przemieszczania się krótkich odległościach do obiektów użyteczności publicznej ułatwia przemieszczanie się pieszym i nie wyklucza korzystających z innych środków transportu. Niezrozumiała jest wynikająca z uwagi teza, zgodnie z którą realizacja infrastruktury dedykowanej dla pieszych wydłuża czas dojścia.

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p>przystanków i ich otoczenia.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>jest to utrudnienie a nie ułatwienie.</p> <p>Ad. 2.4. - nowa infrastruktura szynowa w perspektywie określonej w PZMMiKOF została określona w wymiarze 12 km nowych tras tramwajowych.</p> <p>Istniejące niedobory w obsłudze ruchu pasażerskiego w mieście Krakowie i w okolicy Krakowa obecnie uzupełnia komunikacja samochodowa, w tym prywatna. Priorytety dla transportu zbiorowego nie mogą sprowadzać się do szykanowania i wprowadzania administracyjnych utrudnień dla dojazdów pojazdami prywatnymi.</p>		<p>Odniesienie do zakresu rozbudowy sieci tramwajowych znajduje się w ramach odrębnej uwagi</p> <p>Dokument SUMP obejmuje kompleksowy zakres działań szczegółowych realizujących jego cele, teza w zakresie tego, że wprowadzanie priorytetów dla transportu zbiorowego przejawia się powstawaniem administracyjnych utrudnień dla dojazdów pojazdami prywatnymi stanowi nadinterpretację. W kwestii właściwej organizacji ruchu pasażerskiego, działanie kluczowe 4.3 obejmuje m.in. optymalizację siatki połączeń, w tym pod kątem eliminacji</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p>Krakowskiej oraz Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej.</p> <p>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).</p> <p>2.5. Tabor - wymiana i zakup taboru wraz z realizacją infrastruktury wspierającej mikromobilność i elektromobilność.</p>			<p>„białych plam” oraz zmian częstotliwości kursów zgodnie ze zidentyfikowanym zapotrzebowaniem</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
69.	Osoba fizyczna	Str. 64: PAKIET 3 – BEZPIECZEŃSTWO 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 mieszaniowo- usługowych.	Wprowadzenie tzw. strefy czystego transportu odbyło się bez oceny skutków ekonomiczno-społecznych. Teraz ten sam błąd powielony został w PZMMiKOF.	Brak oceny oddziaływania społecznego i ekonomicznego PZMMiKOF na miasto Kraków, Krakowski Obszar Metropolitalny i województwo małopolskie powinien skutkować odrzuceniem dokumentu w całości.	Uwaga nieuwzględniona. SUMP jako dokument o charakterze strategicznym wskazuje SCT jako jedno z możliwych narzędzi wdrożeniowych, mających na celu redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne. Aktualnie SCT w Krakowie została wprowadzona Uchwałą Rady Miasta Krakowa, dokument SUMP nie ma na celu zmiany tego kierunku działań. Jednocześnie, w opisie działań 3.3.2. i 4.2.1 uszczegółowiono zapisy pod kątem konieczności przeprowadzenia analizy potrzeb (3.3.2) i konsultacji społecznych (4.2.1) dot. wprowadzania Stref Czystego Transportu, w tym norm emisji spalin samochodów, które będą mogły wjeżdżać do Strefy

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					<p>W ramach cyklu przygotowania i realizacji SUMP zgodnie z wytycznymi jego przygotowania przeprowadzany jest proces monitorowania postępów realizacji jego założeń i wprowadzania niezbędnych modyfikacji na podstawie wniosków wynikających z oceny realizacji działań. Zgodnie z treścią dokumentu, SUMP w wielu działaniach przewiduje przeprowadzenie analizy potrzeb, która będzie podstawą wyboru działań rekomendowanych do przeprowadzenia, co pozwoli na zapewnienie ich efektywności ekonomicznej oraz odpowiedzi na istniejące potrzeby społeczne.</p> <p>Ocena spełniania przez dokument obowiązujących wytycznych zostanie przeprowadzona przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Formularza oceny</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub inne właściwe w tym zakresie instytucje
70.	Osoba fizyczna	Str. 65: PAKIET 4 – INFORMACJA Siatka połączeń - optymalizacja funkcjonowania linii autobusowych – w tym rozwój siatki połączeń dowozowych oraz synchronizacja z systemem kolei i poprawą stopnia zintegrowania przewoźników prywatnych z systemem transportu zbiorowego.	W dotychczasowych rozwiązaniach transportu aglomeracyjnego nie traktowano po partnersku przewoźników prywatnych. System dotacji niektórych przewoźników publicznych środkami publicznymi doprowadził do upadku firmy przewozowe. Nie przeprowadzono oceny efektywności wydawania środków publicznych w formie dotacji dla przewoźników autobusowych (np. Koleje Małopolskie – dowozy	Brak oceny oddziaływania społecznego i ekonomicznego PZMMiKOF na zachowanie warunków rynkowych i minimalizacji wydatków z środków publicznych na transport publiczny.	Uwaga nieuwzględniona. SUMP nie ma na celu dyskryminowania przewoźników autobusowych ze względu na własność. Dotacje w Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych dotyczą również przewoźników prywatnych, ponieważ to oni w dużej mierze są Operatorami dotowanych linii. Nowo uruchamiane linie autobusowe przyczyniają się do zwiększenia dostępności do tej formy transportu, szczególnie w obszarach wykluczonych komunikacyjnie. Ocena efektywności ekonomicznej dotacji do nich nie jest przedmiotem dokumentu SUMP

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>pasażerów do dworców kolejowych).</p> <p>Brak obliczeń relacji między dotacjami środkami publicznymi a efektywnością wykonywanych usług transportowych.</p>		
71.	Osoba fizyczna	Str. 66: PAKIET 5 – LOGISTYKA 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	<p>Brak oceny oddziaływania społecznego i ekonomicznego PZMMiKOF na podmioty gospodarcze.</p> <p>Strefy przemysłowe i inwestycyjne wewnątrz miasta Krakowa będą miały ograniczony dostęp dla pojazdów objętych ograniczeniami tzw. strefy czystego transportu.</p> <p>Ograniczenia będą uciążliwe również dla korzystających z tych stref spoza obszaru Metropolii.</p>	Brak oceny oddziaływania społecznego i ekonomicznego PZMMiKOF na miasto Kraków, Krakowski Obszar Metropolitalny i województwo małopolskie powinien skutkować odrzuceniem dokumentu w całości.	<p>Uwaga nieuwzględniona. W działaniu kluczowym 5.4 znajdują się zapisy dot. zwiększenia dostępności do obszarów inwestycyjnych, usługowych i produkcyjnych na terenie miasta Krakowa oraz realizacji układów komunikacyjnych obszarów inwestycyjnych i Stref Aktywności Gospodarczej</p> <p>W ramach cyklu przygotowania i realizacji SUMP zgodnie z wytycznymi jego przygotowania przeprowadzany jest proces monitorowania postępów realizacji jego założeń i wprowadzania</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p>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</p>			<p>niezbędnych modyfikacji na podstawie wniosków wynikających z oceny realizacji działań. Zgodnie z treścią dokumentu, SUMP w wielu działaniach przewiduje przeprowadzenie analizy potrzeb, która będzie podstawą wyboru działań rekomendowanych do przeprowadzenia, co pozwoli na zapewnienie ich efektywności ekonomicznej oraz odpowiedzi na istniejące potrzeby społeczne.</p> <p>Ocena spełniania przez dokument obowiązujących wytycznych zostanie przeprowadzona przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Formularza oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub inne właściwe w tym zakresie instytucje</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p>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</p>			

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
72.	Osoba fizyczna	Str. 81: 3. Źródła finansowania Przy ograniczonych możliwościach finansowania działań inwestycyjnych z dochodów własnych gmin można pozyskać środki zewnętrzne. Możliwości pozyskania bezzwrotnej pomocy ze środków Unii Europejskiej lub wyjątkowo niskooprocentowanych pożyczek dla miast (np. z Europejskiego Banku Inwestycyjnego) sprawiają, że miasta i gminy w mniejszym stopniu muszą posiłkować się środkami	Zapisy PZMMiKOF są często tylko deklaracją, wynikającą z braku wskazania wartości oczekiwanego dofinansowania i braku zwymiarowania kosztowego zadań wskazanych w PZMMiKOF. Brak środków finansowych będzie barierą dla realizacji inwestycji wskazanych w PZMMiKOF.	Brak środków finansowych oraz oceny oddziaływania społecznego i ekonomicznego PZMMiKOF na miasto Kraków, Krakowski Obszar Metropolitalny i województwo małopolskie powinien skutkować odrzuceniem dokumentu w całości.	Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na swój charakter dokument wskazuje źródła finansowania, a nie konkretne kwoty przeznaczone na realizację zadań. Szczegóły dotyczące źródeł finansowania, w tym korzystania ze środków zewnętrznych wynikać będą z poszczególnych realizowanych inwestycji i działań. W ramach cyklu przygotowania i realizacji SUMP zgodnie z wytycznymi jego przygotowania przeprowadzany jest proces monitorowania postępów realizacji jego założeń i wprowadzania niezbędnych modyfikacji na podstawie wniosków wynikających z oceny realizacji działań. Zgodnie z treścią dokumentu, SUMP w wielu działaniach przewiduje przeprowadzenie analizy

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		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 (...)			potrzeb, która będzie podstawą wyboru działań rekomendowanych do przeprowadzenia, co pozwoli na zapewnienie ich efektywności ekonomicznej oraz odpowiedzi na istniejące potrzeby społeczne. Ocena spełniania przez dokument obowiązujących wytycznych zostanie przeprowadzona przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Formularza oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub inne właściwe w tym zakresie instytucje
73.	Osoba fizyczna	Str. 82: Poza środkami unijnymi możliwe jest pozyskanie środków Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru	Zapisy PZMMiKOF są często tylko deklaracją, wynikającą z braku wskazania wartości oczekiwanego dofinansowania i braku zwymiarowania		Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na swój charakter dokument wskazuje źródła finansowania, a nie konkretne kwoty przeznaczone na realizację zadań. Szczegóły dotyczące źródeł finansowania, w tym korzystania ze

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		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	kosztowego zadań wskazanych w PZMMiKOF. Brak środków finansowych będzie barierą dla realizacji inwestycji wskazanych w PZMMiKOF.		środków zewnętrznych wynikać będą z poszczególnych realizowanych inwestycji i działań.
74.	Osoba fizyczna	Uwaga generalna do całości dokumentu		Brak oceny oddziaływania społecznego i ekonomicznego PZMMiKOF na miasto Kraków, Krakowski Obszar Metropolitalny i województwo małopolskie powinien skutkować odrzuceniem dokumentu w całości.	Uwaga nieuwzględniona. W ramach cyklu przygotowania i realizacji SUMP zgodnie z wytycznymi jego przygotowania przeprowadzany jest proces monitorowania postępów realizacji jego założeń i wprowadzania niezbędnych modyfikacji na podstawie wniosków wynikających z oceny

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					<p>realizacji działań. Zgodnie z treścią dokumentu, SUMP w wielu działaniach przewiduje przeprowadzenie analizy potrzeb, która będzie podstawą wyboru działań rekomendowanych do przeprowadzenia, co pozwoli na zapewnienie ich efektywności ekonomicznej oraz odpowiedzi na istniejące potrzeby społeczne.</p> <p>Ocena spełniania przez dokument obowiązujących wytycznych zostanie przeprowadzona przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Formularza oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub inne właściwe w tym zakresie instytucje</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
75.	Gmina Niepołomice	VII. Działania Wdrożeniowe Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej I Jej Obszaru Funkcjonalnego 2.4 Infrastruktura Szynowa – strona 72.	W ramach realizacji nowych linii kolejnych jako normę należy przyjąć realizację obiektów P&R w bezpośrednim sąsiedztwie nowych stacji/przystanków już na etapie projektowym (także w przypadku modernizacji linii kolejowej). Dodatkowo do stacji zapewniona powinna zostać nie tylko dostępność piesza, ale również dróg rowerowych jako alternatywa transportu samochodowego.	Lokalizacja stacji kolejowych stanowi duży generator ruchu, którego infrastruktura powinna umożliwiać jego obsługę, zarówno pod względem ruchu samochodowego, jak i alternatyw m.in. pod postacią transportu rowerowego. Z tego powodu na obszarze metropolii jako standard w planie zrównoważonej mobilności powinno zostać przyjęte, aby lokalizowanie przystanku kolejowego, wiązało się z koniecznością realizacji P&R zdolnego obsłużyć ruch generowanych przez stację kolejową oraz zapewnienie dostępności pieszej i rowerowej. Najczęściej realizacja linii kolejowej jest olbrzymią interwencją w przestrzeni.	Uwaga uwzględniona. W opisie działania szczegółowego 4.5.4 dot. Współpracy w realizacji infrastruktury zrównoważonej mobilności zmieniono zapis na “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”

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
				<p>Zaprojektowanie P&R oraz dróg rowerowych na etapie projektowania linii, jest najefektywniejszym rozwiązaniem. Przyjęte rozwiązania projektowe dla samej linii często uniemożliwiają w późniejszym czasie realizację dodatkowej infrastruktury, a zawsze wiążą się ze zdecydowanie wyższymi kosztami jej dodania.</p> <p>Dodatkowo warto zwrócić uwagę, że część nowych stacji kolejowych stanie się węzłami przesiadkowymi. Także tutaj rozwiązania projektowe dla stacji, powinny umożliwić realizację przesiadki</p>	
76.	Gmina Niepołomice	VII. Działania Wdrożeniowe Planu Zrównoważonej	W zapisach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Metropolii	Ze względu na charakterystykę układu komunikacyjnego w powiązaniu z łańcuchem	Uwaga uwzględniona. W opisie działania szczegółowego 5.2.3 zmieniono zapis na "Działania mające

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		Mobilności Metropolii Krakowskiej I Jej Obszaru Funkcjonalnego 5,4. Układ komunikacyjny – strona 80.	Krakowskiej, przewidziana powinna zostać lokalizacja parkingów dla samochodów ciężarowych przy drogach krajowych oraz regionalnych na terenie metropolii.	dostaw towarów (czy to do dla przemysłu, czy do odbiorców końcowych na terenie metropolii), częstą sytuacją jest, że dostawy towarów do klientów, umówione są na konkretne godziny, a transport dojeżdżający wcześniej (często z innych regionów Polski, czy Europy) nie ma gdzie oczekiwać na przyjęcie towaru, przez co kierowcy często korzystają z nieprzeznaczonych do tego miejsc. Rozwiązaniem tego problemu będzie przewidzenie w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Metropolii Krakowskiej budowy parkingów dla samochodów ciężarowych, przy drogach regionalnych, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc, które położone są blisko	na celu uporządkowanie parkowania i możliwości wjazdu oraz postoju pojazdów realizujących dostawy towarów, w tym współpraca z Zarządcami dróg w zakresie wyznaczania parkingów dla samochodów ciężarowych, w szczególności w okolicy obszarów przemysłowych i Stref Aktywności Gospodarczej”

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
				stref magazynowych oraz stref aktywności gospodarczej.	
77.	Osoba fizyczna	S. 75, 3.4.1	Należy dążyć do likwidacji co najmniej 90% PDP bez sygnalizacji świetlnej i zamienić je na przejścia sugerowane tak, by minimalizując koszty dla miasta znacznie zmniejszyć liczbę wypadków z udziałem pieszych i ułatwić im przekraczanie jezdni.	Tego typu rozwiązanie nie zmusza pieszych do przechodzenia tylko w wyznaczonych miejscach, ale także tam, gdzie szczególnie osobom w podeszłym wieku jest wygodnie. Świetnie można zauważyć to w takich miejscach jak Grzegórzki czy SM Kabel gdzie osoby starsze mają utrudnione przechodzenie przez jezdnię z powodu istnienia zbyt wielu PDP. Tego typu rozwiązania świetnie sprawdzają się w Niemczech np. w Monachium	Uwaga nieuwzględniona. W związku z tym, że w ramach Pakietu działań nr 3 - Bezpieczeństwo został przewidziany katalog działań związanych z organizacją bezpiecznych przejść dla pieszych oraz z tym, że przejścia sugerowane nie są oznakowane w sposób umożliwiający bezpieczne przemieszczanie się niechronionych uczestników ruchu, jakimi są piesi, rozwiązanie to nie zostanie uwzględnione w katalogu działań realizujących założenia dokumentu.
78.	Osoba fizyczna	S. 75, 3.4.2	W miejscach przecinania się DDR z drogami dla samochodów, torowiskami, chodnikami należy	Drastycznie zwiększająca się liczba wypadków z udziałem i z winy rowerzystów jak i	Uwaga nieuwzględniona. Zakres działania kluczowego 3.1 obejmuje identyfikację miejsc niebezpiecznych,

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			nie ułatwiać rowerzystom przejazd, a uspokajać ruch przy użyciu szykan i progów zwalniających.	prowadzących UTO powinna być brana pod uwagę przy planowaniu miasta. Kolejne przywileje i ułatwienia spowodowały, że wykroczenia drogowe popełniane przez rowerzystów i prowadzących UTO są tak powszechne, iż należy rozpocząć działania mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa pieszych jak i samych ww. tworząc infrastrukturę uspokajającą ich ruch.	w tym w odniesieniu do niechronionych uczestników ruchu i określenie niezbędnego zakresu interwencji oraz skuteczne egzekwowanie przepisów ruchu drogowego i działania edukacyjne w zakresie bezpiecznej jazdy, w tym rowerzystów oraz użytkowników UTO i UWR. Ponadto zakres działania kluczowego 3.4 zawiera szereg działań dot. oddzielania ruchu pieszego od rowerowego, użytkowników UTO, UWR i hulajnog elektrycznych
79.	Osoba fizyczna	S. 77, 4.1.3	W kwestii UTO nie należy prowadzić kampanii informacyjnych tylko wprowadzać zakaz poruszania się tego typu pojazdami po mieście.	Miasto Paryż wprowadziło zakaz używania hulajnog elektrycznych, a Republika Federalna Niemiec wymaga tablic rejestracyjnych na tego typu pojazdach. Spowodowane jest to ogromną liczbą wypadków i brakiem poszanowania dla przepisów	Uwaga nieuwzględniona. Celem SUMP nie jest wprowadzanie rozwiązań prawnych w zakresie wynikającym ze zgłoszonej uwagi. Dokument zawiera działania w zakresie skutecznego egzekwowania przepisów ruchu drogowego w

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
				prawnych obowiązujących na drogach przez osoby kierujące tego typu pojazdami. W Krakowie również nagminne jest łamanie zapisów ustawy PoRD przez kierujących w tym przejeżdżanie rozpędzonymi hulajnogami przez przejścia dla pieszych czy przekraczanie dopuszczalnej prędkości na drogach publicznych, gdzie nic nie chroni kierującego hulajnogą.	odniesieniu do wszystkich uczestników ruchu. Jednocześnie w części opisowej działania 2.5.4 dopisano konieczność uporządkowania kwestii zostawiania hulajnóg tylko w wyznaczonych miejscach - np. przy węzłach przesiadkowych, by nie zalegały na chodnikach, oraz wprowadzanie rozwiązań infrastrukturalnych zapewniających to uporządkowanie, tj. stojaki i ładowarki dla hulajnóg przy generatorach ruchu
80.	Osoba fizyczna	S. 60, ryc. 14	W planach brakuje tuneli odciążających ruch kołowy w centrum miasta. Jest to powszechnie stosowane rozwiązanie w europejskich miastach. Chociażby w Monachium, które według		Uwaga nieuwzględniona. Na Rycinie wskazano istniejącą i projektowaną główną sieć drogową obejmującą drogi krajowe i wojewódzkie na terenie gmin wokół Krakowa - Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego. Ze względu na skalę

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			przedstawicieli ZTP jest wzorem dla Krakowa.		<p>ryciny i jej czytelność nie zaznaczano dróg wewnątrz IV obwodnicy, które docelowo nie mają pełnić funkcji dróg krajowych i wojewódzkich.</p> <p>Po analizie uwag zgłoszonych w ramach procesu konsultacji oraz zakresu danych przedstawianych na Ryc. 14 (skorygowano nr na Ryc. 20) po zmianach na wskazanej mapie w odniesieniu do projektowanej sieci drogowej gmin Metropolii Krakowskiej oraz Obszaru Funkcjonalnego Metropolii Krakowskiej uwzględniono odcinki będące na etapie budowy, z pozyskaną decyzją środowiskową lub ze wskazanym proponowanym przebiegiem.</p> <p>Jak wskazano w odniesieniu do wielu działań szczegółowych dokumentu SUMP każdorazowo w odniesieniu do realizacji konkretnych inwestycji</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					powinna zostać przeprowadzona ekspercka analiza potrzeb i efektywności finansowej proponowanych rozwiązań.
81.	Osoba fizyczna	S. 64, 3.3	Nie istnieją dowody na zmniejszenie się zanieczyszczeń powietrza w miastach, które wprowadziły SCT. Z tego też względu część niemieckich miast się z nich wycofuje, a Hamburg zawiesił jej zaostrożenie ze względu na brak sensowności tego typu rozwiązania i większą emisję NOx z diesli spełniających normę Euro 6, w porównaniu ze starszymi spełniającymi Euro 5. Co więcej, problemem Krakowa jak i innych polskich miast jest nie kwestia spełnianej normy Euro, a niesprawne pojazdy, których stanu nie kontroluje ani		Uwaga nieuwzględniona. SUMP jako dokument o charakterze strategicznym wskazuje SCT jako jedno z możliwych narzędzi wdrożeniowych, mających na celu redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne. Na tą chwilę SCT w Krakowie została podjęta Uchwałą Rady Miasta Krakowa do wdrożenia, dokument SUMP nie ma na celu zmiany tego kierunku działań. Jednocześnie, w opisie działań 3.3.2. i 4.2.1 uszczegółowiono zapisy pod kątem konieczności przeprowadzenia analizy potrzeb (3.3.2) i konsultacji społecznych (4.2.1) dot. wprowadzania

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			Policja, ani Straż Miejska. Aby, faktycznie podnieść jakość powietrza w mieście należy prowadzić kontrole spalin pojazdów poruszających się po mieście, gdyż przeważająca większość trucielei to pojazdy, które w 2026 roku i tak wjadą do m. Krakowa.		Stref Czystego Transportu, w tym norm emisji spalin samochodów, które będą mogły wjeżdżać do Strefy Wśród działań szczegółowych w dokumencie znajduje się m.in. działanie 3.3.3 dot. przeprowadzania regularnej kontroli jakości spalin w samochodach jako narzędzie weryfikacji spełniania norm w zakresie emisji spalin.
82.	Osoba fizyczna	Str.6, 1.2. cyt.” „...Idea zrównoważonej mobilności jest przemyślane podróżowanie różnicowanymi środkami transportu w zależności od potrzeb...”	...Idea zrównoważonej mobilności jest przemyślane podróżowanie różnicowanymi środkami transportu w jak najkrótszym czasie, mając do dyspozycji zintegrowany bilet do wyboru w zależności od potrzeb przemieszczania się	Chodzi o możliwość wyboru biletu zintegrowanego takiego, jaki danemu mieszkańcowi jest potrzebny np. gdy nie chce korzystać z kolei w mieście to kupuje bilet bez integracji z koleją etc. Mobilność ma umożliwić szybką przesiadkę i dojazd z punktu A do B etc.	Uwaga nieuwzględniona. Dokument nie definiuje konkretnie co do szczegółowych rozwiązań w zakresie integracji taryfowo-biletowej. SUMP jest ciągłym procesem, więc kolejne rozwiązania i dopasowanie do potrzeb mieszkańców będą realizowane.

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			oraz wyboru środka transportu ...”		
83.	Osoba fizyczna	Str. 6, 1.2 Cyt. „...Podejście to pozwoli na szybki rozwój całego transportu...”	„...Podejście to pozwoli na szybki rozwój całego transportu m.in. - poprzez rozbudowę, przebudowę i budowę nowych połączeń dróg, zarówno w mieście (poprzez domknięcie III obwodnicy szczególności), jak i w metropolii - poprzez rozbudowę, przebudowę i budowę nowych połączeń transportu miejskiego: szynowego i autobusowego wraz z integracją kolei poprzez węzły modalne z przystankami kolei z całą niezbędną infrastrukturą i P&R, K&R, B&R;	Oprócz rowerzystów pieszych, samochodów i transportu miejskiego są jeszcze hulajnogi rolkarze, desko rolkarze etc., o których nie możemy zapomnieć. Mamy w Krakowie oprócz P&P, K&R (kis&ride), B&R (bike&ride) i świetnie funkcjonują.	Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Wynikające z wystosowanej uwagi szczegółowe rozwiązania pozwalające na rozwój systemu transportowego zostały ujęte m.in. w ramach działań szczegółowych realizujących założenia dokumentu. W przypadku Urzędzeń Transportu Osobistego, Urzędzeń Wspomagających Ruch i hulajnóg elektrycznych dokument zawiera odniesienia do tych rodzajów transportu w działaniach 2.5.4, 3.1.2, 3.4.3 i 3.1.3 przede wszystkim pod kątem uporządkowania zasad ich wykorzystywania w przestrzeni publicznej, działań edukacyjnych co do sposobów ich wykorzystywania oraz

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<ul style="list-style-type: none"> - przebudową i budową nowych sieci dróg rowerowych, ścieżek rowerowych, CPRów czy też infrastruktury dla UTO (urządzenia transportu osobistego) i UWR (urządzenia wspomagające ruch); - zwiększenie atrakcyjności i bezpieczeństwa dla ruchu pieszego z dostosowaniem infrastruktury dla osób ze szczególnymi potrzebami; - zwiększenia atrakcyjności terenów rekreacyjnych dla młodzieży poprzez budowę nie tylko placów zabaw, ale skate parków dla wszystkich użytkowników UTO i UWR..." 		wprowadzania rozwiązań wpływających na bezpieczeństwo ich użytkowników

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
84.	Osoba fizyczna	Str.9, SUMP:	-Cel: szybka dostępność i poprawa jakości życia -zintegrowane z planowaniem przestrzennym w zakresie rozwoju miasta, rozwojem infrastruktury transportowej zarówno drogowej/szynowej/kolejowej, rozwojem gospodarczym....”	W całym dokumencie dobrze by było rozróżnić transport szynowy (tramwaj), autobusowy jako miejski i zamiejski od kolejowego – dla czytelności, ponieważ w Krakowie kolej nie jest we „władaniu” miasta, to zewnętrzny przewoźnik.	Uwaga nieuwzględniona. Wskazane pojęcia używane są w dokumencie w zależności od potrzeb i kontekstu. Z uwagi na strategiczny charakter dokumentu i wyznaczenia m.in. strategicznych kierunków rozwoju transportu szynowego ogółem szczegółowe rozwiązania przyjmowane będą po przeprowadzeniu odpowiednich analiz eksperckich. Transport szynowy z definicji obejmuje kilka rodzajów transportu m.in. kolej i tramwaj, w tym w formie premetra, które wzajemnie się uzupełniają i stanowią rdzeń transportu zbiorowego w dużej aglomeracji miejskiej
85.	Osoba fizyczna	Str. 10 Cyt. „...stopniowo zwiększająca się rola	„...stopniowo zwiększająca się rola mobilności aktywnej poprzez korzystanie z UTO i UWR, jak również transportu	Prosiłabym aby pojęcia, które funkcjonują prawie wprowadzić, ponieważ oprócz roweru	Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Wynikające z wystosowanej uwagi szczegółowe rozwiązania pozwalające na rozwój

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		<p>mobilności aktywnej i transportu publicznego sprawia, że wykorzystanie samochodu jest nieco mniejsze”.</p>	<p>publicznego sprawia, że wykorzystanie samochodu jest mniej efektywne”.</p>	<p>i hulajnóg są rolki, deskorolki etc. Młodzież też na nich jeździ i nie tylko</p>	<p>systemu transportowego zostały ujęte m.in. w ramach działań szczegółowych realizujących założenia dokumentu.</p> <p>W przypadku Urzędzeń Transportu Osobistego, Urzędzeń Wspomagających Ruch i hulajnóg elektrycznych dokument zawiera odniesienia do tych rodzajów transportu w działaniach 2.5.4, 3.1.2, 3.4.3 i 3.1.3 przede wszystkim pod kątem uporządkowania zasad ich wykorzystywania w przestrzeni publicznej, działań edukacyjnych co do sposobów ich wykorzystywania oraz wprowadzania rozwiązań wpływających na bezpieczeństwo ich użytkowników.</p>
86.	Osoba fizyczna	<p>Str.15</p> <p>Cyt.: „...Identyfikacja prawidłowego...,”</p>	<p>„...Identyfikacja prawidłowego...,” że transport miejski, zamiejski</p>	<p>Dobrze by było rozróżnić transport miejski i zamiejski, bo mówimy o Krakowie i metropolii, czy też</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Zamiast określenia „pozamiejski” użyto określenia „aglomeracyjny”, ponieważ</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		że transport miejski i mobilność nie powinna być celem samym w sobie...”	i mobilność nie powinna być celem samym w sobie...”	terenie poza Stowarz. Metropolii.	określa on transport funkcjonujący zarówno na terenach miejskich, jak i wiejskich
87.	Osoba fizyczna	Str.17, 1.3 Cyt. „... rozwój systemu publicznego transportu zbiorowego, w szczególności oparcie na systemach szynowych (kolej aglomeracyjna i regionalna, tramwaj”	„... rozwój systemu publicznego transportu zbiorowego miejskiego szynowego (tramwaj i autobus) oraz zamiejskiego – autobus oraz systemu szynowego kolei aglomeracyjnej i regionalnej, jako element całego transportu multimodalnego”	Jak wyżej.	Uwaga nieuwzględniona. Zapisy, których dotyczy uwaga wskazują na system publicznego transportu zbiorowego ogółem pod kątem weryfikacji spójności SUMP z dokumentami o charakterze lokalnym i regionalnym. Transport szynowy z definicji obejmuje kilka rodzajów transportu m.in. kolej i tramwaj, w tym w formie premetra, które się wzajemnie uzupełniają i stanowią rdzeń transportu zbiorowego w dużej aglomeracji miejskiej
88.	Osoba fizyczna	Str.17, 1.3	„kształtowanie polityki parkingowej zarówno w mieście		Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Treść,

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		Cyt. „kształtowanie właściwej polityki parkingowej”	jak i w metropolii poprzez budowę węzłów zintegrowanych z niezbędną infrastrukturą w punktach o wysokich potokach pasażerskich, na przecięciu podsystemów transportu szynowego w Mieście/poza Miastem wraz z koleją;”		której dotyczy uwaga wskazuje na kształtowanie właściwej polityki parkingowej ogółem pod kątem weryfikacji spójności SUMP z dokumentami o charakterze lokalnym i regionalnym. Wynikające z wystosowanej uwagi szczegółowe rozwiązania pozwalające na prowadzenie polityki parkingowej zostały ujęte m.in. w ramach działań szczegółowych realizujących założenia dokumentu.
89.	Osoba fizyczna	Str.17, 1.3	Proponuje dodać punkt: -integracja rozwoju układu transportowego z rozwojem urbanistyczno – przestrzennym. - zapewnienie ciągłości prawidłowego funkcjonowania systemu transportu, czyli		Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Treść pkt. 1.3 identyfikuje w sposób ogólny obszary, w których dokument SUMP jest spójny z dokumentami o charakterze lokalnym i regionalnym, zostały one wymienione po przeprowadzonej analizie.

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>zapewnieniu ciągłości korytarzy komunikacyjnych, w tym transportu publicznego;</p> <p>-kształtowanie podstawowej sieci transportu zbiorowego jako „ruszty komunikacyjnego”, w powiązaniu z transportem kolejowym poprzez budowę węzłów przesiadkowych, zagospodarowanie terenów wokół węzłów TOD (Transit Oriented Development), systemu P&R;</p> <p>- zwiększanie nacisku na rozwój efektywności i atrakcyjności transportu zbiorowego, uzupełniając go o system transportu pieszego (niechronionych uczestników ruchu)</p>		<p>Przeprowadzona analiza proponowanej zmiany treści wskazuje, że treści proponowane do dodania zawierają się w pozostałych częściach dokumentu SUMP, m.in. w ramach działań szczegółowych realizujących założenia dokumentu.</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>oraz rowerowego jako podstawowej formy podróży w Mieście, czyli UTO i UWR,</p> <p>- uzupełnienie sieci transportu szynowego o korytarze szybkiego transportu autobusowego, w korytarzach transportowych obsługujących ważniejsze relacje podróży, o wysokich częstotliwościach kursowania.</p> <p>- dla UTO i UWR dążenie do tworzenia przestrzeni publicznych i atrakcyjnych ciągów pieszych z zielenią izolacyjną oddzielającą chodnik od jezdni, eliminacji barier przestrzennych utrudniających ruch, poprawę infrastruktury przystanków dla</p>		

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			komunikacji wraz z infrastruktura towarzyszącą.		
90.	Osoba fizyczna	Str.37, 1. Cyt. „...Do tych czynników należą...użytkowników UTO, działania edukacyjne...”	„... Do tych czynników należą...użytkowników UTO, UWR, działania edukacyjne...”		Uwaga uwzględniona
91.	Osoba fizyczna	Str.45 Cyt.: „...Wdrażanie polityki ukierunkowanej na.....klimatycznej”	„Wdrażanie polityki ukierunkowanej na realizację podstawowych potrzeb mieszkańców w pobliżu ich miejsca zamieszkania oraz szybkiej dostępności poprzez środki transportu publicznego (szynowego i autobusowego) czy też kolei do miejsc zatrudnienia, edukacji, ochrony zdrowia,		Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). W związku z ogólnym charakterem wizji przygotowanej na potrzeby wieloaspektowego dokumentu, jakim jest SUMP nie obejmuje ona szczegółowych rozwiązań proponowanych do wprowadzenia. Uszczegółowienie wizji stanowią kolejne następujące po niej części dokumentu, które obejmują proponowane do ujęcia w wizji

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			wypoczynku i rekreacji. Polityka wdrażana poprzez system międzygminnych powiązań transportowych (miejskich, aglomeracyjnych oraz szynowych) i przestrzennych wraz z budowa węzłów przesiadkowych, parkingów w postaci P&R, stanowi podstawę do poprawy....”		zagadnienia m.in. w ramach działań szczegółowych realizujących założenia dokumentu.
92.	Osoba fizyczna	Str.47 cele operacyjne: Cyt. „Poprawa jakości planowania i zagospodarowania...” Cyt. „Redukcja poziomu hałasu....Miasta Krakowa”	„Poprawa jakości planowania i zagospodarowania przestrzeni z uwzględnieniem priorytetu dla zrównoważonych sposobów podróżowania oraz zapewnieniu przestrzeni dla parków/ rekreacji/sportu” „Redukcja poziomu hałasu i emisyjności systemu transportowego wpływających		Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Treść dokumentu objęta uwagą dotyczy ogólnego opisu celów operacyjnych uszczegóławiających Cel I dokumentu - Przestrzeń. Szczegółowe rozwiązania proponowane do wprowadzenia zawierają się w innych częściach dokumentu, w tym przede wszystkim

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			negatywnie na zdrowie mieszkańców, poprzez budowę infrastruktury technicznej w postaci np. ekranów akustycznych w miejscach uzasadnionych poprzez przeprowadzenie stosownych badań, zwiększenie roli oraz atrakcyjności transportu publicznego (szynowego i autobusowego) i mobilności aktywnej poprzez używanie UTO czy UWR w podróżach do centrum Miasta”.		działaniach szczegółowych realizujących założenia SUMP
93.	Osoba fizyczna	Str.48 Cyt. „...Zmiana w tym zakresie powinna doprowadzić do ograniczenia... I polityki parkingowej.”	„Zmiana w tym zakresie powinna doprowadzić do zmniejszenia podróży samochodem po drogach w Mieście, zwiększenie wykorzystania rozwiązań		Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Treść dokumentu objęta uwagą dotyczy ogólnego opisu Celu nr II - Infrastruktura. Szczegółowe rozwiązania proponowane do wprowadzenia zawierają się w innych

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			transportu zbiorowego miejskiego i zamiejskiego oraz kolei, w tym przede wszystkim Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej oraz zwiększenie atrakcyjności i poprawy zintegrowania środków transportu oraz jego uporządkowania pod kątem połączeń transportu zbiorowego miejskiego i aglomeracyjnego, węzłów multimodalnych (przesiadkowych), p&R różnego rodzaju.		częściach dokumentu, w tym przede wszystkim działaniach szczegółowych realizujących założenia SUMP.
94.	Osoba fizyczna	Str.48 Cyt. „poprawa warunków ruchu pieszego.... Parkowaniem).”	„Poprawa warunków ruchu pieszego oraz niechronionych uczestników ruchu poprzez: -zapewnienie bezpieczeństwa, atrakcyjności i funkcjonalności		Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Treść dokumentu objęta uwagą dotyczy ogólnego opisu Celu II dokumentu - Infrastruktura. Szczegółowe rozwiązania proponowane do

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		Cyt. „Poprawa warunków funkcjonowania ruchu rowerowego...transportu zbiorowego)”	<p>użytkowania ulic w mieście i dróg poza miastami,</p> <p>-Tworzenie w stosownych miejscach o ograniczonym ruchu samochodowym przestrzeni publicznych i atrakcyjnych ciągów pieszych z zielenią izolacyjną oddzielającą chodnik od jezdni,</p> <p>- eliminację barier przestrzennych utrudniających ruch.”</p> <p>„Poprawa warunków funkcjonowania ruchu rowerowego poprzez zapewnienie rozwoju infrastruktury rowerowej i jej spójności w zakresie sieci tras</p>		wprowadzenia zawierają się w innych częściach dokumentu, w tym przede wszystkim działaniach szczegółowych realizujących założenia SUMP (jednocześnie w ostatnim celu operacyjnym skorygowano zapis pod kątem wyszczególnienia wszystkich trzech rodzajów parkingów przesiadkowych: P+R, K+R i B+R)

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		Cyt. „Rozwój polityki parkingowej... etc.)”	<p>rowerowych w wymiarze lokalnym i metropolitarnym, jak również powiązania z systemem transportu zbiorowego miejskiego i aglomeracyjnego oraz kolei poprzez budowę węzłów przesiadkowych, B&R i niezbędnej infrastruktury.”</p> <p>„Rozwój polityki parkingowej jako istotnego narzędzia realizacji celów zrównoważonego rozwoju w transporcie, w tym poprzez rozwój standardów parkingowych w odniesieniu do zmieniających się warunków kształtowania przestrzennego miasta i aglomeracji; budowę</p>		

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			węzłów przesiadkowych z parkingami lub w zależności od potrzeb parkingi naziemna/wielopoziomowe poza układem drogowo-ulicznym wraz z towarzyszącą infrastrukturą; budowę parkingów Park&Ride, Kiss&Ride i Bike&Ride.”		
95.	Osoba fizyczna	Str.49 Cyt.: „zwiększenie poziomu bezpieczeństwa... ruchu drogowego”	„Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu w relacji do ruchu drogowego poprzez m.in. dążenia w centrum miast do tworzenia przestrzeni publicznej z ograniczeniem ruchu samochodowego i atrakcyjnych ciągów pieszych w terenach również zielonych z niezbędną infrastrukturą jak m.in. odwodnienie i oświetlenie, oddzielenia od jezdni		Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Treść dokumentu objęta uwagą dotyczy ogólnego opisu Celu III dokumentu - Bezpieczeństwo. Szczegółowe rozwiązania proponowane do wprowadzenia zawierają się w innych częściach dokumentu, w tym przede wszystkim działaniach szczegółowych realizujących założenia SUMP

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		Cyt. „Rozwój układu drogowegoużytkowników ruchu”	i parkujących samochodów, eliminacja barier przestrzennych utrudniających ruch, czy też dostosowanie infrastruktury na przystankach komunikacji zbiorowej. „Rozwój układu drogowego ukierunkowany na zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu, poprzez stosowanie rozwiązań czytelnych, zrozumiałych np. wyniesione tarcze skrzyżowań, progi zwalniające etc.”		
96.	Osoba fizyczna	Str.50 Cyt. „Optymalizacja siatki....Krakowskiej”	„Optymalizacja siatki połączeń transportu zbiorowego w zakresie transportu miejskiego, jak również aglomeracyjnego wraz z koleją oraz osiągnięcie pełnej ingerencji taryfowej w		Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Treść dokumentu objęta uwagą dotyczy ogólnego opisu Celu IV dokumentu - Informacja. Szczegółowe rozwiązania proponowane do wprowadzenia

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		Cyt. „Budowa relacji pomiędzy....w transporcie.”	<p>skali Metropolii Krakowskiej i Miasta, z możliwością pozostawienia wyboru taryfy i środków transportu, w szczególności w mieści o zróżnicowanym transporcie miejskim (tramwaj i autobus) oraz kolei”.</p> <p>„Zapewnienie rozwoju zagospodarowania przestrzennego na nowych terenach lub już istniejących poprzedzony ukształtowaniem spójnej sieci transportowej, zapewniając ich odpowiednią dostępność oraz atrakcyjność w zakresie Miasta i Metropolii, o której mowa w niniejszym dokumencie.”</p>		<p>zawierają się w innych częściach dokumentu, w tym przede wszystkim działaniach szczegółowych realizujących założenia SUMP.</p> <p>W odniesieniu do kwestii taryfowych - dokument nie definiuje konkretnie co do szczegółowych rozwiązań w zakresie integracji taryfowo-biletowej.</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
97.	Osoba fizyczna	Str. 51 cel V-logistyka	<p>Proponuję dopisanie celu operacyjnego:</p> <p>„W dokumentach planistycznych Miast, gmin należy wskazać obwodnice drogowe lub drogi, które przejmą ciężki ruch samochodowy do obsługi centrów logistycznych wraz z zapewnieniem ograniczeń między dzielnicowych dla tranzytu przedmiotowego obciążenia”.</p>		Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Treść dokumentu objęta uwagą dotyczy ogólnego opisu Celu V dokumentu - Logistyka. Część szczegółowych rozwiązań proponowanych do wprowadzenia zawierają się w innych częściach dokumentu, w tym przede wszystkim działaniach szczegółowych realizujących założenia SUMP.
98.	Osoba fizyczna	Str.53, 3.1	<p>Jeśli chodzi o <u>rys. 12 Obwodnice miasta Krakowa i preferowane sposoby przemieszczania się pomiędzy nimi</u>- po spotkaniu na Placu Wszystkich Świętych dobrze było dla czytelności zmienić/wprowadzić następujące rzeczy:</p>		

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>- cały podkład mapowy obrazujący miasto Kraków (nie tylko fragment, bo brakuje północno-wschodniej części) z zaznaczonymi granicami miasta, nie tylko część;</p> <p>- kolorystycznie rozróżnić granice pomiędzy obwodnicą III i IV,</p> <p>- zakreskowanie od IV obwodnicy do granicy miasta tym samym kolorem co ruch pomiędzy III i IV obwodnicą,</p>		<p>Uwaga nieuwzględniona. Mapa ma na celu przedstawienie układu obwodnicowego Miasta Krakowa wraz z preferowanymi sposobami przemieszczania się, zmniejszenie skali mapy na potrzeby ujęcia całego obszaru Krakowa w jego granicach administracyjnych pogorszy czytelność grafiki</p> <p>Uwaga nieuwzględniona. Obwodnice III i IV są obecnie oznaczone różnymi kolorami</p> <p>Uwaga nieuwzględniona. Mapa ma na celu przedstawienie układu obwodnicowego Miasta Krakowa wraz z preferowanymi sposobami przemieszczania się pomiędzy nimi i</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>- tam gdzie opis dotyczył roweru dopisać dobrze by było również UTO i UWR,</p> <p>- tam gdzie jest komunikacja miejska dopisać „szynowa i autobusowa”,</p> <p>Jeśli chodzi o tekst, to dobrze by było ująć następującą treść:</p> <p>„Do IIgiej obwodnicy należy wprowadzić stosowne ograniczenia ruchu poprzez obniżenia m.in. prędkości i przestrzenie publiczne, zaś do III obwodnicy główne ulice o</p>		<p>nie obejmuje obszaru poza IV obwodnicą</p> <p>Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na dążenie do zachowania wymaganej czytelności na mapie wskazano główne środki codziennych przemieszczeń zgodnie z podziałem pracy przewozowej wskazanej w scenariuszach</p> <p>Uwaga nieuwzględniona. Symbol dotyczy komunikacji miejskiej, obejmującej zarówno podsystem transportu autobusowego, jak i tramwajowego</p> <p>Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Część szczegółowych rozwiązań proponowanych do wprowadzenia zawierają się w innych częściach dokumentu, w tym przede wszystkim</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>charakterze lokalnym. Natomiast od III obwodnicy do granic miasta winien być prowadzony ruch międzydzielnicowy wraz z drogami radialnymi. Powyższe więc potwierdza fakt, iż należy wybudować i domknąć III-cią obwodnicę, które obecnie jest w fazie projektowania. Dlatego też miejski transport szynowy należy w szczególności zapewnić do III obwodnicy wraz z wyprowadzeniem do granic miasta Krakowa-jeśli chodzi o transport szynowy, z integracją z koleją, w szczególności w zakresie ruchu metropolitarnego poprzez budowę węzłów multimodalnych.”</p>		<p>działaniach szczegółowych realizujących założenia SUMP, w tym działaniu 5.4.2 dot. III obwodnicy i tras radialnych. Z uwagi na uzupełniający charakter tej części dokumentu pozostawiono zapisy w dotychczasowym brzmieniu</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
99.	Osoba fizyczna	Str.54	<p>Rys.13 – warto by było zaznaczyć, iż jest to rysunek z przygotowywanej aktualizacji Strategii Rozwoju miasta Krakowa, tu chce żyć 2050.</p> <p>A jeśli chodzi o tekst:</p> <p>-podstawowym systemem w mieście winien być miejski transport szynowy (tramwaj) i autobusowy, zespolony poprzez węzły przesiadkowe (multimodalne) z koleją wraz z niezbędną infrastrukturą typu</p>		<p>Uwaga nieuwzględniona. Rycina powstała o oparciu o analizę wielu opracowań, które zostały wymienione w części opisowej przed mapą (jednocześnie dokonano uzupełnienia - obok podsystemu kolejowego dodano informację o podsystemie tramwajowym). W związku z tym powielanie ich w źródle mapy, które wyjaśnia jakie dane przestrzenne wykorzystano do jej wytworzenia nie jest zasadne.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Rozwiązania wynikające z proponowanych zapisów uszczegóławiających zawierają się w innych częściach dokumentu SUMP, w tym przede wszystkim działaniach</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>P&R,B&R, stacje do ładowania samochodów/rowerów/hula;</p> <p>- kluczową rolę więc winien odgrywać budowany transport szynowy (tramwaj), czy też STS (szybki transport szynowy), poprzez modernizację torowiska, zwiększenie szybkości przejazdów, niwelowanie skrzyżowań. Należy dążyć do STSów w zakresie połączenia północ-południe terenów Krakowa od strony wschodniej i zachodniej.</p>		szczegółowych realizujących założenia Planu
100.	Osoba fizyczna	Str. 55	Tutaj ważna rzecz-kolej nie stanowi podstawy transportu w mieście, jest dopełnieniem, połączeniem aglomeracji/metropolii z Krakowem. Przez Kraków		Uwaga częściowo uwzględniona. W opisie będącym przedmiotem uwagi kolej aglomeracyjna i regionalna pełni podstawową rolę (szkielet) w odniesieniu do całego obszaru Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			prowadzone są nie tylko linie kolejowe pasażerskie ale również towarowe.		Funkcjonalnego. Częściowo uwzględniono uwagę, korygując część opisową pod tym kątem
101.	Osoba fizyczna	Str. 57	Należy pamiętać o uwzględnieniu stacji do ładowania rowerów elektrycznych oraz hulajnóg, parkingów ew. dla rowerów zadaszonych wraz z zapewnieniem niezbędnej infrastruktury. Ścieżki rowerowe na granicach Krakowa muszą być powiązane z Velo i zapewniać płynność i bezpieczeństwem przejazdu.		Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Szczegółowe rozwiązania będące przedmiotem uwagi wynikają z innych części dokumentu, przede wszystkim działań szczegółowych realizujących założenia Planu. Niemniej jednak w opisie na wskazanej stronie w odniesieniu do infrastruktury rowerowej dodano spójność z siecią Velo Małopolska.
102.	Osoba fizyczna	Str.58	-trzeba pamiętać o parkingach b&R, parkingach dla rowerów zadaszonych wraz z niezbędną infrastrukturą		Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Szczegółowe rozwiązania będące przedmiotem uwagi wynikają z innych części dokumentu, przede wszystkim

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			-węzły zintegrowane multimodalne, zapewniające powiązanie przystanków kolejowych zintegrowanych z transportem autobusowym, parkingami etc.;		działań szczegółowych realizujących założenia Planu
103.	Osoba fizyczna	Str.59	Rys.19 -Dobrze by było na rysunku, który dotyczy sieci kolejowych istniejących uzupełnić sieci kolei planowanych i sieci transportu szynowego (tramwaj) planowany, projektowany w budowie-jak nazwa rysunku wskazuje. Wówczas te przystanki p&R etc. mają sens;		Uwaga nieuwzględniona. Na Ryc. 19 pokazano istniejące linie kolejowe i tramwajowe. Ze względu na skalę opracowania, dodanie dodatkowych elementów wpłynie negatywnie na jej czytelność. Z uwagi na dążenie do zapewnienia czytelności uzupełniających map zostały one podzielone na kilka obszarów zgodnie z zapisami rozdziału VI.3

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>-Dodatkowo bym narzuciła na drugim rysunku jeszcze drogi istniejące, planowane, w budowie – w strategii aktualizowanej obecnie są takie rysunki i dobrze by było zachować spójność,</p> <p>-brak przystanków kolei w budowie i planowane, projektowane.</p>		<p>Uwaga nieuwzględniona. Na oddzielnej rycinie wskazano istniejącą i projektowaną główną sieć drogową obejmującą drogi krajowe i wojewódzkie na terenie gmin wokół Krakowa - Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego. Ze względu na skalę ryciny i jej czytelność nie zaznaczano dróg wewnątrz IV obwodnicy, które docelowo nie mają pełnić funkcji dróg krajowych i wojewódzkich.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona. Istniejące i planowane stacje i przystanki kolejowe zostały zaznaczone na Ryc. 15 i 18</p>
104.	Osoba fizyczna	Str.60	-na rysunku uzupełniłabym ulice (drogi) na terenie miasta Krakowa, tj. uzupełniłabym III obwodnice i drogi radialne, jako że ruch między lokalny odbywać		Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Na rycinie wskazano istniejącą i projektowaną główną sieć drogową obejmującą drogi krajowe i wojewódzkie na terenie gmin

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>się będzie od III obwodnicy w stronę granic miasta, by móc jak wyżej pisałam wyprowadzić tranzyt na IVtą obwodnicę i poza miasto. (bez tego jak na konsultacjach ostatnich na Placu Wsz. Świętych nie czytelna mapa i sugeruje zerowy ruch w mieście...). Poza tym mamy w Krakowie wewnątrz IVtej obwodnicy drogi krajowe i wojewódzkie- zapewnić zgodność z opisem.</p>		<p>wokół Krakowa - Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego. Ze względu na skalę ryciny i jej czytelność nie zaznaczano dróg wewnątrz IV obwodnicy, które docelowo nie mają pełnić funkcji dróg krajowych i wojewódzkich.</p> <p>W działaniu 5.4.2 znajdują się zapisy dot. III obwodnicy i tras radialnych, w zamiarze część mapowa stanowi uzupełnienie rozdziału VII.2 zawierającego działania szczegółowe, który pełni funkcję nadrzędną.</p>
105.	Osoba fizyczna	Str.62, 1.1 1.5	„przestrzenie publiczne – działania w zakresie przekształcenia infrastruktury drogowej, w miejscach gdzie ruch samochodowy jest znikomy, w dostępne i atrakcyjne przestrzenie publiczne.”		<p>Uwaga nieuwzględniona. Analiza proponowanej uwagi wskazuje, że jej wprowadzenie mogłoby ograniczyć zakres działań uszczegółwiających działanie kluczowe 1.1 będące przedmiotem uwagi wskazanych w rozdziale VII.2 (miejsca, gdzie ruch</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			„planowanie przestrzenne” – dopisać, że przekształcenie terenów musi pociągać za sobą rozbudowę/przebudowę/budowę układów drogowych, w celu zapewnienia obsługi komunikacyjnej danego terenu w szerszym i docelowym aspekcie urbanistycznym.		samochodowy jest znikomy, kwestia uporządkowania parkowania w przestrzeni publicznej) Uwaga nieuwzględniona. Analiza proponowanej uwagi wskazuje, że jej wprowadzenie doprowadziłoby do powstania niespójności pomiędzy opisem działania kluczowego 1.5 a działaniami szczegółowymi wskazanymi w rozdziale VII.2, ponadto wątpliwości budzą możliwości kompetencyjne wprowadzenia proponowanych rozwiązań
106.	Osoba fizyczna	Str. 63 2.1	- P&R,B&R,K&R z zapewnieniem infrastruktury dla ładowania hulajnóg i rowerów elektrycznych, wraz z zachowaniem dostępności wszystkim uczestnikom, w tym		Uwaga nieuwzględniona. Szczegółowe rozwiązania będące przedmiotem uwagi wynikają z innych części dokumentu, przede wszystkim działań

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		2.2 2.4	osobom o specjalnych potrzebach; - UTO i UW należy pamiętać, - transport miejski szynowy (tramwaj) i kolej, budowa STS (szybkiego transportu szynowego) lub modernizacja istniejących odcinków sieci tramwajowych		szczegółowych realizujących założenia Planu. Jednocześnie, w wyniku analizy zgłoszonej uwagi na końcu opisu Pakietu 2 wyszczególniono wszystkie trzy rodzaje parkingów przesiadkowych: P+R, K+R i B+R.
107.	Osoba fizyczna	Str. 67-80	Uwzględnić powinna zmiany powyżej.		Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Analiza obecnych zapisów dokumentu wskazuje, że propozycje będące przedmiotem uwag są uwzględnione w rozdziale VII.2 dokumentu
108.	Osoba fizyczna	OGÓLNA	Dokument obiera słuszny kierunek zmian w zakresie mobilności mieszkańców,	Kraków jest jednym z bardziej liczących się ośrodków miejskich w Krakowie, także w	Uwagę przyjęto do wiadomości, nie wprowadzając jednocześnie zmian w dokumencie. Zakres działań

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>niemniej w mojej ocenie jest on zbyt mało odważny, biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia Krakowa w zrównoważonej mobilności miejskiej. Sugeruję odważniejsze podejście w kierunku wprowadzania ograniczeń w ruchu samochodów w granicach II obwodnicy Krakowa.</p> <p>Brak jest jasno określonej roli samochodu osobowego w miastach satelickich.</p>	<p>skali europejskiej, stąd oczekiwania wobec tego dokumentu są istotnie większe niż wobec innych mniejszych obszarów funkcjonalnych w Polsce, które borykają się z podstawowymi problemami dot. dostępności transportowej czy ruchu rowerowego. Kraków powinien odważnie przestawić dotychczasową wajchę pt. „Panu Bogu świeczkę, a diabłu ogarek” (z przewagą dla przysłowiowego „diabła” w postaci samochodu) na rzecz wyraźnego i zdecydowanego priorytetu dla zrównoważonej mobilności miejskiej opartej o sprawny i niezawodny transport publiczny, rower i ruch pieszny.</p>	<p>szczegółowych wynikających z dokumentu ukierunkowany jest na rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej opartej o sprawny i niezawodny transport publiczny, rowerowy i ruch pieszny, w tym w granicach II obwodnicy Krakowa, wykorzystując na te potrzeby obowiązujące rozwiązania organizacyjne, prawne oraz niezbędny zakres działań inwestycyjnych i informacyjno-promocyjnych.</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
109.	Osoba fizyczna	OGÓLNA	Niezbędne są korekty redakcyjne i językowe. Sugeruję na ile to możliwe uproszczenie języka lub redakcję tekstu, tak aby dokument był zrozumiały dla wszystkich czytelników.	Dokument jest napisany bardzo skomplikowanym językiem przez co jest trudno przyswajalny dla zwykłego mieszkańca (zbity tekst, nagromadzenia trudniejszych słów w jednym zdaniu itp.).	Uwagę przyjęto do wiadomości, nie wprowadzając jednocześnie zmian w dokumencie. Należy zaznaczyć, że dokument ma charakter specjalistyczny, stąd nie ma możliwości uniknięcia skomplikowanego języka. W celu zwiększenia czytelności wstępne rozdziały wyjaśniające ideę SUMP opisywane były możliwie prostym językiem, efekt ten trudny jest do osiągnięcia w przypadku działań szczegółowych realizujących założenia dokumentu. Jednocześnie, po analizie uwag zgłoszonych w ramach procesu konsultacji społecznych do dokumentu dodano słowniki skrótów i definicji
110.	Osoba fizyczna	Str. 21	Czy w ramach etapu drugiego konsultacji społecznych organizowane były spotkania dla	Partycypacja społeczna stanowi jeden z	Uwaga o charakterze ogólnym, nie dotycząca zmian w treści dokumentu. W ramach drugiego etapu

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			mieszkańców wszystkich gmin objętych dokumentem? (inne niż przeprowadzony Panel transportowy)	najważniejszych filarów dokumentu SUMP	konsultacji społecznych dokumentu SUMP zostało zorganizowane łącznie 7 spotkań (2 w Krakowie, 5 w pozostałych gminach objętych SUMP). Na potrzeby spotkań w gminach zostały one podzielone na 5 grup według właściwości terytorialnej (jednocześnie przynależność do danej grupy gmin nie uniemożliwiła udziału w spotkaniu dla innej grupy). W ramach każdej z grup zaproponowano gminę-gospodarza poszczególnych spotkań w ramach konsultacji społecznych
111.	Osoba fizyczna	Str. 28 – fragment dot. liczby podróży wykonywanych przez mieszkańców	Czy zasadnym jest porównywanie wskaźnika ruchliwości z badań internetowych i z badań w gospodarstwach domowych?	Różna metodyka przeprowadzania obu badań (internet vs. Gospodarstwo domowe), jak i obszar terytorialny (KBR 2018 – jedynie mieszkańcy Krakowa)	Uwaga częściowo uwzględniona. Dopisano w treści informację w zakresie różnic w metodyce badań – „(przy różnej metodyce przeprowadzanych badań)”. Porównanie obu badań ma również

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					pokazywać różnice w wynikach z zależności od przyjętej metody.
112.	Osoba fizyczna	Str. 35 analiza SWOT	<p>Sugeruję dodanie następujących zapisów:</p> <p>SŁABE STRONY:</p> <ul style="list-style-type: none"> - szcątkowa infrastrukturę elektromobilności (stacje ładowania) - brak kompleksowych rozwiązań z zakresu logistyki towarów w Krakowie - powiązanie inwestycji transportu publicznego z jednoczesną rozbudową równoległego układu drogowego <p>ZAGROŻENIA:</p> <p>1. Czy jako zagrożenia nie powinno się wskazać przede</p>		<p>Uwaga częściowo uwzględniona (dot. słabych stron oraz zagrożeń).</p> <p>W przypadku słabych stron analizy SWOT dokument zawiera czynniki wynikające z diagnozy. Przedstawione propozycje dodatkowych zapisów nie wynikają wprost z przeprowadzonej diagnozy (jednocześnie w opisie zagrożeń rozwinięto punkt dot. transportu ładunków pod kątem kompleksowych rozwiązań z zakresu logistyki towarów)</p> <p>Do punktu dot. jakości i dostępności infrastruktury pieszej stanowiącego słabą stronę w analizie SWOT dopisano infrastrukturę rowerową i przystankową</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>wszystkim uwarunkowań zewnętrznych, na które mamy ograniczony wpływ? Wiele wskazanych w niniejszej części stwierdzeń wpisuje się część dot. słabych stron (m.in. deficyty w infrastrukturze pieszo-rowerowej i przystankowej, dominacja samochodu osobowego w podróżach, brak wystarczających danych ilościowych i jakościowych)</p> <p>2. Czy z punktu widzenia obecnej sytuacji możemy mówić o wpływie pandemii na stan transportu publicznego? Po drastycznych spadkach, komunikacja publiczna wróciła do normalnego funkcjonowania.</p>		<p>Po przeprowadzonej analizie stwierdzono, że dominacja samochodu osobowego wynika również z czynników zewnętrznych, nie wprowadzając zmian w dokumencie.</p> <p>Brak wystarczających danych ilościowych i jakościowych przeniesiono do słabych stron</p> <p>Uwaga uwzględniona (dot. wpływu pandemii). Po przeprowadzonej analizie (w tym pod kątem danych dot. sprzedaży biletów) usunięto wpływ COVID-19 na popularność transportu zbiorowego z zagrożeń. Pod tym kątem</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>Czy na tezę tę jest poparcie w wynikach np. sprzedaży biletów?</p> <p>Wpływ na wielkość potoków (czy ogólniej mówiąc liczbę podróży) może mieć upowszechnienie pracy zdalnej, co w przypadku idei zrównoważonej mobilności jest zaletą i szansą (co zostało słusznie w dokumencie zauważone)</p>		skorygowane zostały zapisy podrozdziału dot. wpływu COVID-19
113.	Osoba fizyczna	Str. 38 – ryc. 6	<p>W roku 2023 przeprowadzone zostały ankiety w gospodarstwach domowych w całym obszarze funkcjonalnym. Badania z 2018 r. obejmowały tylko mieszkańców Krakowa. Zasadnym byłoby zamieszczenie w tym miejscu wyników możliwie aktualnych, zwłaszcza biorąc pod uwagę szereg zmian jakie miały</p>		Uwaga uwzględniona. Dane zostały zaktualizowane pod kątem wyników Kompleksowych Badań Ruchu 2023 poprzez dodanie nowego wykresu i opisu w rozdziale V.1

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			miejsce od 2018 r. (w tym COVID - wpływ na ruchliwość mieszkańców, wybuch wojny - zwiększenie potencjału pasażerskiego).		
114.	Osoba fizyczna	Str. 40-42 (ryc. 7, 8, 9)	<p>Czy przyjmowane kierunki w zakresie zmian w podziale zadań przewozowych w poszczególnych scenariuszach, są wynikiem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przyjętych założeń do realizacji (tj. robimy wszystko ażeby udział transportu indywidualnego zmalał do wartości przyjętej dla danego scenariusza) - czy analiz (w tym modelowych), w wyniku których otrzymano udziały dla danego scenariusza i horyzontu. 		<p>Uwaga o charakterze ogólnym, nie dotycząca zmian w treści dokumentu. Prognozowany podział zadań przewozowych wynika z czynników opisanych w poszczególnych scenariuszach opartych na przyjętych do realizacji założeniach.</p> <p>Jednocześnie, dane dot. stanu obecnego zostały skorygowane pod kątem wyników Kompleksowych Badań Ruchu 2023</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
115.	Osoba fizyczna	Str. 51	Należy pozytywnie ocenić podjęcie się tematu logistyki miejskiej.		Uwaga o charakterze ogólnym, nie dotycząca zmian w treści dokumentu.
116.	Osoba fizyczna	Str. 54 – „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”	<p>Problem z wykorzystaniem kolei w relacjach wewnątrzmijskich jest związany z nieatrakcyjną częstotliwością kursowania pociągów w porównaniu do komunikacji miejskiej KMK oraz brakiem kompleksowej integracji taryfowej z komunikacją miejską. Dopóki te dwa czynniki nie zostaną zmienione dopóty trudno jest mówić o kolei jako istotnym podsystemie (element szkieletu) transportu publicznego w Krakowie.</p> <p>Kto będzie organizatorem kolejowych połączeń w relacjach</p>		Uwagę przyjęto do wiadomości, nie wprowadzając zmian w treści dokumentu. Częstotliwość kursowania pociągów jest systematycznie zwiększana po zakończeniu procesów inwestycyjnych na kolei. Przy wyborze kolei decydujące są inne czynniki, jak czas przejazdu i pojemność taboru, w związku z czym częstotliwość nie jest jedynym rozpatrywanym elementem. Na analizowanym obszarze wprowadzono integrację w postaci Biletu Metropolitalnego, która będzie rozwijana.

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			wewnątrzmijskich? Czy planuje się uruchamianie linii kolejowych nie wykraczających poza granice miasta rdzenia?		SUMP nie wskazuje konkretnych organizatorów transportu kolejowego na terenie Miasta
117.	Osoba fizyczna	Str. 54, ryc. 13	<p>Na podstawie niniejszego można zauważyć że planowany kierunek rozbudowy obszarów usługowych i mieszkaniowych dotyczy peryferiów z dopiero planowanym dostępem do sprawnego transportu publicznego. Czy wobec tego planowane jest takie prowadzenie przez Gminę działań, że w pierwszej kolejności lub równolegle realizowana będzie infrastruktura, a dopiero następnie zabudowa?</p> <p>Czy rozważano podjęcie działań dot. intensyfikacji</p>		Uwaga o charakterze ogólnym, niedotycząca zmian w treści dokumentu. Główne miejsca rozwoju nowoprojektowanej zabudowy mieszkaniowej, usługowej i produkcyjnej wskazano w oparciu o dokumenty planistyczne gmin. W założeniu na podstawie SUMP tworzona jest sieć systemów transportowych, która w miejscach węzłowych, zgodnie z ideą Rozwoju Zorientowanego na Transport (TOD) oraz ideą kształtowania lokalnych centrów powinna być uzupełniana zabudową, w tym usługami publicznymi i komercyjnymi. W myśl tej idei najpierw powinno odbywać się

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			zagospodarowania w lepiej skomunikowanych lokalizacjach, w których obserwuje się spadek liczby mieszkańców. Czy prowadzone są takie analizy?		planowanie transportu zamiast dopasowywania go do istniejącej zabudowy. Działania dot. relacji transportu i zagospodarowania przestrzennego wpisujące się w obszar objęty uwagą wskazane są w działaniu kluczowym 1.5
118.	Osoba fizyczna	Str. 59, ryc. 19	Zasadnym jest pokazanie na niniejszej mapie także położenia parkingów P+R w kontekście autobusowych aglomeracyjnych linii przyspieszonych (agloekspresów), jak i linii premetra w Krakowie UWAGA OGÓLNA DO MAP:		Uwaga nieuwzględniona. Na Ryc. 19 pokazano istniejące linie kolejowe i tramwajowe. Ze względu na skalę opracowania, dodanie dodatkowych elementów wpłynie negatywnie na jej czytelność. Z uwagi na dążenie do zapewnienia czytelności uzupełniających map zostały one podzielone na kilka obszarów zgodnie z zapisami rozdziału VI.3

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			Zasadnym byłoby wyczyszczenie warstwy z liniami kolejowymi z bocznic i rozbudowanych układów torowych pozostawiając jedynie osie torów głównych, co przyczyni się do poprawy czytelności rysunków.		Uwaga nieuwzględniona. Przebieg torowisk kolejowych wynika z danych przestrzennych GIS, które nie zaburzają czytelności mapy i nie przewidziano ich szczegółowej edycji
119.	Osoba fizyczna	Str. 58	Czy rozważano ujęcie działania związanego z włączeniem wszystkich gmin obszaru funkcjonalnego do systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie		Uwaga o charakterze ogólnym, nie dotycząca zmian w treści dokumentu. System Komunikacji Miejskiej w Krakowie ma na podstawie podpisanych porozumień ograniczony zasięg przestrzenny. W pozostałych gminach jest uzupełniony o inne systemy transportu publicznego i prywatnego, łącznie wpisujące się w schemat założeń obsługi transportem zbiorowym obszaru Metropolii Krakowskiej

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
120.	Osoba fizyczna	Str. 66	Sugeruję wprowadzenie zapisów wskazujących, że działania związane z budową obwodnic powinny obligatoryjnie łączyć się z działaniami wprowadzającymi ograniczenia ruchu na odcinkach odciążanych (poprzez preferencje dla ruchu transportu publicznego, rowerowego i pieszego), w innym przypadku istnieje bardzo duże prawdopodobieństwo utraty efektu ruchowego i środowiskowego związanego z obwodnicą.		Uwaga częściowo uwzględniona. Obwodnice mają z założenia wyprowadzać ruch samochodów ciężarowych i dostawczych z centrów miejscowości zwiększając bezpieczeństwo mieszkańców (działanie 5.4.1). Kształtowania przestrzeni lokalnych centrów dotyczy z kolei działanie 1.3. W części opisowej Celu III – Bezpieczeństwo zawarta jest informacja w zakresie stosowania rozwiązań uspokajających ruch w skali lokalnej w powiązaniu z rozwiązaniami drogowymi realizowanymi w ramach Celu V. Biorąc pod uwagę proponowane rozwiązanie oraz powyższą argumentację w części opisowej działania 5.4.2 dodano zapis „wraz z wprowadzaniem preferencji dla transportu publicznego, ruchu rowerowego i pieszego oraz rozwiązań w zakresie uspokajania ruchu na

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					odcinkach odciążanych przez III obwodnicę”
121.	Osoba fizyczna	Str. 67 1.1.2 Analiza potrzeb i działania prowadzące do likwidacji miejsc parkingowych na chodnikach, wydzielania nowych miejsc w strefie niekolidującej z <u>ruchem pieszym</u> np. w granicach jezdni.	Korekta zapisu: „z ruchem pieszym i rowerowym”		Uwaga nieuwzględniona. Działanie dotyczy interwencji w obszarze chodników, czyli przestrzeni przemieszczania się pieszych
122.	Osoba fizyczna	Str. 67 Działanie 1.1.3. – zautomatyzowany system parkowania	Proszę o wyjaśnienie czy chodzi o system parkowania (parkingów podziemnych), czy parkingowy (systemy informatyczne) i ew. korektę.	Wprowadzanie zautomatyzowanych systemów parkowania może przyczynić się do zwiększenia chłonności parkingowej obszaru, a tym samym do poprawy jego atrakcyjności dla dojazdu samochodem osobowym.	Uwagę przyjęto do wiadomości, nie wprowadzając zmian w treści dokumentu. Działanie może dotyczyć zarówno parkingów podziemnych, naziemnych jak i parkowania ulicznego (system informatyczny informujący o zajętości miejsc)

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
123.	Osoba fizyczna	Str. 68 – działania 1.2 oraz 1.3	Sugeruję dodanie zapisów obejmujących wytyczne kierunkowych do zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obejmujących intensyfikację zagospodarowania przestrzennego w korytarzach obsługiwanych wysokowydajnym transportem publicznym a także konieczności ujmowania w MPZP wielofunkcyjności obszarów nimi objętych.		<p>Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). W ramach działania kluczowego 1.5 (w szczególności działań 1.5.3 i 1.5.6) zostało wskazane m.in. wypracowanie standardów urbanistycznych zgodnie ze zmianą ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i ochrony korytarzy transportowych w dokumentach planistycznych, przez co zagadnienia, których dotyczy uwaga znalazły odzwierciedlenie w innej części dokumentu</p> <p>W założeniu na podstawie SUMP tworzona jest sieć systemów transportowych, która w miejscach węzłowych, zgodnie z ideą Rozwoju Zorientowanego na Transport (TOD) oraz ideą kształtowania lokalnych centrów powinna być uzupełniana zabudową, w tym usługami</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			Również zapisy i ustalenia planów ogólnych gmin (SUiKZP), powinny realizować zapisy SUMP.		publicznymi i komercyjnymi. Szczególnie istotne jest tu odpowiednie kształtowanie przestrzeni publicznych, które również pełnią istotną rolę w przemieszczaniu się mieszkańców. Uwagę przyjęto do wiadomości, nie wprowadzając zmian w treści dokumentu. Dokument SUMP nie zakłada swej nadrzędności w stosunku do polityk JST. Zapisy dokumentu SUMP mają stanowić podstawę do wdrożenia idei zrównoważonej mobilności w innych politykach JST (np. planowanie przestrzenne, budowa infrastruktury transportowej itd..)
124.	Osoba fizyczna	Str. 68 działanie. 1.2.1 – „Działania prowadzące do <u>zwiększenia liczby dojazdów do pracy</u> ”	„... transportem publicznym, rowerem lub pieszo (...)”		Uwaga nieuwzględniona. Idea Rozwoju Zorientowanego na Transport (TOD) dotyczy kształtowania zabudowy wokół węzłów transportu

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		transportem publicznym w przypadku podróży do pracy, na zakupy i do szkoły oraz zmniejszenia roli samochodu w tych podróżach”			publicznego, dlatego ten system transportu został w tym miejscu wskazany. W opisie działania szczegółowego 1.2.1 wskazano podróże piesze i rowerowe jako jeden z możliwych efektów realizacji idei TOD
125.	Osoba fizyczna	Str. 69 działanie 1.5.1. – „Przeprowadzanie analiz pod kątem możliwości uruchamiania tras transportu publicznego na nowo zabudowywane tereny”	Sugeruję wprowadzenie zdecydowanego zapisu: „Uruchamianie tras regularnego lub elastycznego transportu publicznego na nowozabudowywane tereny”		Uwaga nieuwzględniona. Uruchamianie tras transportu publicznego na nowo zabudowywane tereny, powinno być poprzedzone analizami pod kątem możliwości wyboru danego środka transportu. Uruchamianie nowych połączeń, w tym w miejscowościach/obszarach z niewystarczającą ofertą stanowi element działania 4.3.5
126.	Osoba fizyczna	Str. 69 działanie 1.5.3.	Proponuję rozszerzenie zapisów o wdrożenie wskaźniki parkingowe zależnych od odległości do wysokowydajnego		Uwaga nieuwzględniona. Zapisy wynikają z ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wraz z tegoroczną zmianą. W działaniu

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			transportu publicznego (im bliżej, tym mniej wymaganych miejsc postojowych)		1.5.3. uwzględniono zapisy dot. m.in. minimalnej i maksymalnej liczby miejsc do parkowania
127.	Osoba fizyczna	Str. 70 działanie 2.1.2	Rozwój systemu TTSS powinien odbywać się w szczególności poprzez włączenie do systemu autobusów wszystkich operatorów (zarówno Krakowa jak i komunikacji wewnątrzgminnych).		Uwagę przyjęto do wiadomości, nie wprowadzając zmian w treści dokumentu. Rozwój systemu TTSS nie wyklucza takiej możliwości. Zasięg wdrożenia w przypadku tego działania obejmuje wszystkie 3 wynikające z tabeli poziomy
128.	Osoba fizyczna	Str. 71 działanie 2.2.8	W dokumencie brakuje określenia kierunku rozwoju roweru publicznego? Jaki jest kierunek rozwoju roweru miejskiego? A może roweru metropolitalnego?		Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Proponowane działanie 2.2.8 obejmuje m.in. konieczność przeprowadzenia szczegółowej analizy potrzeb przed realizacją systemu roweru miejskiego wraz z realizacją infrastruktury roweru miejskiego w wybranym wariantcie. Szczegółowy wariant wynikał będzie z przeprowadzonych analiz i uzgodnień

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
129.	Osoba fizyczna	Str. 72 działania 2.3	Zapisy dot. działań związanych z rozwojem infrastruktury rowerowej ale także transportu publicznego opierają się o analizy, a nie realizację, podczas gdy zapisy dot. rozwoju układu drogowego (działania 5.4) są o wiele bardziej zdecydowane.	Prowadzenie analiz nie prowadzi do zmian w podziale zadań przewozowych, a faktyczna realizacja działań na rzecz zrównoważonej mobilności.	Uwaga uwzględniona. Realizacja danej inwestycji rowerowej powinna zostać poprzedzona analizą potrzeb i możliwości jej realizacji. Jednocześnie, w przypadku działań 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3 w opisie dodano sformułowanie „wraz z realizacją inwestycji” w związku z faktem, że dotychczas moduł dot. realizacji zawarty był wyłącznie w nazwie działania szczegółowego
130.	Osoba fizyczna	Str. 73 działania 2.4	Proponuję ujęcie zadania dot. określenia standardów i utrzymania bieżącego torowisk tramwajowych na terenie Krakowa obejmującego w szczególności: szlifowanie szyn i regularne przeglądy infrastruktury (wzmocnienie zapisów działania 2.4.5)	Właściwe utrzymanie infrastruktury, przyczynia się do utrzymania stałego czasu przejazdu, niezawodności sieci i minimalizacji uciążliwości środowiskowych (hałas, pyły) pochodzących z użytkowania torowisk.	Uwaga uwzględniona. W części opisowej działania 2.4.5 dopisano zadanie dot. bieżącego utrzymania torowisk – w szczególności określenia standardów utrzymania torowisk, regularnych przeglądów infrastruktury i szlifowania szyn

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
131.	Osoba fizyczna	Str. 73, działanie 2.4.7	<p>Sugeruję rozszerzenie zapisów działania obejmującego kryteria wyznaczania pasów autobusowych o czynniki związane z liczbą przewożonych pasażerów przez autobusy oraz liczbą kursów autobusów oraz rozszerzenie możliwych rozwiązań o te o charakterze punktowym (np. śluzy).</p> <p>Czy analizowano także możliwość karania za niewłaściwe korzystanie z pasów autobusowych oraz ewentualne analizy w kierunku zmian w zakresie pojazdów dopuszczonych do poruszania się pasami autobusowymi na</p>		<p>Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). W działaniu 2.4.7 zapisana jest konieczność przeprowadzenia analiz (w tym pod kątem zagadnień objętych uwagą), które powinny zawierać szczegółowe rozwiązania.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Kwestia karania za niewłaściwe korzystanie z buspasów i dopuszczenia do korzystania z nich wynika z przepisów szczególnych, ww. działanie obejmuje również egzekwowanie przepisów dot. korzystania z buspasów</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			najbardziej obciążonych odcinkach?		
132.	Osoba fizyczna	Str. 73 działanie 2.5.1	Opis działania jest niespójny. Z jednej strony mowa o analizie zapotrzebowania na nowy tabor, a z drugiej strony mowa o min. 130 sztukach pojazdów.		Uwaga nieuwzględniona. W ramach działania 2.5.1 wskazane zostały minimalne wartości dot. koniecznego do zakupu taboru wynikające z przeprowadzonych wstępnych analiz zapotrzebowania, podanie szczegółów w tym zakresie wynika m.in. z wytycznych wydanych na potrzeby oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. W wyniku przeprowadzenia odrębnych, szczegółowych analiz zapotrzebowania nie jest wykluczone zwiększenie w tym zakresie
133.	Osoba fizyczna	Str. 73 działanie 2.5.4	Proponuję o wskazanie rozwoju systemu B+R przy wszystkich pętlach tramwajowych w Krakowie.		Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Realizacja infrastruktury B+R w bezpośrednim otoczeniu przystanków i węzłów

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					przesiadkowych (również tramwajowych) jest przedmiotem działania 2.1.4
134.	Osoba fizyczna	Str. 76 działanie 4.2.1	Proponuję o rozszerzenie zapisów działania o angażowanie mieszkańców na wszystkich etapach inwestycji tj. od planowania po realizację. W szczególności poprzez poznanie oczekiwań mieszkańców co do ogólnego kształtu inwestycji jeszcze przed przystąpieniem do faktycznego projektowania infrastruktury.		<p>Uwaga uwzględniona. Działanie 4.2.1 dotyczy angażowania mieszkańców w prace nad koncepcjami i projektami inwestycji, natomiast wstępna decyzja o potrzebie ich realizacji powinna wynikać z analiz eksperckich. Ponadto planowanie systemów transportu wynika również z innych procesów konsultacyjnych niezależnych od SUMP (w ramach inwestycji strategicznych czy planowania przestrzennego).</p> <p>Niemniej jednak w opisie działania obejmującego kampanie mające na celu informowanie i angażowanie mieszkańców dodano sformułowanie „wraz z angażowaniem mieszkańców</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					na wszystkich etapach przygotowania i realizacji inwestycji”
135.	Osoba fizyczna	Str. 78 działania 4.4	Proponuję wprowadzenie minimalnego cyklu w jakim badania ruchu winny być wprowadzone.		Uwaga nieuwzględniona. SUMP wskazuje kierunki działań w zakresie przeprowadzanych badań i pomiarów, częstotliwość ich wykonywania zostanie wskazana w ramach odrębnych analiz
136.	Osoba fizyczna	Str. 78 działanie 4.5.2.	Sugeruję wprowadzenie działania dot. budowy jednolitej bazy danych o rozkładach jazdy wszystkich przewoźników i operatorów poruszających się przez obszar obszaru funkcjonalnego oraz dedykowanej wyszukiwarki połączeń i aplikacji - sugestia integracji z systemem MKA.	Jednym z poważnych mankamentów jest brak jednego źródła danych o połączeniach w skali kraju (np. wyszukiwarka obejmująca kolej, przewoźników prywatnych i publicznych). Powinno być to jedno z priorytetowych działań – oczywiście w tym przypadku w skali obszaru funkcjonalnego.	Uwaga nieuwzględniona (dokument zawiera stosowne zapisy). Zakres działania szczegółowego 4.5.5 obejmuje m.in. zapisy dot. wspólnej platformy danych o środkach transportu - promowanie i rozwój aplikacji wspomagających korzystanie z transportu zbiorowego obejmujących jak największą liczbę Operatorów – w tym w oparciu o system MKA

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
137.	Osoba fizyczna	Str. 79 działania dot. logistyki towarów	Czy analizowane były działania związane z gospodarką komunalną, w szczególności odpadami poprzez: rozszerzenie sieci PSZOK, wprowadzenie na szerszą skalę taboru elektrycznego, analizę w zakresie optymalizacji lokalizacji „gniazd” związanych z selektywną zbiórką odpadów a także minimalizacją liczby altan śmietnikowych (co w efekcie powinno prowadzić do zmniejszenia pracy eksploatacyjnej pojazdów komunalnych) poprzez budowę zbiorników podziemnych o większej pojemności.		Uwaga o charakterze ogólnym, niedotycząca zmian w treści dokumentu. W ramach procesu przygotowania SUMP nie został przeprowadzony podział transportu towarów i ładunków na poszczególne gałęzie gospodarki, szczegółowe zapisy w tym zakresie zostaną określone w Planie Zrównoważonej Logistyki Miejskiej – SULP, będącym przedmiotem jednego z działań szczegółowych
138.	Osoba fizyczna	Str. 80 działanie 5.4.2	Budowa obwodnic powinna być bezwzględnie powiązana z wprowadzaniem preferencji dla ruchu transportu publicznego,		Uwaga uwzględniona. Obwodnice mają z założenia wyprowadzać ruch samochodów ciężarowych i dostawczych z centrów miejscowości

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>rowerowego i pieszego na odcinkach odciążanych przez obwodnicę (Kraków).</p> <p>W szczególności zasadnym jest kierunkowe określenie odcinków wewnątrzmijskich, które powinny ulec przeobrażeniom funkcjonalnym w związku z realizacją III i IV obwodnicy m.in. Aleje Trzech Wieszców, czy ciąg ul. Opolskiej na których powinno położyć się większy nacisk na efektywny transport publiczny o charakterze międzydzielnicowym.</p> <p>W przypadku mniejszych miejscowości - poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez uspokojenie ruchu.</p>		<p>zwiększając bezpieczeństwo mieszkańców (działanie 5.4.1). W 5.4.2 określono konieczność przeprowadzenia analiz potrzeb realizacji sprawnych i bezpiecznych połączeń międzydzielnicowych (przeniesienie ruchu pojazdów dostawczych i ciężarowych na obwodnice). Kształtowania przestrzeni lokalnych centrów dotyczy z kolei działanie 1.3. W części opisowej Celu III – Bezpieczeństwo zawarta jest informacja w zakresie stosowania rozwiązań uspokajających ruch w skali lokalnej w powiązaniu z rozwiązaniami drogowymi realizowanymi w ramach Celu V.</p> <p>Niemniej jednak w opisie działania 5.4.2 dodano sformułowanie „wraz z wprowadzaniem preferencji dla transportu publicznego, ruchu</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					rowerowego i pieszego oraz rozwiązań w zakresie uspokajania ruchu na odcinkach obciążanych przez III obwodnicę”
139.	Osoba fizyczna	Str. 83 - Szczegółowy podział odpowiedzialności za realizację poszczególnych działań zostanie określony w ramach tzw. portfela projektów stanowiącego odrębny dokument.	Zasadnym jest aby informacja o właścicielu każdego z działań była ogólnie dostępna, tak aby społeczeństwo miało możliwość kontroli ich realizacji.		Uwaga częściowo uwzględniona. Zapisy dokumentu zostały uzupełnione o bardziej kompleksowy opis zarządzania SUMP w ramach portfela projektów, szczegóły w zakresie organizacji procesu zarządzania wdrażaniem dokumentu zostaną uzgodnione w ramach odrębnego procesu
140.	Osoba fizyczna	Str. 86 tabela 7	Udział podróży samochodem osobowym w podziale zadań przewozowych - Jak jest powiązanie niniejszego wskaźnika z wartościami wskazanymi przy analizie scenariuszy?		Uwaga o charakterze ogólnym, niewpływająca na treść dokumentu. Podział zadań przewozowych w scenariuszach oraz części dot. wskaźników (pod kątem nazwy wskaźników oraz ich wartości) został zaktualizowany i uzupełniony na

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<p>Udział podróży obligatoryjnych w strukturze motywacji - Dlaczego przyjęto wskaźnik dot. podróży obligatoryjnych? Jaki jest spodziewany trend? Proszę o wyjaśnienie treści z nawiasu (która sugeruje podróże nieobligatoryjne)</p> <p>Należy wskazać jakie będzie źródło wskaźnika motoryzacji i jego trend, biorąc pod uwagę małą wiarygodność wskaźnika GUS.</p>		<p>podstawie wyników Kompleksowych Badań Ruchu 2023. Wskaźnik dot. udziału podróży samochodem osobowym w podziale zadań przewozowych spójny jest z wartościami wskazanymi w analizie scenariuszy.</p> <p>Uwaga uwzględniona. Nazwa wskaźnika w zakresie treści z nawiasu została skorygowana</p> <p>Uwaga uwzględniona. Po przeprowadzonej analizie dostępnych danych wskaźnik motoryzacji został usunięty</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
141.	Osoba fizyczna	Str. 87 – tabela 8	<p>Miejskie zróżnicowanie funkcjonalne, Integracja multimodalna – proszę o wyjaśnienie co należy rozumieć pod tymi wskaźnikami i jak będą one oceniane</p> <p>Liczba organizatorów transportu publicznego honorujących Bilet</p>		<p>Uwaga o charakterze ogólnym, niewpływająca na treść dokumentu. Wskaźniki te zostały wyliczone zgodnie z definicjami określonymi przez Komisję Europejską w ramach opracowania dot. wskaźników SUMI – Sustainable Urban Mobility Indicators (opracowanie to zawiera szczegółowy opis metodyki ich wyliczania). Miejskie zróżnicowanie funkcjonalne określane jest parametrycznie dla wskazanych funkcji zagospodarowania terenu. Integracja multimodalna określana jest parametrycznie dla węzłów przesiadkowych z co najmniej dwoma środkami transportu na sieci transportowej obszaru SUMP</p> <p>Uwaga o charakterze ogólnym, niewpływająca na treść dokumentu. Liczba organizatorów transportu publicznego honorujących Bilet</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			Metropolitalny - czy jest tutaj mowa o organizatorach z obszaru Stowarzyszenia Metropolia Krakowska, obszaru funkcjonalnego, czy województwa?		Metropolitalny dot. wszystkich Organizatorów
142.	Osoba fizyczna	Str. 67 działanie 1.1	Dokument w niewielkim stopniu porusza kwestię systemu parkowania w Krakowie i obszarze funkcjonalnym. Pojawia się odwołanie do zaktualizowanego Programu Obsługi Parkingowej dla Miasta Krakowa oraz doświadczeń audytu ParkPAD, niemniej zasadnym byłoby ujęcie w niniejszym dokumencie najważniejszych kierunków w tym zakresie tj. rozwój Obszaru Płatnego Parkowania, wysokość stawek za parkowanie i ich		Uwaga nieuwzględniona. Kwestia parkowania, w tym płatnego w ramach przestrzeni publicznej jest szczegółowo ujęta w ramach całego działania kluczowego 1.1, działania 1.5.3 w zakresie wskaźników dot. parkowania oraz działania kluczowego 2.1 w zakresie parkingów „Parkuj i Jedź”

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			zależność względem ceny biletu transportu publicznego.		
143.	Osoba fizyczna	Str. 1 Tytuł „ PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI „	Kłamstwo	Nie można mówić o zrównoważonej mobilności, która polega na ograniczaniu poruszania się samochodem (strefy czystego transportu, strefy30) i inwestowaniu tylko w inne obszary	Uwaga nieuwzględniona. Dokument zakłada rozwój różnych form transportu, w tym układu komunikacyjnego (działanie kluczowe 5.4) w zakresie infrastruktury drogowej oraz węzłów przesiadkowych (działanie kluczowe 2.1) w zakresie infrastruktury parkingowej „Parkuj i jedź”.
144.	Osoba fizyczna	Str. 5 I wprowadzenie uwzględniającego równomierny rozwój wszystkich form mobilności na danym obszarze.	Skoro przewiduje się rozwój wszystkich form mobilności. To dlaczego w dalszej części dokumentu nie jest wskazane jak rozwinie się mobilność prywatnym samochodem	Utworzenie rozdziału z propozycjami rozwoju dla mobilności samochodowej	Uwaga nieuwzględniona. Dokument zakłada rozwój różnych form transportu, w tym układu komunikacyjnego (działanie kluczowe 5.4) w zakresie infrastruktury drogowej oraz węzłów przesiadkowych (działanie kluczowe 2.1) w zakresie

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
					<p>infrastruktury parkingowej „Parkuj i jedź”.</p> <p>Niemniej jednak celem dokumentu SUMP jest rozwijanie innych form transportu w myśl zasady zrównoważonego rozwoju i umożliwienia mieszkańcom szerszego wyboru środka transportu w codziennych podróżach. Rozwój układu drogowego i parkingowego ma równolegle umożliwić szybszy i lepszy jakościowo rozwój innych form mobilności, w zależności od charakteru obszarów miejskich i wiejskich</p>
145.	Osoba fizyczna	Str. 7 długoterminowa wizja rozwoju transportu i mobilności dla całego funkcjonalnego obszaru miejskiego i objęcie wszystkich rodzajów form	Utworzenie długoterminowej wizji rozwoju mobilności samochodowej, która będzie polegała na budowaniu piętrowych dróg, podziemnych parkingów w centrum miasta	Skoro jest napisane w dokumencie „wizja rozwoju transportu i mobilności” to dlaczego zamiast rozwijać również ruch samochodowy w następnych rozdziałach są	Uwaga nieuwzględniona. Dokument zakłada rozwój różnych form transportu, w tym układu komunikacyjnego (działanie kluczowe 5.4) w zakresie infrastruktury drogowej oraz węzłów przesiadkowych

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		transportu: publiczny i prywatny;		wprowadzane jego ograniczenia ?	(działanie kluczowe 2.1) w zakresie infrastruktury parkingowej „Parkuj i jedź”. SUMP zakładający intensywny rozwój wyłącznie mobilności samochodowej przestaje być dokumentem mającym na celu rozwój zróżnicowanych środków przemieszczania się. Przyjęcie takiej perspektywy wymagałoby marginalizacji innych form przemieszczania się, co w konsekwencji doprowadziłoby do powstania istotnych nierówności w dostępie mieszkańców do różnych form przemieszczania się.
146.	Osoba fizyczna	Dopisanie rozdziału „Gwarancje”	Zagwarantowanie że: -miejsca parkingowe nie będą likwidowane	Brak tak ważnego rozdziału	Uwaga nieuwzględniona. Dokument zakłada rozwój różnych form transportu, w tym układu komunikacyjnego (działanie kluczowe 5.4) w zakresie infrastruktury

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			<ul style="list-style-type: none"> - opłaty z strefy płatnego parkowania będą przeznaczane wyłącznie na utrzymanie lub budowę nowych miejsc parkingowych -każdy człowiek będzie miał konstytucyjne prawo do przemieszczania się tam gdzie chce -równomierny rozwój nie oznacza dyskryminacji i ograniczania jednej grupy kosztem drugiej -każdy człowiek będzie mógł wybierać jakim środkiem transportu może się poruszać -prawo nie działa wstecz oznacza to, że jeżeli samochód został dopuszczony do ruchu na terenie 		<p>drogowej oraz węzłów przesiadkowych (działanie kluczowe 2.1) w zakresie infrastruktury parkingowej „Parkuj i jedź”, czy rozwój polityki parkingowej, jako istotnego narzędzia realizacji celów zrównoważonego rozwoju w transporcie.</p> <p>Zakłada się tworzenie nowych miejsc parkingowych, w miejscach gdzie nie są uciążliwością dla pieszych. Likwidacja jest konieczna tam, gdzie parkowanie jest niezgodnie z przepisami lub stanowi poważne zagrożenie i uciążliwość dla innych uczestników ruchu i korzystających z przestrzeni publicznych.</p> <p>Kwestia wpływów ze Strefy Płatnego Parkowania uregulowana jest na poziomie ustawowym (min. 65%</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
			Polski to oznacza to, że nie będzie to pozwolenie ograniczane w żaden sposób		dochodów z SPP jest przeznaczanych na inne formy transportu). Prawo do przemieszczania się nie jest w żaden sposób ograniczane w dokumencie, podobnie wybór środka transportu. Niemniej w pewnych obszarach miasta pierwszeństwo musi uzyskać transport zbiorowy i mobilność aktywna jako bardziej efektywne i ograniczające negatywne oddziaływanie w przestrzeni miejskiej.
147.	Osoba fizyczna	Str. 41 rozdz.2 p.2 „Scenariusz obrazuje sytuację zrównoważonego podziału zadań przewozowych, w którym wiodącą rolę odgrywa mobilność aktywna	Cały tzw. „scenariusz aktywny” należy skreślić	Czas skończyć z utopijnym myśleniem, że w polskim klimacie rower/hulajnoga może być jakkolwiek całoroczną alternatywą dla samochodu. Poruszanie się rowerem jest możliwe dla bardzo wąskiej grupy młodych, zdrowych i	Uwaga nieuwzględniona. Celem dokumentu SUMP jest rozwijanie wszystkich form transportu w myśl zasady zrównoważonego rozwoju i umożliwienia mieszkańcom szerszego wyboru środka transportu w codziennych podróżach w zależności od potrzeb. Prawo do przemieszczania

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
		(podróże piesze, rower, hulajnoga) oraz w równym stopniu transport zbiorowy, a rola samochodu osobowego nie jest dominująca.”		wytrzymałych na niską temperaturę/słotę/ śnieg/lód pod kołami ludzi nie mających poważnych obowiązków rodzinnych i zawodowych, pracujących online lub mieszkających bardzo blisko miejsca swojej pracy. Komunikacja zbiorowa również nigdy nie zastąpi samochodu, nie zawiezie się nią małych dzieci do szkoły, nie zrobi się zakupów dla rodziny (chyba, że ktoś jest Herkulesem i będzie targać 20 kg od przystanku do domu), nie mówiąc o ludziach świadczących usługi wymagające przewożenia towaru/sprzętu. Strach też myśleć, że np. lekarz chirurg przyjedzie do pracy zmęczony, spocony/zmarznięty po jeździe	się nie jest w żaden sposób ograniczane w dokumencie, podobnie wybór środka transportu. Scenariusz aktywny jest jednym ze scenariuszy rozważanych w dokumencie, obejmuje on na równi rozwój transportu zbiorowego i mobilności aktywnej zamiast całorocznej alternatywy w postaci mobilności aktywnej. Należy zaznaczyć, że na podstawie wielokryterialnej oceny do realizacji został wybrany inny scenariusz, nazwany zrównoważonym

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
				na rowerze lub zdenerwowany tłokiem w komunikacji miejskiej i przystąpi do operacji. Takich przykładów można by dać dużo więcej.	
148.	Osoba fizyczna	Str. 42 rozdz. 2 p.3 „Czynnikiem sprzyjającym zmniejszeniu roli prywatnego samochodu w codziennych podróżach mieszkańców będzie wdrażanie rozwiązań uspakajających ruch samochodowy oraz wpływających na dostępność obszarów dla samochodów”	„Czynnikiem sprzyjającym zmniejszeniu roli prywatnego samochodu w codziennych podróżach mieszkańców będzie wdrażanie rozwiązań uspakajających ruch samochodowy oraz zakazywanie wjazdu w coraz większy obszar miasta, co niestety znacząco wpłynie na dostępność transportową w obszarze funkcjonalnym, a obrazuje to stan obecny będący skutkiem prowadzenia takiej polityki od wielu lat”	Tzw. „uspakajanie ruchu” generuje tylko większe korki z powodu zmniejszenia przepustowości ruchu, dokładnie jak w organizmie żywym – zwięzanie/blokowanie tętnic – śmierć. Zakazywanie/ograniczenie wjazdu powoduje wyłącznie zwiększenie korków poza obszarem zakazu i bankructwa biznesów w obszarze zakazu. Dokładnie te same skutki powoduje zmniejszanie liczby miejsc parkingowych (vide ul.	Uwaga nieuwzględniona. Zmniejszenie liczby samochodów w centrach miast przekształca obszary miejskie w bezpieczne miejsca do poruszania się transportem zbiorowym, pieszo i na rowerze, jednocześnie znacznie zmniejszając zanieczyszczenie powietrza i hałas. Dowody sugerują, że w miastach, które przyjęły politykę uspokajania ruchu i optymalizacji liczby miejsc parkingowych, każde zmniejszenie liczby kupujących przyjeżdżających samochodem jest równoważone przez znaczny wzrost liczby osób przybywających pieszo, rowerem lub

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
				<p>Kalwaryjska, niedługo dzielnica Kazimierz gdzie poza sezonem turystycznym nikogo nie będzie, o Rynku nie warto pisać bo nikt poza turystami i młodymi ludźmi ciągnącymi do klubów tam nie jeździ). Bzdurny argument o tym, że to głównie samochody powodują smog został spektakularnie obalony podczas pandemii, gdy ruch samochodowy był śladowy a stężenie smogu większe niż zwykle.</p> <p>Nie ma co się dziwić że są korki, gdy rozkopuje się naraz pół miasta i ogranicza przejazd przez newralgiczne arterie. Zamiast budować ronda wszędzie stawia się nie wiedzieć czemu sygnalizację</p>	<p>transportem publicznym. Badanie przeprowadzone w 2016 r. w ponad 100 miastach wykazało, że ruch pieszy wzrósł na ulicach przeznaczonych wyłącznie dla pieszych, co przełożyło się na wzrost sprzedaży detalicznej o około 49%.</p> <p>Odnosząc się z kolei do uwagi w zakresie źródeł zanieczyszczenia powietrza, największym źródłem emisji tlenków azotu (NO i NO2) oraz drugim największym źródłem emisji tlenku węgla i cząstek stałych jest transport drogowy. Według odczytów stacji monitoringu jakości powietrzna na krakowskich Alejach Trzech Wieszców, powietrze w tej części miasta jest znacznie gorsze, niż na pozostałych stacjach mierzących skalę zanieczyszczenia w Krakowie. Na Alejach odnotowano najwyższą w</p>

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

Lp.	Podmiot zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Rozpatrzenie uwagi/propozycji
				<p>świetlną (często fatalnie ustawioną) – korki. Klincznym przykładem jest Trasa Łagiewnicka, gdzie nowo postawione sygnalizacje świetlne tylko zwiększyły korki na osi północ – południe.</p>	<p>całym kraju liczbę dni smogowych w 2021 roku – aż 105 (norma to 35), najwyższe roczne stężenie pyłów PM₁₀ – 46 ug/m³ (norma to 40 ug/m³) oraz najwyższe roczne stężenie NO₂ – 50 ug/m³ (norma to 40 ug/m³). Z przeprowadzonych pomiarów wynika, że ok. 21% samochodów emituje większość zanieczyszczeń – odpowiadają one za około 85 proc. pyłów i 50 proc. tlenków azotu. W tej grupie znajdują się przede wszystkim starsze samochody z silnikiem Diesla (poniżej normy Euro 5, czyli obecnie starsze niż 12 lat) oraz najstarsze samochody benzynowe (poniżej normy Euro 3, czyli starsze niż 22 lata).</p>

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

Tabelaryczne zestawienie uwag i wniosków zebranych na podstawie uzupełnianych formularzy konsultacyjnych do Prognozy oddziaływania na środowisko wraz ze sposobem ich rozpatrzenia

W trakcie trwania procesu konsultacji społecznych nie zostały wniesione uwagi na formularzach konsultacyjnych do Prognozy oddziaływania na środowisko

