

UZASADNIENIE

Szacuje się, że do 2050 roku liczba mieszkańców miast wzrośnie do ok. 6 miliardów, tymczasem już dziś około 80% Europejczyków żyje na obszarach miejskich. Popularne wśród architektów hasło „miasta dla ludzi” w kontekście nieustannego wzrostu liczby mieszkańców miast zaczyna nabierać szerszego znaczenia. W związku z tym zachodzi konieczność bliższego przyjrzenia się relacjom między mobilnością w miastach, a jakością życia mieszkańców określaną m.in. przez czyste powietrze, ochronę przed hałasem, bezpieczeństwo, czy też swobodę poruszania się ludzi, kiedy, gdzie i jak chcą – niezależnie od wieku, dochodów czy stanu zdrowia. Postępujący rozwój gospodarczy i przestrzenne obszary metropolitalnych w Polsce i Europie oraz coraz większe oczekiwania pasażerów związane z komfortem przemieszczania się, wymagają nieustannych zabiegów polegających na poprawie jakości i zwiększeniu efektywności systemów transportowych. Działania mające na celu poprawę lub utrzymanie komfortu mieszkańców związanego z podróżowaniem wymagają stworzenia rozwiązań systemowych zmniejszających szkodliwe oddziaływanie transportu na środowisko naturalne, poprawiających warunki mobilności oraz wpływających na zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów.

Podejście kluczowych instytucji na szczeblu Unii Europejskiej, w tym Komisji Europejskiej, ukierunkowane jest na konieczność posiadania **strategicznego dokumentu wskazującego na główne kierunki rozwoju mobilności**, przygotowanego w odniesieniu do obszaru funkcjonalnych powiązań miasta rdzeniowego stanowiącego centrum aglomeracji oraz powiązań pomiędzy poszczególnymi podmiotami wchodzącymi w skład obszaru funkcjonalnego. Dokument ten, przyjęty na poziomie politycznym, w zamierzeniu ma zapewniać spójny kierunek działań i inwestycji w dziedzinie zrównoważonej mobilności, ogniskujących się wokół głównego celu, jakim jest zapewnienie zrównoważonego i przyjaznego z punktu widzenia użytkownika końcowego systemu transportu, uwzględniającego równomierny rozwój wszystkich form mobilności na danym obszarze.

Podstawowe cechy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej to:

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

Przyjmowany Plan ma za zadanie uporządkowanie i zintegrowanie działań w dziedzinie rozwoju zrównoważonej mobilności na całym obszarze Metropolii Krakowskiej. Konieczność przyjęcia ww. Planu na poziomie uchwał poszczególnych Rad Gmin, wynika również z uwarunkowań związanych z wykorzystywaniem funduszy europejskich oraz zapisów Umowy Partnerstwa, tj. dokumentu określającego strategię wykorzystania funduszy europejskich w ramach polityk unijnych: polityki spójności i wspólnej polityki rybołówstwa, warunkujących możliwość aplikowania o środki zewnętrzne w obszarze rozwoju transportu miejskiego od posiadania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej na obszarze Gminy. Niniejszy Plan stanowi dokument o charakterze metropolitalnym z Miastem Krakowem jako rdzeniem obszaru i uwzględniającym cały obszar funkcjonalny w kontekście oddziaływań transportowych.

Niniejszy Plan jest głównym produktem projektu „Od idei do zmiany – Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej”, dofinansowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Plan jest dokumentem kierunkowym i będzie mieć pośredni wpływ na dochody i wydatki Miasta. Plan zawiera pakiety działań, których realizacja jest niezbędna do osiągnięcia założonych celów. Plan jest również podstawą do występowania o finansowanie ze środków zewnętrznych. W przypadku uzyskania dofinansowania ze środków zewnętrznych (np. środki unijne) nastąpi wzrost nie tylko wydatków, ale również dochodów po stronie Budżetu Miasta. Środki na realizację zadań inwestycyjnych, jak również zadań bieżących o charakterze organizacyjnym i promocyjnym, będą zabezpieczane w budżetach jednostek realizujących te działania.

Niniejszy Plan nie wymaga zwiększenia zatrudnienia do obsługi realizacji zadań, nie wymaga poniesienia innych dodatkowych wydatków na funkcjonowanie Urzędu Miasta Krakowa lub miejskiej jednostki organizacyjnej, nie będzie powodować w przyszłości innych dodatkowych kosztów niż ponoszone przed jej wprowadzeniem.