



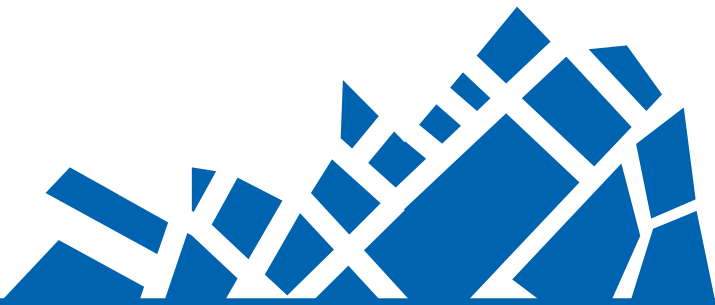
POLITYKA TRANSPORTOWA DLA MIASTA KRAKOWA

na lata 2026 - 2040

Spis treści

1. Wstęp	3
2. Cele i założenia polityki transportowej.....	7
Cel główny I Zapewnienie możliwości dogodnego przemieszczania się użytkownikom systemu transportowego w powiązaniach wewnętrznych i zewnętrznych.....	9
Cel szczegółowy I.1_Rozwój wysokiej jakości systemu transportu	9
Cel szczegółowy I.2_Integracja systemu transportu publicznego w Krakowie i w skali aglomeracji krakowskiej.....	10
Cel szczegółowy I.3_Poprawa dostępności rejonów stanowiących główne cele podróży przy wykorzystaniu innych sposobów podróżowania niż samochodem osobowym.....	11
Cel szczegółowy I.4_Łagodzenie nierównomiernościobsługi transportem publicznym poszczególnych obszarów miasta.....	12
Cel szczegółowy I.5_Poprawa dostępności przystanków kolejowych	12
Cel szczegółowy I.6_Zahamowanie degradacji i dążenie do zapewnienia wysokiej jakości istniejącej infrastruktury transportowej.....	13
Cel szczegółowy I.7_Rozwój infrastruktury transportowej zapewniającej powiązania pomiędzy obszarami miasta, a także powiązania w skali metropolitalnej, regionalnej, krajowej i międzynarodowej.....	14
Cel szczegółowy I.8_Usprawnienie zarządzania systemem transportowym.....	15
Cel główny II_Rozwój i promowanie ekologicznych form podróżowania	15
Cel szczegółowy II.1_Rozbudowa sieci dróg dla rowerów i ciągów pieszych oraz organizacji ruchu ułatwiającej wygodne poruszanie się rowerem i pieszo pomiędzy obszarami miasta.....	15
Cel szczegółowy II.2_Rozwój sieci parkingów: Parkuj i Jedź (P+R), Bike+Ride (B+R), i parkingów wielopoziomowych	16
Cel szczegółowy II.3_Poprawa standardów podróży i poprawa warunków podróżowania w transporcie zbiorowym z uwzględnieniem osób o ograniczonej mobilności.....	17
Cel szczegółowy II.4_Kształtowanie świadomości dotyczącej konieczności realizacji koncepcji zarządzania mobilnością	19
Cel szczegółowy II.5_Wykorzystanie rzeki Wisły jako funkcjonalnej drogi ekologicznego transportu	19
Cel główny III_Poprawa stanu środowiska naturalnego, zmniejszenie uciążliwości transportu dla mieszkańców oraz wzrost bezpieczeństwa	20
Cel szczegółowy III.1_Ochrona powietrza i przeciwdziałanie zanieczyszczeniu	20
Cel szczegółowy III.2_Ograniczenie hałasu	21
Cel szczegółowy III.3_Ochrona zdrowia społeczeństwa.....	22
Cel szczegółowy III.4_Poprawa bezpieczeństwa osobistego ogółu użytkowników systemu transportowego	23
Cel szczegółowy III.5_Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadząca do	

zmniejszenia liczby zabitych i ciężko rannych w Krakowie	24
Cel główny IV_Poprawa efektywności gospodarki przestrzennej i transportu.....	25
Cel szczegółowy IV.1_Koordinowanie zagospodarowania przestrzennego miasta.....	25
Cel szczegółowy IV.2_Zwiększenie efektywności funkcjonowania systemu transportowego .	26
Cel szczegółowy IV.3_Poprawa systemu transportu ładunków.....	27
Cel główny V_Poprawa wizerunku miasta i budowa jego prestiżu.....	28
Cel szczegółowy V.1_Przywrócenie ulicom funkcji miejskich	28
Cel szczegółowy V.2_Ochrona walorów krajobrazowych Krakowa	29
Cel szczegółowy V.3_Kształtowanie jakości przestrzeni miejskiej	30
Cel szczegółowy V.4_Podniesienie atrakcyjności miasta dla inwestorów	31
3. Środki realizacji polityki transportowej	32
4. Uwagi końcowe.....	37



1. Wstęp

Biorąc pod uwagę, że organizacja i zarządzanie systemem transportowym miasta jest jednym z fundamentalnych zadań władz samorządowych, warunkującym standard życia mieszkańców i właściwy rozwój miasta, Rada Miasta Krakowa przyjmuje dokument Polityki Transportowej na lata 2026 – 2040 jako podstawowy dokument określający wolę działania samorządu Krakowa w odniesieniu do planowania, organizacji i rozwoju systemu transportowego miasta.

Polityka musi integrować potrzeby mieszkańców, przedsiębiorców oraz odwiedzających miasto, zapewniając im bezpieczne i niezawodne środki przemieszczania się. Jednocześnie musi uwzględniać konieczność ochrony dziedzictwa kulturowego, ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz racjonalnego gospodarowania przestrzenią publiczną. Dokument ten stanowi więc ramy działań, które będą konsekwentnie realizowane w celu poprawy jakości życia, zwiększenia mobilności oraz wzmocnienia atrakcyjności Krakowa w perspektywie kolejnych lat. Należy pamiętać o poniższych uwarunkowaniach:

- pierwszy dokument Polityka Transportowa dla Krakowa został uchwalony w 1993 roku (Uchwała Nr LXX/468/93 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 stycznia 1993 r. w sprawie przyjęcia zasad polityki transportowej dla Krakowa),
- zaktualizowany dokument Polityka Transportowa dla Miasta Krakowa został uchwalony w 2007 roku (Uchwała Nr XVIII/225/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 4 lipca 2007 r. w sprawie przyjęcia polityki transportowej dla Miasta Krakowa na lata 2007 - 2015),
- kolejny dokument aktualizujący Politykę Transportową dla Miasta Krakowa został uchwalony w 2016 roku (Uchwała Nr XLVII/848/16 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia polityki transportowej dla Miasta Krakowa na lata 2016 - 2025,
- w 2018 roku została przyjęta Strategia Rozwoju Krakowa. Tu chcę żyć. Kraków 2030 (Uchwała nr XCIV/2449/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 7 lutego 2018 r.),
- w 2026 roku planuje się przyjęcie Strategii Rozwoju Krakowa. Tu chcę żyć. Kraków 2030/2050,
- Unia Europejska opracowała kierunki europejskiej polityki mobilności, określone w „Sustainable and Smart Mobility Strategy” (COM (2020) 789 final) oraz w „EU Road Safety Policy Framework 2021–2030 – Next steps towards Vision Zero” (SWD (2019) 283 final),
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku została przyjęta uchwałą nr 105 Rady Ministrów z 24 września 2019 r. (M.P. 2019 poz. 1054),
- Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030, opracowany pod egidą Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, stanowi rządową strategię poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce,
- Program Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego został przyjęty uchwałą Nr LXXV/1102/23 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 20 listopada 2023 r

- Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego został przyjęty uchwałą Nr IV/24/24 z dnia 1 lipca 2024,
- w 2025 roku został przyjęty Plan działań na rzecz Zrównoważonej Energii i Klimatu (SECAP) dla Gminy Miejskiej Kraków (Uchwała Nr XLI/845/25 Rady Miasta Krakowa z dnia 19 listopada 2025 r.),
- Strefa Czystego Transportu w Krakowie została wprowadzona Uchwałą Nr XXXII/619/25 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 czerwca 2025 r. i obowiązuje od 1 stycznia 2026 r,
- Polityka pozostaje w zgodzie z przygotowanymi wytycznymi Ministerstwa Infrastruktury dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu drogowego i projektowania infrastruktury drogowej, w tym z obowiązującymi standardami audytów BRD, ocen wpływu na bezpieczeństwo ruchu oraz zasadami kształtowania geometrii dróg i przestrzeni ulicznej,
- upływ czasu i nowe uwarunkowania wymagają podjęcia weryfikacji celów i priorytetów oraz podjęcia nowych działań z zastosowaniem adekwatnych środków osiągnięcia celów,
- transport stanowi jedno z głównych źródeł zanieczyszczenia powietrza i emisji gazów cieplarnianych w Krakowie,
- odpowiednie planowanie rozwoju systemu transportowego miasta oraz zarządzanie nim jest postrzegane przez opiniotwórcze środowiska polityczne i mieszkańców jako jedno z najważniejszych zadań władz samorządowych, znacząco wpływające na standard życia mieszkańców i właściwy rozwój miasta.

Jednocześnie należy wskazać, że Rada Miasta Krakowa przyjęła w dniu 6 grudnia 2023 r. Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego (Uchwała Nr CXXIV/3391/23). Dokument ten stanowi obecnie kluczowy punkt odniesienia dla działań w zakresie mobilności i jest jednym z istotnych elementów polityki transportowej miasta, niemniej skupia się na całym obszarze funkcjonalnym m. Krakowa, tj. zarówno gminach Metropolii Krakowskiej, jak i tych bardziej odległych od miasta-rdzenia. Jego założenia mają jednak znaczący wpływ na funkcjonowanie systemu transportowego całego obszaru. Realizując ww. Plan oraz poprzez odpowiednią politykę dąży się do stworzenia bezpiecznego, zrównoważonego, dostępnego, i efektywnego systemu transportowego, m.in. poprzez:

- podniesienie poziomu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem pieszych, rowerzystów, użytkowników urządzeń transportu osobistego oraz urządzeń wspomagających ruch;
- zwiększenie dostępności i atrakcyjności transportu publicznego, obejmujące rozwój sieci połączeń, poprawę jakości taboru oraz ułatwienia w dostępie dla wszystkich grup użytkowników;
- poprawę jakości przestrzeni publicznych, w tym zwiększenie ich dostępności, estetyki i funkcjonalności, aby mobilność była przyjazna mieszkańcom oraz

wspierała lokalną atrakcyjność miasta;

- wzmacnianie planowania, organizacji i promocji zrównoważonego transportu, poprzez działania edukacyjne, informacyjne oraz lepszą koordynację instytucjonalną;
- ograniczenie emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych pochodzących z transportu, w szczególności pyłów i CO₂ oraz NO_x, poprzez rozwój zero i niskoemisyjnych form mobilności;
- rozwój efektywnych rozwiązań w zakresie mobilności aktywnej, takich jak ruch pieszy i rowerowy, oraz ich integracja z transportem publicznym;
- zwiększenie efektywności systemu transportu towarów, poprzez lepsze zarządzanie logistyką miejską oraz ograniczanie negatywnych skutków dla środowiska i przestrzeni publicznej;
- zacieśnienie współpracy gmin w ramach Metropolii Krakowskiej, w celu zapewnienia spójnego i efektywnego systemu mobilności w całym obszarze funkcjonalnym.



2. Cele i założenia polityki transportowej

Generalnym celem polityki transportowej Krakowa jest stworzenie warunków dla bezpiecznego, zrównoważonego i sprawnego, przemieszczania się osób i towarów, przy jednoczesnym ograniczeniu negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne, zdrowie i jakość życia mieszkańców. Celem tym jest również zapewnienie wysokiego poziomu dostępności transportowej zarówno w granicach miasta, jak i w odniesieniu do obszaru metropolitalnego, regionu oraz całego kraju. Zmiany w strukturze funkcjonalno - przestrzennej na przestrzeni czasu w zakresie szeroko rozumianego transportu winny w szczególności sposób uwzględniać przekształcenia, jakie następują w trzech sektorach użytkowania terenu tj. pod względem funkcji mieszkaniowej, usługowej oraz przemysłowej zarówno na terenie samego Krakowa, jak również Metropolii Krakowskiej.

Sprawność systemu transportowego miasta stanowi także istotny element dla zapewnienia bezpieczeństwa przemieszczania się i ochrony ludności w kontekście możliwych do wystąpienia zagrożeń i sytuacji kryzysowych - zarówno środowiskowych jak i geopolitycznych.

Realizacja polityki transportowej odbywa się w duchu zrównoważonej mobilności, wpisując się w długoterminową wizję rozwoju miejskiego systemu transportowego, opartego na integracji środków transportu, wysokiej jakości przestrzeniach publicznych oraz wspieraniu racjonalnych i ekologicznych wyborów komunikacyjnych.

Usprawnienie i rozwój systemu transportowego będą służyć w szczególności:

- zapewnieniu dobrej dostępności zlokalizowanych na obszarze miasta funkcji o charakterze lokalnym, ogólnomiejskim, regionalnym i krajowym, w tym dostępności dla wszystkich osób o ograniczonej mobilności,
- tworzeniu optymalnych powiązań transportowych pomiędzy dzielnicami Krakowa (w szczególności w odniesieniu do centrum miasta), a także z kluczowymi węzłami transportu publicznego, w tym z portem lotniczym Kraków Airport oraz w ramach metropolii, regionu i kraju,
- poprawie jakości usług świadczonych w ramach publicznego transportu zbiorowego np. poprzez zmniejszenie czasu podróży, zwiększaniu dostępności, punktualności oraz komfortu i bezpieczeństwa,
- poprawie efektywności gospodarki przestrzennej, poprzez integrację działań transportowych z planowaniem przestrzennym, co pozwoli lepiej wykorzystywać istniejącą infrastrukturę i wpływać w sposób uporządkowany na rozwój miasta,
- podnoszeniu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz bezpieczeństwa osobistego użytkowników, ze szczególnym uwzględnieniem ochrony niechronionych uczestników ruchu, w szczególności pieszych,
- ochronie i poprawie jakości środowiska naturalnego, w tym szczególnie jakości powietrza, poprzez ograniczanie emisji zanieczyszczeń oraz wspieranie nisko i zeroemisyjnych form mobilności,
- stymulowaniu rozwoju gospodarczego, poprzez usprawnienie przepływu osób

i towarów, poprawę dostępności do obszarów inwestycyjnych oraz zwiększenie konkurencyjności miasta i metropolii,

- przywracaniu i wzmacnianiu roli przestrzeni publicznej, aby była ona bardziej dostępna, przyjazna i funkcjonalna dla mieszkańców, wspierając aktywną mobilność, integrację społeczną i atrakcyjność miasta,
- budowaniu pozytywnego wizerunku i prestiżu Krakowa, jako miasta nowoczesnego, dobrze zarządzanego, dbającego o komfort życia i realizującego cele zrównoważonego rozwoju.

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

Cel główny I

Zapewnienie możliwości dogodnego przemieszczania się użytkownikom systemu transportowego w powiązaniach wewnętrznych i zewnętrznych

Cel szczegółowy I.1

Rozwój wysokiej jakości systemu transportu

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

- budowę nowoczesnego, bezkolizyjnego, o wysokich parametrach przewozowych podsystemu transportu zbiorowego (metro).
- modernizację i rozbudowę infrastruktury transportu zbiorowego w celu poprawy przepustowości w krytycznych punktach sieci transportowej poprzez fizyczne, w tym wysokościowe (tunele, wiadukty) odseparowanie transportu zbiorowego od indywidualnego ruchu kołowego,
- budowę nowych przystanków kolejowych na obszarze miasta w ramach systemu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA),
- wymianę taboru autobusowego i tramwajowego na nowocześniejszy, bardziej efektywny energetycznie i przyjazny środowisku,
- budowę lub wydzielanie pasów dla transportu zbiorowego na najbardziej zatłoczonych korytarzach transportowych,
- budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych (łączyjących poszczególne systemy transportu zbiorowego), w tym rozwój systemu parkingów Parkuj i Jedź (P+R), w szczególności przy pętlach tramwajowych, przystankach kolejowych oraz końcowych stacjach planowanego systemu metra,
- rozwój nowoczesnych metod zarządzania systemem transportowym (np.

z uwzględnieniem aplikacji mobilnych) oraz zarządzania ruchem, z uwzględnieniem priorytetów dla transportu zbiorowego,

- rozwój infrastruktury rowerowej, w tym jej integrację z siecią transportu zbiorowego,

Działania te będą realizowane w sposób skoordynowany i długofalowy, aby stworzyć system mobilności, który nie tylko zapewnia sprawne przemieszczanie się, ale również wzmacnia spójność społeczną, gospodarczą i przestrzenną w skali całego obszaru metropolitalnego.

Realizacji tego celu powinna między innymi pozytywnie wpłynąć na zmniejszenie roli samochodu osobowego w realizowanych na terenie miasta podróżach.

Kluczowym elementem systemu transportu publicznego powinien być planowany do realizacji system metra. Jego podstawowym zadaniem będzie szybkie i niezawodne przewożenie dużej liczby pasażerów na głównych kierunkach przemieszczania, niezależnie od warunków ruchu występujących na powierzchni (wynikających np. z kongestii, zdarzeń drogowych, awarii).

Projektowane linie metra powinny mieć charakter średnicowy, czyli przebiegać przez całe miasto, łącząc największe osiedla z centrum. Trasa metra powinna w jak największym stopniu przechodzić przez obszary gęstej zabudowy tam, gdzie mieszka i pracuje najwięcej osób, dzięki czemu system będzie atrakcyjnym rozwiązaniem dla jak największej liczby mieszkańców. Na etapie planowania należy jednak uwzględnić konieczność zachowania właściwej prędkości komunikacyjnej (np. ograniczenie liczby zakrętów), tak by czas przejazdu był jak najkrótszy. Rozmieszczenie stacji powinno zapewniać kompromis pomiędzy dostępnością a szybkością przejazdu (odpowiednie odległości pomiędzy poszczególnymi stacjami). W celu ograniczenia kosztów funkcjonowania oraz zapewnienia jak największego bezpieczeństwa należy rozważyć oparcie funkcjonowania systemu metra na pojazdach autonomicznych.

Realizacja metra pozwoli na odciążenie istniejących sieci transportu zbiorowego, skrócenie czasu przejazdu między kluczowymi dzielnicami i węzłami przesiadkowymi, a także integrację różnych środków transportu, w tym tramwaju, kolei aglomeracyjnej i autobusów, co pozwoli na zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego kosztem indywidualnego ruchu samochodowego.

Cel szczegółowy I.2

Integracja systemu transportu publicznego w Krakowie i w skali aglomeracji krakowskiej

Celem jest ułatwienie wykonywania podróży transportem publicznym w skali Krakowa i aglomeracji (tramwajami, autobusami, koleją, metrem), z uwzględnieniem prywatnych przewoźników świadczących usługi z zakresu publicznego transportu zbiorowego (autobusy, busy i mikrobusy). Cel ten będzie osiągany poprzez współdziałanie

w zakresie polityki przestrzennej i transportowej w ramach porozumienia z innymi jednostkami samorządu terytorialnego i zapewnienie:

- wspólnej oferty przewozowej, w tym koordynacji rozkładów jazdy,
- wspólnego biletu na przejazdy aglomeracyjne wszystkimi środkami transportu publicznego,
- wspólnej informacji pasażerskiej,
- budowy nowych i modernizacji istniejących węzłów przesiadkowych,
- budowy parkingów Parkuj i Jedź (P+R) oraz Bike + Ride (B+R), głównie przy stacjach i przystankach kolejowych oraz pętlach końcowych szeroko pojętego transportu zbiorowego, poza obszarami koncentracji mieszkalnictwa i miejsc pracy oraz dróg dojazdowych do nich,
- budowy i modernizacji dróg i infrastruktury drogowej, przeznaczonej do przenoszenia ruchu transportu zbiorowego w obszarze aglomeracji.

Dodatkowo, kluczowym elementem będzie rozwijanie zintegrowanych standardów obsługi pasażerów, tak aby korzystanie z transportu publicznego w całej aglomeracji było jednolite, przewidywalne i wygodne, niezależnie od rodzaju środka transportu czy operatora.

Realizacja tego celu wpłynie na rozwój i zwiększenie udziału ekologicznego transportu publicznego, w codziennych podróżach mieszkańców regionu.

Cel szczegółowy I.3

Poprawa dostępności rejonów stanowiących główne cele podróży przy wykorzystaniu innych sposobów podróżowania niż samochodem osobowym

Osiągnięcie tego celu ma doprowadzić do znaczącego zmniejszenia uzależnienia mieszkańców Krakowa od podróżowania samochodem osobowym, poprzez stworzenie realnych możliwości oraz podwyższenie atrakcyjności alternatywnych sposobów przemieszczania się. Chodzi tu w szczególności o rozwój i priorytetyzację transportu publicznego, obejmującą m.in. rozwój sprawnego transportu autobusowego i szynowego, modernizację infrastruktury w krytycznych punktach sieci transportowej, poprzez odseparowanie transportu zbiorowego od indywidualnego ruchu kołowego (np. poprzez tunele i wiadukty) oraz organizację ruchu, nadającą priorytet transportowi zbiorowemu. Równolegle wzmacniany będzie potencjał mobilności aktywnej, w tym ruchu rowerowego i pieszego.

Działania te mają nie tylko zwiększyć komfort i przewidywalność podróży, ale również promować środki transportu, które są bardziej efektywne, mniej obciążające dla środowiska naturalnego, a zarazem bezpieczniejsze dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. W dłuższej perspektywie integracja tych elementów doprowadzi do zmiany zachowań transportowych mieszkańców, wspierając rozwój zrównoważonej mobilności i poprawiając jakość życia w mieście.

Cel szczegółowy I.4

Łagodzenie nierównomierności obsługi transportem publicznym poszczególnych obszarów miasta

Osiągnięcie tego celu prowadzi do wyrównywania szans w dostępie do centrum miasta jak i innych kluczowych obszarów, poprzez zapewnienie wszystkim mieszkańcom możliwości dogodnego korzystania z transportu publicznego, niezależnie od miejsca zamieszkania i stopnia zurbanizowania obszaru. Realizacja celu zakłada, że tereny o niższej intensywności zabudowy mogą być obsługiwane poprzez połączenia z przesiadkami, w szczególności pomiędzy transportem autobusowym i szynowym, a także z wykorzystaniem systemu Parkuj i Jedź (P+R) oraz Bike + Ride (B+R), który umożliwia wygodne i szybkie włączenie się do sieci transportu zbiorowego.

Rekomendowane jest również dążenie do świadczenia usług komunikacji zbiorowej adekwatnych do faktycznych potrzeb przewozowych, m.in. poprzez stosowanie elastycznych rozwiązań, takich jak transport na żądanie z wykorzystaniem autobusu, szczególnie w obszarach o rozproszonej zabudowie lub w godzinach o mniejszym natężeniu ruchu. W tym kontekście zalecane jest także wykorzystywanie pojazdów o mniejszej pojemności, które mogą efektywniej obsługiwać trasy o niższej liczbie pasażerów oraz mogą przemieszczać się po ulicach, gdzie ruch autobusów o standardowej pojemności jest niemożliwy (likwidacja tzw. białych plam transportowych).

W celu dalszej poprawy dostępności rekomenduje się rozważenie wdrożenia lokalnych centrów mobilności w wybranych punktach obszaru miasta. Byłyby to niewielkie, dobrze skomunikowane węzły przesiadkowe, integrujące różne formy transportu: komunikację zbiorową, transport na żądanie, rowery publiczne, urządzenia transportu osobistego oraz infrastrukturę P+R lub B+R (Bike + Ride). Centra takie mogłyby pełnić funkcję lokalnych „bram mobilności”, ułatwiając mieszkańcom peryferyjnych obszarów szybkie i wygodne dotarcie do głównych korytarzy transportowych miasta.

Cel szczegółowy I.5

Poprawa dostępności przystanków kolejowych

Zwiększenie roli transportu publicznego w obsłudze komunikacyjnej mieszkańców Krakowa i całej aglomeracji może być osiągnięte między innymi poprzez bardziej efektywne wykorzystanie istniejących linii kolejowych, w tym poprzez budowę nowych przystanków oraz usuwanie tzw. wąskich gardeł na sieci kolejowej. Liczba pasażerów korzystających z kolei w dużym stopniu zależy od atrakcyjności tego środka transportu, a więc od dostępności, niezawodności, częstotliwości i regularności kursowania, komfortu podróży, prędkości przejazdu, integracji taryfowej, jakości informacji pasażerskiej oraz poziomu bezpieczeństwa. Osiągnięcie tych standardów wymaga skoordynowanych działań organizatorów, przewoźników oraz zarządcy infrastruktury kolejowej.

W szczególności działania te mają na celu:

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

Działania te – zarówno inwestycyjne (doposażanie w niezbędną infrastrukturę – w tym ułatwienia dla różnych grup użytkowników, modernizacja istniejących i budowa nowych przystanków), jak i organizacyjne – powinny obejmować udogodnienia dla obecnych pasażerów, jak również dla osób, które dopiero mogą wybrać kolej jako alternatywę dla codziennych podróży. W celu zwiększenia atrakcyjności kolei i skrócenia czasów przesiadek warto dążyć do wdrożenia rozbudowanego oraz zintegrowanego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej (SDIP). Tego typu system, łącząc informacje z poszczególnych środków transportu, umożliwiałby planowanie podróży i reagowanie w przypadku występujących zakłóceń w ruchu. Rozwiązanie to może przyczynić się do zwiększenia liczby osób korzystających z kolei, zwłaszcza w godzinach poza szczytem oraz na obszarach peryferyjnych aglomeracji.

Cel szczegółowy I.6

Zahamowanie degradacji i dążenie do zapewnienia wysokiej jakości istniejącej infrastruktury transportowej

Osiągnięcie tego celu poprzez dążenie do powstrzymania procesu dekapitalizacji torowisk i dróg ma prowadzić do trwałej poprawy jakości oraz niezawodności infrastruktury transportowej miasta. W szczególności zmierza to:

- do poprawy stanu technicznego infrastruktury szynowej,
- do poprawy stanu nawierzchni dróg i obiektów mostowych.

Dalszej modernizacji wymaga również infrastruktura transportu publicznego, w tym system tramwajowy i kolejowy. Doprowadzenie infrastruktury transportowej do wysokiej jakości jest warunkiem koniecznym dla podniesienia komfortu i bezpieczeństwa podróżowania, poprawy punktualności i niezawodności kursowania, a także dla obniżenia kosztów eksploatacyjnych po stronie przewoźników.

Jednocześnie kluczowe jest zwiększenie efektywności prac utrzymaniowych poprzez przyjęcie odpowiedniego modelu zarządzania infrastrukturą, który pozwoli na wcześniejsze reagowanie na degradację techniczną oraz minimalizowanie kosztów napraw awaryjnych.

Infrastruktura powinna również uwzględniać aspekty dotyczące zmian klimatu, w szczególności odporność na ekstremalne zjawiska pogodowe. Zmiany klimatu zwiększają ryzyko uszkodzeń infrastruktury transportowej co może mieć istotny wpływ na jej niezawodność. Do podstawowych zagrożeń dla sektora transportu zaliczyć należy między innymi skrajnie wysokie i niskie temperatury (możliwość uszkodzenia szyn, sieci

trakcyjnych, nawierzchni dróg), gwałtowne opady śniegu lub deszczu, silne wiatry, gradobicia, gwałtowne wyładowania atmosferyczne i powodzie. Właściwe projektowanie infrastruktury, stosowanie odpornych materiałów konstrukcyjnych oraz opracowanie i wdrożenie stosownych procedur powinno pozwolić w maksymalnym stopniu ograniczyć negatywne skutki zmian klimatu na funkcjonowanie systemów transportowych.

Cel szczegółowy I.7

Rozwój infrastruktury transportowej zapewniającej powiązania pomiędzy obszarami miasta, a także powiązania w skali metropolitalnej, regionalnej, krajowej i międzynarodowej

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

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

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

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

Cel szczegółowy I.8

Usprawnienie zarządzania systemem transportowym

Zarządzanie systemem transportowym obejmuje wszystkie jego elementy, w tym transport publiczny, infrastrukturę drogową, pieszą i rowerową oraz organizację ruchu. Usprawnienie procesów zarządzania powinno polegać przede wszystkim na pełnej koordynacji działań i przedsięwzięć wszystkich jednostek organizacyjnych odpowiedzialnych za funkcjonowanie miejskiego systemu transportowego. Obejmuje to zarówno doskonalenie metod zarządzania, jak i ciągłą modernizację wyposażenia technicznego, systemów wspomagających podejmowanie decyzji (np. informujących o przepływach pasażerskich) oraz systemów sterowania ruchem, przy jednoczesnym podnoszeniu kwalifikacji personelu odpowiedzialnego za realizację tych zadań. Podstawowym kierunkiem działań modernizacyjnych i organizacyjnych powinna być stopniowa, systematyczna integracja systemu przewozowego, zarówno w wymiarze funkcjonalnym, jak i organizacyjnym. Integracja ta powinna obejmować m.in. spójne standardy obsługi pasażerów, jednolite zasady organizacji ruchu pojazdów transportu publicznego oraz uspoźnienie rozwiązań infrastrukturalnych na poziomie miasta i obszaru metropolitalnego.

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

Cel główny II

Rozwój i promowanie ekologicznych form podróżowania

Cel szczegółowy II.1

Rozbudowa sieci dróg dla rowerów i ciągów pieszych oraz organizacji ruchu ułatwiającej wygodne poruszanie się rowerem i pieszo pomiędzy obszarami miasta

Celem jest zapewnienie spójnych, bezpiecznych i wygodnych połączeń rowerowych łączących miejsca zamieszkania z miejscami pracy, nauki oraz rekreacji, z uwzględnieniem potrzeb mieszkańców zarówno Krakowa, jak i gmin ościennych. Osiągnięcie tego celu będzie możliwe poprzez kontynuację i przyspieszenie rozbudowy sieci tras rowerowych, w szczególności w formie wydzielonych dróg rowerowych oraz tras rekreacyjno-transportowych (powiązanych z innymi kluczowymi trasami takimi jak np. Velo Małopolska), zapewniających wysoki standard przejazdu.

Ważnym elementem jest również integracja roweru z systemem transportu zbiorowego, tak aby podróże z wykorzystaniem różnych środków transportu (np. rower + tramwaj, rower + Szybka Kolej Aglomeracyjna) stały się naturalną i wygodną

alternatywą wobec samochodu. W tym celu konieczne jest również wyposażanie przystanków kolejowych w niezbędną infrastrukturę ułatwiającą przemieszczanie się rowerem (np. windy i ceowniki umożliwiające wprowadzenie rowerów na perony). Tego typu infrastruktura powinna być realizowana również przy schodach wszędzie tam, gdzie prowadzony jest ruch rowerowy.

Równolegle powinny być podejmowane działania sprzyjające rozwojowi ruchu pieszego, obejmujące w szczególności budowę i modernizację ciągów pieszych, eliminację barier przestrzennych utrudniających ruch (np. zbyt wysokie krawężniki), tworzenie stref uspokojonego ruchu i stref zamieszkania, a także konsekwentną eliminację nielegalnego i utrudniającego ruch pieszych parkowania na chodnikach. Działania te mają na celu nie tylko poprawę bezpieczeństwa, lecz także budowanie atrakcyjnej przestrzeni publicznej sprzyjającej codziennemu przemieszczaniu się pieszo. Tego typu forma przemieszczania się wpływa pozytywnie na ograniczenie emisji, poprawę jakości powietrza oraz zdrowia publicznego. Dodatkowo należy dążyć do wdrożenia rozproszonych centrów mobilności lokalnej w wybranych częściach miasta i gmin ościennych. Stanowiłyby one węzły integrujące rower publiczny, infrastrukturę rowerową, parkingi B+R, przystanki komunikacji zbiorowej oraz usługi mikromobilności (hulajnogi, rowery cargo). Takie punkty mogłyby znacząco zwiększyć wygodę przesiadek oraz umożliwić mieszkańcom łatwiejszy dostęp do sieci transportowej bez konieczności używania samochodu.

Rozbudowa i modernizacja infrastruktury powinna również uwzględniać potrzeby innych użytkowników, w tym użytkowników urządzeń transportu osobistego (np. hulajnogi elektryczne) oraz urządzeń wspomagających ruch (np. rolki, wrotki, deskorolki), jak również dążyć do separacji ruchu rowerowego od ruchu pieszego w celu poprawy bezpieczeństwa (np. z wykorzystaniem pasów zieleni, krzewów, łąg kwietnych itp.).

Powyższe działania przyczynią się do wzrostu liczby podróży pieszych i rowerowych, co w naturalny sposób wpłynie na zmianę proporcji w podziale zadań przewozowych. Tendencje te prowadzą do stopniowego zmniejszania udziału samochodu osobowego w podróżach zarówno obligatoryjnych, jak i fakultatywnych, wspierając rozwój zrównoważonej mobilności i poprawę jakości życia w mieście.

Cel szczegółowy II.2

Rozwój sieci parkingów: Parkuj i Jedź (P+R), Bike+Ride (B+R), i parkingów wielopoziomowych

Zagwarantowanie atrakcyjnej i konkurencyjnej oferty przewozów komunikacją zbiorową, charakteryzującej się wysoką sprawnością, niezawodnością oraz możliwością kontynuowania podróży na podstawie jednego biletu, będzie stanowić silną zachętę dla użytkowników do rezygnacji z dojazdów prywatnym samochodem do centrum miasta. Osiągnięcie tego celu umożliwi ograniczenie liczby pojazdów indywidualnych

poruszających się w obszarze śródmieścia, a jednocześnie przyczyni się do zwiększenia udziału transportu zbiorowego w obsłudze podróży. W efekcie zmniejszy się uciążliwość transportu dla środowiska, zwłaszcza w zakresie emisji zanieczyszczeń, hałasu oraz zajmowanej przestrzeni. Kluczowym elementem tej strategii jest rozwój infrastruktury wspierającej komunikację zbiorową i zrównoważoną mobilność. Parkingi Parkuj i Jedź (P+R) powinny powstawać przede wszystkim przy pętlach tramwajowych, peryferyjnych przystankach kolejowych i dworcach autobusowych – zarówno na terenie miasta, jak i w gminach aglomeracji, jak również stacjach końcowych planowanego systemu metra. Równolegle z parkingami P+R powinny być lokalizowane parkingi rowerowe typu Bike + Ride (B+R), umożliwiające sprawne łączenie ruchu rowerowego z transportem zbiorowym, wyposażone w niezbędną infrastrukturę (np. zadaszenia, pompki rowerowe, stojaki). Uzupełnienie sieci parkingów P+R stanowić będą parkingi wielopoziomowe – naziemne i podziemne – przy czym ich głównym celem nie powinno być dążenie do zwiększenia ogólnego potencjału parkingowego danego obszaru. Infrastruktura ta powinna w możliwie jak największym stopniu zastępować istniejące powierzchniowe miejsca postojowe lub uporządkowywać ich strukturę.

Tego rodzaju inwestycje mają służyć racjonalnemu gospodarowaniu przestrzenią oraz zmniejszaniu presji samochodowej na kluczowe obszary miasta. Długofalowo wdrożenie opisanych działań przełoży się na bardziej zrównoważoną strukturę podróży, poprawę jakości życia mieszkańców oraz zwiększenie efektywności systemu transportowego Krakowa i całej aglomeracji.

Cel szczegółowy II.3

Poprawa standardów podróży i poprawa warunków podróżowania w transporcie zbiorowym z uwzględnieniem osób o ograniczonej mobilności

Realizacja celu możliwa będzie poprzez wdrożenie szeregu działań infrastrukturalnych, organizacyjnych i technicznych, ukierunkowanych na podniesienie jakości i atrakcyjności transportu zbiorowego w Krakowie i całej aglomeracji.

W szczególności obejmuje to:

- budowę nowoczesnego, bezkolizyjnego podsystemu transportu zbiorowego (metro), charakteryzującego się wysokimi parametrami przewozowymi oraz wysoką niezawodnością,
- rozbudowę i modernizację ciągów komunikacyjnych wykorzystywanych przez linie publicznego transportu zbiorowego, zarówno tramwajowego, jak i autobusowego,
- modernizację i rozwój infrastruktury przystankowej sieci komunikacji zbiorowej, obejmującą jej doposażenie w elementy zwiększające komfort i bezpieczeństwo pasażerów, w tym osób ze szczególnymi potrzebami (m.in. wiaty, chodniki i nawierzchnie wyposażone w oznakowanie fakturowe dla niewidomych,

oświetlenie, systemy dynamicznej informacji pasażerskiej),

- racjonalne dostosowywanie układu linii oraz rozkładów jazdy do rzeczywistych potrzeb użytkowników, w tym analizę popytu, korektę częstotliwości oraz optymalizację tras,
- wprowadzanie wydzielonych pasów autobusowych na najbardziej zatłoczonych odcinkach dróg, jak również uwzględnienie tego typu infrastruktury na drogach projektowanych (jeżeli istnieje takie uzasadnienie), w celu poprawy punktualności i regularności kursów,
- dalszą rozbudowę zaawansowanych systemów sterowania dyspozytorskiego, umożliwiających nadzór w czasie rzeczywistym nad funkcjonowaniem pojazdów transportu zbiorowego,
- kontynuację wymiany taboru na nowoczesny, wygodny (niska podłoga, odpowiednia wentylacja, klimatyzacja, dostępność miejsc siedzących i rozbudowanego systemu informacji pasażerskiej), ekologiczny (elektryczny lub spełniający najwyższe normy emisji spalin), bezpieczny (monitoring przestrzeni pasażerskiej oraz obszaru wokół pojazdu, zaawansowane systemy wspomagające prowadzenie pojazdu) i dostosowany do potrzeb wszystkich grup użytkowników, z uwzględnieniem standaryzacji wyposażenia pod kątem osób ze szczególnymi potrzebami,
- wykorzystywanie pojazdów o mniejszej pojemności do obsługi obszarów o niższych potrzebach transportowych i ograniczonej infrastrukturze drogowej, co pozwoli na elastyczne dostosowanie oferty przewozowej i zmniejszenie obszarów wykluczonych z obsługi transportem zbiorowym,
- wprowadzanie do eksploatacji autobusów o najwyższych standardach ekologicznych, w tym pojazdów elektrycznych i zasilanych ogniwami paliwowymi (np. wodorowych),
- dalszą rozbudowę systemu informacji pasażerskiej, w tym dynamicznych tablic informacyjnych oraz cyfrowych narzędzi planowania podróży,
- wspieranie rozwoju systemu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA), zwiększającą dostępność transportu szynowego,

Osiągnięcie tych działań doprowadzi do skrócenia czasu podróży, poprawy warunków dojścia do przystanków, zwiększenia komfortu oczekiwania oraz podniesienia jakości samego przejazdu, co w konsekwencji zachęci większą liczbę mieszkańców do korzystania z transportu publicznego.

Ważnym wyznacznikiem jakościowym w transporcie zbiorowym będzie osiągnięcie określonego docelowo standardu maksymalnego zapewnienia środków transportu, co wpłynie bezpośrednio na komfort podróży. Uzupelnieniem powyższych działań powinna być stopniowa wymiana taboru przez prywatnych przewoźników, świadczących usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, tak aby zapewniać jednolity standard usług w skali całej aglomeracji.

Realizacja wskazanych działań powinna prowadzić do zapewnienia pełnego i równoprawnego dostępu do środków transportu oraz infrastruktury wszystkim użytkownikom, w tym pieszym, rowerzystom, jak również osobom o ograniczonej mobilności, tj. grupie, do której zalicza się nie tylko osoby z niepełnosprawnościami, lecz także osoby starsze oraz wszystkich, którzy wymagają szczególnego wsparcia w przemieszczaniu się po mieście.

Cel szczegółowy II.4

Kształtowanie świadomości dotyczącej konieczności realizacji koncepcji zarządzania mobilnością

Osiągnięcie tego celu ma zostać zrealizowane poprzez wpływanie na zachowania użytkowników systemu transportowego, prowadzące do racjonalizacji liczby podejmowanych podróży oraz świadomego wyboru środka transportu. Kluczowym zadaniem będzie przeciwdziałanie nadmiernemu korzystaniu z samochodu osobowego, zwłaszcza w okresach nasilonego ruchu. Działania te mają sprzyjać zwiększeniu udziału podróży pieszych, rowerowych oraz wykonywanych transportem publicznym, jak również promować większą efektywność wykorzystania pojazdów osobowych, m.in. poprzez zwiększenie liczby osób podróżujących jednym samochodem.

Tworzenie nowej kultury mobilności wymaga wielowymiarowego podejścia opartego na wiedzy, współpracy, edukacji i podnoszeniu świadomości społecznej. Kluczowe jest tu tworzenie przestrzeni do dialogu i kształtowania pozytywnych wzorców zachowań transportowych, co pozwala stopniowo zmieniać utrwalone nawyki mobilnościowe mieszkańców. Proces ten nie może być oparty wyłącznie na nakazach, zakazach czy ograniczeniach – musi bazować na akceptacji społecznej, konsultacjach oraz działaniach informacyjno-promocyjnych ukazujących korzyści płynące z korzystania z bardziej zrównoważonych form przemieszczania się.

Nowoczesne kampanie edukacyjne, angażujące różne grupy społeczne, instytucje i organizacje lokalne, powinny podkreślać znaczenie mobilności aktywnej, korzyści zdrowotne, ekonomiczne i środowiskowe. Zmiana postaw i mentalności mieszkańców stanowi bowiem fundament trwałej transformacji sposobu poruszania się po mieście i aglomeracji.

Cel szczegółowy II.5

Wykorzystanie rzeki Wisły jako funkcjonalnej drogi ekologicznego transportu

Celem jest wykorzystanie rzeki Wisły w granicach Krakowa jako integralnej części miejskiego systemu transportowego, umożliwiającej przewozy pasażerskie i krótkodystansowy transport towarowy przy minimalnym wpływie na środowisko, z zachowaniem bezpieczeństwa użytkowników oraz zapewnieniem sprawnego funkcjonowania usług transportowych w obrębie miasta. Powyższe uwzględniać

powinno również jednoczesną realizację kierunków zmian przestrzennych, tj.:

- podniesienie rangi i podkreślenie reprezentacyjnego charakteru Bulwarów jako „salonu miasta”,
- wydobywanie i ochronę kulturowo-przyrodniczych walorów doliny Wisły,
- zintegrowanie tkanki miejskiej z sąsiadującymi Bulwarami i rzeką poprzez rozwiązania funkcjonalne i kompozycyjne, umożliwiające tzw. „odwrócenie miasta frontem do Wisły”.

Realizacja celu obejmuje rozwój transportu wodnego dla mieszkańców i odwiedzających, w tym transportu lokalnego i rekreacyjnego, z pełną integracją z transportem publicznym, infrastrukturą pieszo-rowerową oraz miejskimi systemami logistycznymi.

Kluczowe działania obejmują budowę i modernizację przystani pasażerskich, miejsc cumowniczych oraz zaplecza serwisowego i przeładunkowego w granicach miasta, usprawnienie dostępu do rzeki i jej przystani oraz włączanie transportu wodnego w codzienne funkcjonowanie systemu mobilności miejskiej. Wdrożenie tych działań ma umożliwić korzystanie z Wisły jako atrakcyjnej, funkcjonalnej i ekologicznej alternatywy dla transportu drogowego w Krakowie

Rozwój transportu wodnego i zagospodarowania brzegów Wisły powinien również uwzględniać współpracę z gminami położonymi wzdłuż jej biegu oraz Regionalnym Zarządem Gospodarki Wodnej, co umożliwi spójne planowanie przestrzenne, harmonizację inwestycji oraz budowę jednolitego, atrakcyjnego i funkcjonalnego korytarza rzeczno-terenowego w skali całego obszaru metropolitalnego.

Cel główny III

Poprawa stanu środowiska naturalnego, zmniejszenie uciążliwości transportu dla mieszkańców oraz wzrost bezpieczeństwa

Cel szczegółowy III.1

Ochrona powietrza i przeciwdziałanie zanieczyszczeniu

Działania mające na celu ograniczenie negatywnego wpływu transportu indywidualnego są obecnie realizowane m.in. poprzez wdrożoną od 1 stycznia 2026 r. Strefę Czystego Transportu (SCT), w granicach IV obwodnicy Krakowa. W strefie tej obowiązują określone normy emisji spalin. Działania nakierowane na poprawę jakości powietrza obejmują zatem zarówno kontrolowanie nadmiernego wzrostu natężenia ruchu indywidualnego - poprzez tworzenie sektorowej organizacji ruchu minimalizującej zbędny tranzyt (w tym sieci dróg jednokierunkowych), jak i ograniczanie obecności pojazdów niespełniających wymogów emisyjnych na ulicach miasta. Równocześnie konieczne jest prowadzenie spójnej polityki zagospodarowania

otoczenia głównych tras komunikacyjnych, aby redukować presję transportową i zwiększać udział form mobilności mniej uciążliwych dla przestrzeni miejskiej.

Istotnym elementem działań proekologicznych jest także modernizacja i wymiana taboru autobusowego na nowoczesny, bezemisyjny (w tym np. elektryczny), stopniowe eliminowanie z ruchu pojazdów indywidualnych, niespełniających norm SCT oraz zachęcanie do zakupu pojazdów elektrycznych. W tym celu istotny jest również rozwój infrastruktury ładowania, jako kluczowego elementu transformacji transportu w mieście.

Cel szczegółowy III.2

Ograniczenie hałasu

Większość mieszkańców miasta – zarówno w swoich domach, miejscach pracy, jak i podczas korzystania z przestrzeni publicznych – jest narażona na nadmierny hałas, który stanowi jedno z najpoważniejszych zagrożeń środowiskowych wpływających negatywnie na jakość życia.

Źródłem uciążliwości akustycznych są przede wszystkim ruch drogowy i tramwajowy, a także drgania generowane przez przestarzałą lub niewystarczająco izolowaną wibroakustycznie infrastrukturę transportową.

Rozwiązania z zakresu przeciwdziałania negatywnym skutkom nadmiernego hałasu powinny być ściśle powiązane z lokalnymi programami ochrony środowiska przed hałasem.

Działania zmierzające do ograniczenia hałasu i drgań pochodzących z transportu obejmują w szczególności:

- stosowanie nowoczesnych konstrukcji torowisk tramwajowych na modernizowanych oraz nowo budowanych trasach, co pozwoli zmniejszyć drgania przenoszone na otoczenie oraz zredukować hałas toczenia,
- stopniowy zakup nowoczesnego, cichego taboru tramwajowego i autobusowego, charakteryzującego się niższym poziomem emisji hałasu i bardziej zaawansowanymi systemami tłumienia drgań,
- zastosowanie nawierzchni drogowych ograniczających hałas związany z ruchem samochodowym, w szczególności na trasach o dużym natężeniu ruchu,
- wprowadzanie zieleni izolacyjnej, która pełni funkcję naturalnej bariery dźwiękochłonnej i przyczynia się równocześnie do poprawy mikroklimatu przestrzeni publicznych,
- budowę i modernizację ekranów akustycznych tam, gdzie natężenie hałasu przekracza dopuszczalne normy, a zabudowa mieszkaniowa znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie głównych tras komunikacyjnych.

Dodatkowo zasadne jest prowadzenie monitoringu hałasu generowanego przez

transport, umożliwiającego analizę poziomów dźwięku oraz identyfikację obszarów najbardziej narażonych na uciążliwości akustyczne. Dane te umożliwią ocenę skuteczności wdrażanych rozwiązań, jak również mogą stanowić podstawę do dalszego planowania działań minimalizujących hałas i podnoszących jakość środowiska akustycznego w mieście.

Cel szczegółowy III.3

Ochrona zdrowia społeczeństwa

Transport jest jednym z kluczowych czynników wpływających na zdrowie mieszkańców miasta, zarówno bezpośrednio, jak i pośrednio. Oddziałuje on na różne wymiary zdrowia:

- zdrowie psychiczne, poprzez stres związany z uczestnictwem w ruchu drogowym, obawy przed wypadkami i urazami, niskie poczucie bezpieczeństwa w podróży, a także hałas i przeciążenie bodźcami generowanymi przez intensywny ruch uliczny,
- zdrowie społeczne, rozumiane jako możliwość utrzymywania kontaktów społecznych oraz równy dostęp do miejsc pracy, edukacji, kultury i usług. Bariery w korzystaniu z transportu publicznego szczególnie dotyczą osoby niepełnosprawne, starsze oraz rodziny z dziećmi, co może pogłębiać wykluczenie społeczne,
- zdrowie fizyczne, bezpośrednio związane z urazami wynikającymi z wypadków komunikacyjnych, emisją spalin, pogorszeniem jakości powietrza oraz ekspozycją na zanieczyszczenia.

W związku z powyższym konieczne jest podejmowanie działań usprawniających miejski system transportowy, aby w sposób systematyczny i długofalowy poprawiać stan zdrowotny społeczeństwa. Dotyczy to zarówno ograniczania negatywnych skutków transportu, jak i promowania form mobilności sprzyjających zdrowiu.

Usprawnienie systemu transportowego przyczyni się do realizacji tego celu w sposób pośredni i bezpośredni, poprzez działania podejmowane również w ramach innych celów polityki transportowej, takich jak:

- rozwój transportu zbiorowego o wysokiej jakości i niskiej emisji,
- zwiększanie udziału ruchu pieszego i rowerowego w codziennych podróżach,
- tworzenie bezpiecznej, przyjaznej użytkownikom przestrzeni miejskiej,
- dążenie do zmniejszenia ruchu samochodowego w obszarach o największej koncentracji ludzi,
- podnoszenie standardów infrastruktury i bezpieczeństwa transportowego.

W dłuższej perspektywie zintegrowane działania transportowe będą sprzyjać zmniejszeniu liczby chorób układu oddechowego, obniżeniu poziomu stresu

komunikacyjnego, poprawie jakości życia i zwiększeniu aktywności fizycznej mieszkańców. Transport, realizowany zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności, staje się więc ważnym narzędziem polityki zdrowotnej miasta.

Cel szczegółowy III.4

Poprawa bezpieczeństwa osobistego ogółu użytkowników systemu transportowego

Ważnym czynnikiem wpływającym na wybór sposobu podróżowania jest poczucie osobistego bezpieczeństwa. Brak takiego poczucia – szczególnie w kontekście zagrożeń związanych z aktami wandalizmu, napaściami chuligańskimi, kradzieżami lub innymi zdarzeniami naruszającymi bezpieczeństwo użytkowników – często prowadzi do rezygnacji z korzystania z transportu publicznego, roweru lub form przemieszczania się pieszo. Problem ten w szczególności dotyczy osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz innych osób o ograniczonej mobilności, dla których niewystarczające wyposażenie taboru oraz niedostosowana infrastruktura transportowa potęgują poczucie zagrożenia.

Podniesienie bezpieczeństwa w systemie transportowym wymaga działań o charakterze infrastrukturalnym, organizacyjnym i prewencyjnym. W szczególności będą to:

- wymiana taboru transportu zbiorowego na nowoczesny, wyposażony w lepsze systemy zabezpieczeń, monitoring oraz rozwiązania przyjazne osobom o ograniczonej mobilności,
- wprowadzanie do eksploatacji autonomicznych pojazdów transportu zbiorowego lub pojazdów wyposażonych w zaawansowane systemy wspomagające ich prowadzenie,
- kontynuacja doposażania pojazdów komunikacji zbiorowej w systemy monitoringu wizyjnego, umożliwiające szybkie reagowanie na zdarzenia i zwiększające poczucie komfortu w podróży,
- doświetlanie i modernizacja przejść dla pieszych w celu poprawy widoczności oraz zwiększenia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego,
- projektowanie układów drogowych w tym organizacja ruchu, ograniczającą ryzyko występowania zdarzeń niepożądanych, w tym wypadków i kolizji- w taki sposób, aby minimalizował błędy kierowców,
- modernizacja oraz rozbudowa systemów oświetlenia i monitoringu na ulicach, placach, w obrębie przystanków komunikacji zbiorowej, w ciągach pieszych i rowerowych, a także na parkingach (zwłaszcza w miejscach, gdzie analizy bezpieczeństwa wskazują zwiększone ryzyko zdarzeń niepożądanych), w celu zwiększenia odczucia bezpieczeństwa,
- skuteczniejsze działania służb porządkowych, obejmujące m.in. zwiększenie patroli w newralgicznych lokalizacjach, działania prewencyjne oraz ścisłą

współpracę ze społecznościami lokalnymi,

- projektowanie przestrzeni publicznych zgodnie z zasadami- obejmującymi eliminację „ciemnych zaułków”, poprawę widoczności i zwiększenie naturalnego nadzoru przestrzeni,
- wdrażanie systemów szybkiej komunikacji i zgłaszania zagrożeń, np. poprzez punkty alarmowe oraz aplikacje miejskie, umożliwiające zgłaszanie incydentów, a także integrację tych narzędzi z centrum nadzoru ruchu.

Działania te przyczynią się nie tylko do zwiększenia faktycznego poziomu bezpieczeństwa, ale również do poprawy subiektywnego poczucia bezpieczeństwa, które w dużej mierze determinuje wybory transportowe mieszkańców. Zapewnienie bezpiecznych warunków podróży oraz dobrze oświetlonych i monitorowanych przestrzeni publicznych jest warunkiem koniecznym, aby zachęcić użytkowników – w tym osoby starsze, rodziny z dziećmi oraz osoby z niepełnosprawnościami – do częstszego korzystania z transportu zbiorowego, ruchu rowerowego i pieszego.

Cel szczegółowy III.5

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadząca do zmniejszenia liczby zabitych i ciężko rannych w Krakowie

Działania prowadzone w tym kierunku będą zgodne z aktualnymi dokumentami strategicznymi w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, tj. EU Road Safety Policy Framework 2021–2030 (Next steps towards “Vision Zero”) oraz Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030, które wyznaczają m.in. cele redukcji ofiar śmiertelnych i ciężko rannych do 2030 r. oraz docelową wizję „zero ofiar” do 2050 r. Działania odpowiadać będą również realnie na fakt przystąpienia Gminy Miejskiej Kraków do społeczności Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (European Road Safety Charter – ERSC).

W celu osiągnięcia opisanego celu zostaną podjęte działania obejmujące m.in.:

- zmianę zachowań użytkowników dróg – konsekwentne egzekwowanie przepisów ruchu drogowego (np. w zakresie dopuszczalnej prędkości, właściwego parkowania) działania edukacyjne i kampanie oparte na danych, programy dla grup ryzyka (młodzi kierowcy, seniorzy, użytkownicy urządzeń transportu osobistego);
- poprawę parametrów technicznych dróg oraz organizacji ruchu, z priorytetem dla rozwiązań: ronda jednopasmowe, wyniesione skrzyżowania, wyniesione przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerów, śluzy rowerowe, systemowe uspokajanie ruchu (w tym strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h oraz strefy zamieszkania);
- wprowadzanie i egzekwowanie ograniczeń prędkości, w tym stref ograniczonej prędkości do 30 km/h tam, gdzie uzasadniają to cele bezpieczeństwa i jakości życia;

- standaryzację przejść dla pieszych (dedykowane oświetlenie, azyle, wyniesienia, skracanie dojść), ciągów pieszo-rowerowych i skrzyżowań, zgodnie z podejściem „Bezpieczna infrastruktura” Narodowego Programu Bezpieczeństwa Drogowego;
- wprowadzanie stref ograniczonego ruchu oraz stref ograniczonej prędkości w obszarach o uzasadnionej potrzebie;
- zarządzanie i monitoring efektów – gromadzenie danych dotyczących wypadków.

Cel główny IV

Poprawa efektywności gospodarki przestrzennej i transportu

Cel szczegółowy IV.1

Koordynowanie zagospodarowania przestrzennego miasta

Działania w zakresie kształtowania struktury przestrzennej Krakowa będą ukierunkowane na ograniczenie zapotrzebowania na podróże, zwłaszcza odbywane samochodem osobowym, oraz na wywieranie korzystnego wpływu na podział zadań przewozowych między poszczególne rodzaje transportu. Odpowiednio planowana przestrzeń miejska – zgodna z zasadą strefowania funkcjonalnego i zrównoważonym rozmieszczeniem funkcji – sprzyja racjonalnym zachowaniom mobilnościowym mieszkańców, co bezpośrednio przekłada się na sprawność funkcjonowania systemu transportowego.

Niezgodny z zasadą strefowania rozwój sieci ulic lub systemu parkingowego, a także decyzje lokalizacyjne nieuwzględniające wpływu na generowanie ruchu (np. w odniesieniu do dużych obiektów handlowo – usługowych) mogą prowadzić do wzrostu kongestii, ograniczenia przepustowości układu ulicznego i pogorszenia efektywności transportu zbiorowego. Dlatego konieczne jest konsekwentne stosowanie narzędzi polityki przestrzennej wspierających zrównoważoną mobilność.

Niezbędne jest w szczególności:

- stymulowanie koncentracji miejsc zamieszkania, pracy i usług w obszarach dobrze obsługiwanych transportem publicznym, co sprzyja ograniczeniu skali podróży samochodowych oraz zwiększa efektywność funkcjonowania transportu zbiorowego,
- dostosowanie rozwoju infrastruktury transportowej do planowanej struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta – m.in. ustalonych zasad rozwoju systemu transportowego dla oddalonych od centrum osiedli mieszkaniowych oraz obszarów strategicznej interwencji – zgodnie z zasadą, że najintensywniejszą zabudowę mieszkaniową, biurową i usługową należy lokalizować w pobliżu

węzłów i przystanków wysokosprawnych środków transportu,

- realizacja idei miasta 15 - minutowego, poprzez wspieranie mieszania funkcji, w tym mieszkaniowych, usługowych, rekreacyjnych, edukacyjnych i kulturalnych, spełniających większość potrzeb życiowych mieszkańców możliwe w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca zamieszkania, w celu zmniejszenia konieczności pokonywania długich dystansów oraz zwiększeniu udziału podróży pieszych i rowerowych.

Działania dotyczące systemu transportowego, w tym podnoszenie jego atrakcyjności, będą ściśle skoordynowane z polityką przestrzenną miasta, prowadzącą do intensyfikacji zagospodarowania w korytarzach obsługiwanych przez transport zbiorowy. Lokalizacja nowych obiektów biurowych, handlowo – usługowych i mieszkaniowych w bezpośrednim sąsiedztwie takich korytarzy wpłynie na większą efektywność wykorzystania infrastruktury transportowej, zmniejszy presję samochodową oraz umożliwi powstawanie nowych centrów lokalnych.

Dodatkowo należy konsekwentnie dążyć do właściwego tworzenia i ochrony rezerw komunikacyjnych, niezbędnych dla właściwego funkcjonowania i przyszłego rozwoju układu transportowego. Zachowanie tych rezerw pozwoli na realizację kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, wspierających aktywizację obszarów miejskich, koncentrację ruchu oraz kształtowanie harmonijnej struktury przestrzennej miasta.

Działania w zakresie kształtowania struktury przestrzennej Krakowa powinny również uwzględniać plany zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego. Zapewnienie spójności kierunków rozwoju przestrzennego na poziomie aglomeracji pozwoli na bardziej racjonalne kształtowanie układu transportowego, ograniczenie nadmiernej presji na sieć uliczną w Krakowie oraz zwiększenie efektywności działań prowadzonych wspólnie z gminami sąsiednimi.

Cel szczegółowy IV.2

Zwiększenie efektywności funkcjonowania systemu transportowego

Poprawa efektywności systemu transportowego ma prowadzić do zmniejszenia kosztów ponoszonych zarówno przez użytkowników, jak i przez Miasto, m.in. poprzez pełniejsze i bardziej racjonalne wykorzystanie istniejącego taboru, infrastruktury oraz dostępnych zasobów organizacyjnych. Wysoka efektywność systemu przekłada się na krótsze czasy przejazdów, mniejsze zużycie paliwa, niższe obciążenie środowiska oraz ograniczenie kosztów utrzymania infrastruktury. Istotne będzie również wykorzystywanie proekologicznych technologii napędów, zasilanych paliwami alternatywnymi – w szczególności pojazdów elektrycznych. Działania te będą uzupełnione przez zachęcanie do korzystania z innych form użytkowania pojazdów, takich jak:

- przewożenie większej liczby osób jednym samochodem (carpooling),
- współdzielenie jednego pojazdu przez wielu użytkowników (carsharing),

- rozbudowa zatok typu Kiss + Ride umożliwiających szybkie i bezpieczne wysadzenie pasażera w pobliżu przystanków transportu publicznego, szkół i obiektów użyteczności publicznej.

Najwyższą efektywność, przy relatywnie najniższych nakładach, zapewniają rozwiązania organizacyjne – w szczególności zaawansowane systemy zarządzania ruchem, integrujące sygnalizację świetlną, priorytet dla transportu zbiorowego, monitoring natężenia ruchu i inteligentne sterowanie prędkością oraz wszelkiego typu formy i działania mające na celu doprowadzenie do trwałych zmian w zachowaniach komunikacyjnych tak, aby pierwszoplanowe były podróże bez wykorzystania indywidualnych pojazdów samochodowych.

W dłuższej perspektywie powyższe działania doprowadzą do:

- zwiększenia efektywności wykorzystania istniejącej infrastruktury,
- zmniejszenia kosztów funkcjonowania systemu transportowego,
- skrócenia czasów podróży,
- redukcji emisji zanieczyszczeń,
- poprawy konkurencyjności transportu zbiorowego względem samochodu osobowego,
- podniesienia jakości życia mieszkańców miasta i aglomeracji.

Podkreślić jednak należy, że transport publiczny pełni również rolę społeczną, poprzez zapewnienie obsługi na obszarach położonych w oddaleniu od zagospodarowania o dużej intensywności. Tworzenie tego typu połączeń, charakteryzujących się niską efektywnością ekonomiczną dla Miasta, stanowi jednak istotne znaczenie dla mieszkańców takich obszarów (w szczególności osób o ograniczonej mobilności), tym samym aspekt efektywności ekonomicznej nie powinien być w takich przypadkach decydujący.

Cel szczegółowy IV.3

Poprawa systemu transportu ładunków

Osiągnięcie tego celu ma prowadzić do zmniejszenia obciążenia układu drogowego uciążliwym ruchem samochodów ciężarowych i dostawczych, szczególnie w obszarze wewnątrz II obwodnicy. Redukcja ruchu pojazdów dostawczych w strefach najbardziej wrażliwych komunikacyjnie będzie kluczowa dla poprawy płynności ruchu, ograniczenia emisji zanieczyszczeń oraz podniesienia komfortu życia mieszkańców.

Cele te mogą zostać zrealizowane poprzez rozwój centrów logistycznych, w tym centrów dystrybucji miejskiej oraz stosowanie innowacyjnych, przyjaznych środowisku metod organizowania dostaw. Centra logistyczne i przeładunkowe powinny być lokalizowane w wybranych rejonach miasta, z dala od zabudowy mieszkaniowej oraz w miejscach dobrze skomunikowanych z różnymi gałęziami transportu – kolejowym,

drogowym i docelowo także wodnym. Szczególną uwagę należy zwrócić na ograniczanie ruchu ciężkiego na ulicach o charakterze lokalnym oraz na ciągach komunikacyjnych prowadzących promieniście do centrum miasta. W rejonie śródmieścia należy dodatkowo rozważyć wykorzystanie rowerów towarowych, wózków rowerowych ze wspomaganiem elektrycznym oraz pojazdów dostawczych o napędzie elektrycznym, zwłaszcza w przypadku dostaw o mniejszym wolumenie. W tym celu zasadne jest również tworzenie nowoczesnych, ekologicznych węzłów przeładunkowych (tzw. hub-ów cargo), umożliwiających przeładunek towarów (np. z samochodów) oraz realizację ich dalszej dystrybucji w ścisłym centrum miasta z wykorzystaniem rowerów cargo.

Realizacja tych działań wpłynie pozytywnie na środowisko naturalne, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz podniesie efektywność funkcjonowania przedsiębiorstw odpowiedzialnych za dystrybucję towarów, przynosząc wymierne korzyści zarówno dla operatorów logistycznych, jak i ich klientów.

Cel główny V

Poprawa wizerunku miasta i budowa jego prestiżu

Cel szczegółowy V.1

Przywrócenie ulicom funkcji miejskich

Osiągnięcie tego celu ma prowadzić do przywrócenia ulicom miasta ich tradycyjnych funkcji, które – obok obsługi ruchu samochodowego – obejmują również funkcje społeczne, kulturalne, rekreacyjne i estetyczne. Szczególne znaczenie ma to w strefie śródmiejskiej, gdzie układ uliczny powinien być w jak największym stopniu uwolniony od parkujących samochodów, aby umożliwić tworzenie przestrzeni bardziej przyjaznych mieszkańcom, turystom i lokalnym przedsiębiorcom. Działania te powinny prowadzić do stopniowego ograniczenia parkowania w miejscach o największym zapotrzebowaniu miejsc postojowych (głównie w śródmieściu funkcjonalnym), poprzez:

- wprowadzanie płatnego parkowania na obszarach, w których dotychczas nie funkcjonowało,
- realizację parkingów wielopoziomowych (naziemnych i podziemnych), projektowanych jako narzędzie ograniczania parkowania na ulicach i chodnikach, a nie jako sposób zwiększania ogólnego potencjału parkingowego w centrum,
- porządkowanie parkowania poprzez uspojnienie zasad, eliminację nielegalnego zajmowania przestrzeni publicznej oraz poprawę bezpieczeństwa i czytelności organizacji ruchu,
- zwiększenie egzekwowania obowiązujących przepisów, w szczególności w zakresie prawidłowego parkowania oraz wjazdu pojazdów nieuprawnionych do Stref Ograniczonego Ruchu.

Proces ten musi być ściśle powiązany z:

- atrakcyjną i przejrzystą ofertą transportu publicznego, zwiększającą realną dostępność centrum i zachęcającą do rezygnacji z użycia samochodu,
- poprawą warunków ruchu pieszego i rowerowego, w tym modernizacją chodników, tworzeniem tras rowerowych, uspokajaniem ruchu i podnoszeniem jakości przestrzeni publicznej.

Ewentualne rozszerzenie obszaru płatnego parkowania na nowe rejony powinno być poprzedzone szczegółową analizą potrzeb, uwzględniającą bilans dostępnych miejsc postojowych, prognozy popytu oraz wpływ na lokalną społeczność i przedsiębiorców. Takie podejście pozwoli na racjonalne zarządzanie zasobem przestrzeni oraz na uniknięcie nadmiernej presji parkingowej w obszarach sąsiadujących ze śródmieściem.

W celu dalszej poprawy jakości życia i estetyki miasta rekomenduje się wprowadzenie koncepcji „ulic dla mieszkańców”, obejmujących wybrane ulice śródmiejskie lub lokalne, gdzie:

- ruch pojazdów indywidualnych jest ograniczony lub uspokojony,
- priorytet otrzymują piesi, rowerzyści oraz transport publiczny,
- przestrzeń jest zagospodarowana w sposób przyjazny (zielen, mała architektura, miejsca odpoczynku, wydarzenia uliczne),
- parkowanie jest całkowicie wyeliminowane lub ograniczone wyłącznie do krótkiego postoju operacyjnego.

Takie rozwiązania wpływają na:

- zwiększenie atrakcyjności ulic jako przestrzeni społecznych,
- rozwój ruchu pieszego i lokalnej przedsiębiorczości,
- poprawę jakości powietrza i ograniczenie hałasu,
- wzmocnienie śródmiejskich funkcji usługowych i kulturalnych.

Cel szczegółowy V.2

Ochrona walorów krajobrazowych Krakowa

Realizacja obiektów infrastruktury transportowej nieuchronnie wiąże się z ingerencją w krajobraz miejski. W zależności od skali i charakteru inwestycji wpływ ten może być zarówno pozytywny – poprzez wzbogacenie przestrzeni publicznej, nadanie jej nowych funkcji lub uporządkowanie istniejącej tkanki miejskiej – jak i negatywny, jeśli realizacja narusza walory estetyczne, kulturowe lub przyrodnicze otoczenia. Dlatego na etapie planowania, projektowania i przygotowywania inwestycji transportowych konieczne jest systematyczne uwzględnianie ich oddziaływania na krajobraz miasta. Oznacza to m.in.:

- analizę wpływu inwestycji na ciągłość kompozycyjną przestrzeni miejskiej oraz jej charakter,
- stosowanie rozwiązań architektonicznych i materiałowych harmonizujących z otoczeniem,
- integrację nowych obiektów z zielenią, istniejącą zabudową i strukturą przestrzenną dzielnic,
- unikanie rozwiązań prowadzących do degradacji przestrzeni, nadmiernej dominacji infrastruktury transportowej lub jej konfliktu z funkcjami społecznymi,
- zwiększenie ochrony wartościowych okazów drzew i krzewów oraz dążenie do zachowania w możliwie jak największym stopniu funkcjonujących obszarów zieleni.

Właściwie przeprowadzony proces projektowy pozwala, aby inwestycje transportowe nie tylko nie obniżały jakości krajobrazu, ale wręcz go wzbogacały, podnosząc estetykę otoczenia, wzmacniając tożsamość przestrzenną miasta i zwiększając komfort poruszania się mieszkańców.

Cel szczegółowy V.3

Kształtowanie jakości przestrzeni miejskiej

Cel będzie osiągany poprzez wykreowanie obszarów o wysokiej jakości przestrzennej, które mogą stać się wizytówką miasta i jednocześnie służyć jako atrakcyjne, przyjazne człowiekowi przestrzenie publiczne. Kluczowym założeniem jest zapewnienie łatwej dostępności tych miejsc, przede wszystkim dzięki efektywnemu funkcjonowaniu transportu publicznego oraz dobrze zaplanowanej infrastrukturze pieszej i rowerowej.

Przestrzenie te obejmować będą ulice i place wolne od uciążliwości ruchu samochodowego, bądź takie, na których ruch został ograniczony w ramach stref uspokojonego ruchu. W obszarach tych szczególną rolę odgrywać będą:

- lokalne usługi i handel, zlokalizowane bezpośrednio przy przestrzeniach publicznych,
- właściwe zagospodarowanie terenów wokół węzłów przesiadkowych (koncentracja wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej i usługowej) oraz dostosowanie rozwoju infrastruktury transportowej do planowanej struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta zgodnie z koncepcją TOD (Transit Oriented Development),
- wysokiej jakości urządzenia ruchu pieszego i rowerowego,
- atrakcyjne ciągi piesze i pieszo - rowerowe, uwzględniające zielenią izolacyjną oraz tzw. Woonerfy - rodzaj przestrzeni miejskiej, łączącej funkcje ulicy, deptaku i parkingu, gdzie priorytet mają piesi i rowerzyści, a ruch samochodowy jest uspokojony,

- dobrze zaprojektowana zieleń miejska, stanowiąca integralny element kompozycji przestrzeni, wpływająca na estetykę, komfort i mikroklimat.

Istotnym elementem jest również odpowiednie projektowanie estetycznych i dobrze wkomponowanych w krajobraz miejski korytarzy tramwajowych. Ich modernizacja oraz odpowiednie ukształtowanie otoczenia znacząco poprawiają wizerunek ulic i placów, a jednocześnie wzmacniają rolę transportu zbiorowego jako podstawowego środka przemieszczania się w mieście. Ważnym kierunkiem działań będzie również dbałość o atrakcyjną architekturę obiektów zlokalizowanych przy reprezentacyjnych ulicach oraz głównych wlotach do miasta. Obiekty te powinny tworzyć spójną całość z przestrzenią publiczną, wzmacniać tożsamość Krakowa oraz budować pozytywny wizerunek miasta zarówno dla mieszkańców, jak i odwiedzających.

Cel szczegółowy V.4

Podniesienie atrakcyjności miasta dla inwestorów

Osiągnięcie tego celu w dużej mierze wynika z konsekwentnej realizacji pozostałych celów polityki transportowej. Poprawa jakości systemu transportowego Krakowa – obejmująca rozwój transportu zbiorowego, poprawę dostępności, usprawnienie mobilności aktywnej i ograniczanie uciążliwości ruchu samochodowego – zwiększy atrakcyjność inwestycyjną miasta, przyciągając nowych inwestorów oraz sprzyjając rozwojowi gospodarczemu. Sprawny, zrównoważony i przewidywalny system transportowy stanowi bowiem jeden z kluczowych czynników lokalizacji inwestycji, zarówno krajowych, jak i zagranicznych. Na szczególne podkreślenie zasługuje konieczność zapewnienia odpowiedniej dostępności transportowej nowo uruchamianych terenów rozwojowych. Oznacza to, że:

- nowe inwestycje powinny być od początku powiązane z infrastrukturą transportu zbiorowego,
- planowanie urbanistyczne powinno opierać się na zasadzie – lokowania zabudowy w korytarzach wysokiej jakości transportu zbiorowego,
- inwestorzy powinni być zobowiązani do analizy wpływu planowanych przedsięwzięć na system transportowy oraz do stosowania rozwiązań, które minimalizują dodatkowe obciążenia ruchem samochodowym.

Zapewnienie takiej dostępności pozwoli uniknąć nadmiernej presji ruchu samochodowego na układ drogowy, ograniczy ryzyko powstawania kongestii i barier mobilności, a jednocześnie umożliwi racjonalne wykorzystanie terenów inwestycyjnych, zgodnie ze strategicznymi kierunkami rozwoju miasta.



3. Środki realizacji polityki transportowej

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

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

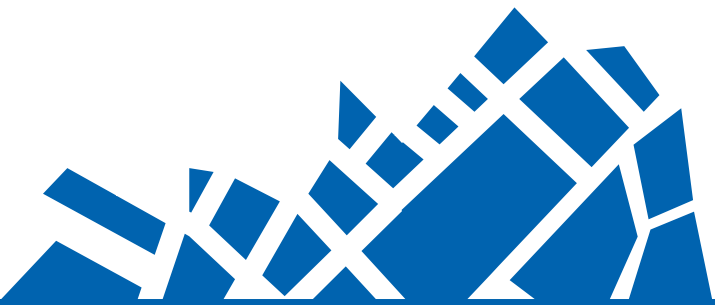
Tabela 1. Środki realizacji polityki transportowej

Lp.	Kategoria środków realizacji polityki transportowej	Cel główny				
		I	II	III	IV	V
	Planowanie przestrzenne					
	Koordinacja polityki przestrzennej (zarówno miasta Krakowa jak i gmin ościennych) z planami rozwoju systemu transportowego, prowadząca do lokalizacji obiektów np. biurowych, handlowych usługowych, mieszkaniowych, w korytarzach obsługiwanych przez transport zbiorowy.	+		+	+	
	Ochrona rezerw komunikacyjnych, koniecznych dla prawidłowego funkcjonowania systemu transportu.				+	
	Podejmowanie działań związanych z uwzględnieniem na etapie planowania i przygotowania projektów inwestycji transportowych wpływu na krajobraz miejski.				+	+
	Integracja i standaryzacja działań miasta oraz innych podmiotów przygotowujących inwestycje na terenie miasta w zakresie realizacji inwestycji transportowych.	+			+	
	Transport publiczny					
	Modernizacja i rozbudowa infrastruktury tramwajowej, w tym stosowanie konstrukcji redukujących hałas.	+	+	+	+	

	Budowa lub wydzielanie pasów autobusowych na najbardziej zatłoczonych ciągach komunikacyjnych.	+	+	+		
	Tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, łączących różne podsystemy transportu zbiorowego, w tym kolej, metro i komunikację miejską.	+	+		+	
	Wspieranie budowy przystanków kolejowych na obszarze miasta w ramach systemu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA).	+	+	+	+	
	Budowa nowoczesnego, bezkolizyjnego, o wysokich parametrach przewozowych podsystemu transportu zbiorowego (metro).	+	+	+		+
	Wprowadzanie do obsługi linii komunikacji miejskiej nowoczesnego i ekologicznego taboru.	+	+	+		+
	Racjonalizacja marszrut i rozkładów jazdy komunikacji zbiorowej z dostosowaniem sieci do zmian w zagospodarowaniu przestrzennym.	+			+	
	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego (system informacji, monitoring, komfort, itp.), jako środka oddziaływania na zachowania komunikacyjne prowadzące do zmniejszenia udziału samochodu osobowego w podróżach.	+	+	+		
	Układ drogowo-uliczny					
	Zapewnienie realizacji powiązań międzydzielnicowych (m.in. poprzez budowę układu drogowego pierścieniowego) z jednoczesnym ograniczaniem ruchu samochodowego wewnątrz II i III obwodnicy.	+			+	
	Eliminacja lub ograniczenie napływu ruchu tranzytowego do miasta – np. odpowiednie kierowanie na IV obwodnicę	+		+	+	
	Budowa i modernizacja elementów sieci drogowo-ulicznej pozwalających na usprawnienie funkcjonowania transportu zbiorowego.	+	+			
	Oddzielenie ruchu pieszego i rowerowego od ruchu samochodowego w celu poprawy bezpieczeństwa.	+	+	+		

	Parkowanie				
	Rozwój systemu parkingów P+R i B+R głównie w sąsiedztwie pętli tramwajowych oraz przystanków kolejowych, poza obszarami koncentracji mieszkalnictwa i miejsc pracy oraz budowa dróg dojazdowych do nich.	+	+	+	+
	Budowa parkingów wielopoziomowych (naziemnych, podziemnych) jako uzupełnienie sieci parkingów Park+Ride, których głównym założeniem nie powinno być zwiększanie potencjału parkingowego obszaru.			+	+
	Podjęmowanie działań w kierunku uporządkowania i ograniczania parkowania na ulicach i chodnikach.		+	+	+
	Rozszerzanie strefy płatnego parkowania na obszary charakteryzujące się znacznym deficytem miejsc postojowych - poprzedzone analizami potrzeb.		+	+	
	Drogi rowerowe i ciągi piesze oraz urządzenia dla osób niepełnosprawnych				
	Rozwój infrastruktury rowerowej w zakresie powiązania z siecią komunikacji zbiorowej, jak również powiązania miejsc pracy i nauki oraz ośrodków rekreacji z miejscami zamieszkania.	+	+	+	
	Rozbudowa i modernizacja ciągów pieszych, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej mobilności (eliminacja barier przestrzennych).	+	+	+	
	Rozbudowa systemu roweru miejskiego.	+	+	+	
	Rozbudowa sieci tras rowerowych zgodnie z zapisami Studium podstawowych tras rowerowych, z uwzględnieniem powiązań z innymi kluczowymi trasami na terenie województwa oraz zgodnie z przyjętymi standardami technicznymi.	+	+	+	+
	Budowa miejsc postojowych dla rowerów oraz parkingów Bike+Ride.	+	+	+	
	Zarządzanie systemem transportowym i organizacja ruchu				
	Rozwój nowoczesnych metod zarządzania ruchem oraz zarządzania systemem transportowym z uwzględnieniem priorytetów dla transportu zbiorowego.	+	+		

	Integracja transportu miejskiego i aglomeracyjnego (wspólna oferta przewozowa, koordynacja rozkładów jazdy, wspólny bilet na przejazdy aglomeracyjne wszystkimi środkami transportu publicznego, wspólna informacja pasażerska).	+	+	+		
	Wprowadzanie ograniczeń prędkości dopuszczalnej, w tym stref uspokojonego ruchu i stref zamieszkania.		+	+		
	Ochrona środowiska i poprawa jakości życia mieszkańców (w tym bezpieczeństwa)					
	Zwiększenie niezawodności systemu transportu, w tym transportu publicznego, m.in. poprzez budowę nowoczesnego, bezkolizyjnego, o wysokich parametrach przewozowych podsystemu transportu zbiorowego (np. metro).	+	+	+		+
	Poprawa bezpieczeństwa ruchu, w tym ograniczenie wypadków drogowych i kolizji.			+		
	Podjęmowanie działań zapobiegających nadmiernemu wzrostowi natężenia ruchu na drogach (organizacja ruchu, planowanie przestrzenne).			+	+	
	Stosowanie nowoczesnych konstrukcji torowisk tramwajowych w modernizowanych i nowo budowanych trasach tramwajowych oraz zakup nowoczesnego taboru.	+	+	+		
	Podjęmowanie działań na rzecz ochrony przed hałasem (np. ciche nawierzchnie, zielen izolacyjna oraz ekrany akustyczne).			+		+
	Kontynuacja wymiany taboru komunikacji zbiorowej na zasilany paliwami alternatywnymi, w celu ograniczania emisji zanieczyszczeń powietrza pochodzących od transportu.		+	+		
	Wprowadzanie lub modernizacja systemów oświetlenia i monitorowania ulic, placów, ciągów rowerowych i parkingów oraz skuteczniejsze działania służb porządkowych.			+		+



4. Uwagi końcowe

W celu skutecznej realizacji Polityki Transportowej Miasta Krakowa należy dążyć do wdrażania przyjętych celów w sposób konsekwentny i efektywny. Kluczowe jest, aby wszystkie działania inwestycyjne, organizacyjne i operacyjne pozostawały w ścisłej zgodności z kierunkami określonymi w dokumencie.

W szczególności konieczne jest zapewnienie:

- zgodności planów dotyczących rozwoju transportu z Polityką Transportową, tak aby budżet i wieloletnia prognoza finansowa miasta odzwierciedlały przyjęte cele strategiczne i umożliwiały ich realną realizację,
- parametryzacji celów transportowych, obejmującej określenie mierzalnych wskaźników, horyzontów czasowych oraz standardów jakości usług transportowych – z uwzględnieniem prognozy dostępności środków finansowych oraz pełnej analizy efektywności inwestycyjnej zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju,
- okresowej oceny polityki transportowej, pozwalającej na analizę zmian zachodzących w systemie mobilności, ocenę zgodności z założeniami oraz weryfikację osiągniętych rezultatów,
- bieżącego (corocznego) zbierania i agregowania danych na potrzeby okresowych ocen realizacji zapisów polityki transportowej,

Do realizacji polityki transportowej zobowiązane są komórki organizacyjne UMK, miejskie jednostki organizacyjne oraz spółki miejskie, w tym wszystkie podmioty na które nałożony jest obowiązek realizacji polityki. W połowie oraz po zakończeniu okresu obowiązywania Polityki, powinna zostać przeprowadzona kompleksowa analiza i ocena rozwoju systemu transportowego Krakowa w odniesieniu do celów i zapisów dokumentu. Wyniki oceny powinny zostać przedstawione Radzie Miasta Krakowa w formie raportu. Nie później niż do końca lutego każdego roku, wskazane podmioty o których mowa powyżej, będą przysyłać informacje o działaniach podejmowanych w ramach polityki transportowej do komórki organizacyjnej UMK odpowiedzialnej za przygotowanie raportów z okresu obowiązywania Polityki, w celu ich agregowania na potrzeby przygotowania wspomnianych raportów. Polityka Transportowa formułuje cele o charakterze strategicznym i wskazuje główne kierunki działań, a nie szczegółowe rozwiązania operacyjne, dlatego raport z jej realizacji nie wymaga sztucznej konstrukcji, w tym z góry ustalonych mierników oraz wskaźników. Jego forma będzie projektowana elastycznie, co pozwoli na odpowiednie uwzględnienie dynamiki procesów transportowych, zmian otoczenia prawnego, technologicznego i społecznego, a także bieżących potrzeb miasta. Dzięki temu raport będzie narzędziem realnie wspierającym zarządzanie polityką transportową.

The background of the entire page is a stylized, dark blue line-art map of the Krakow street network. The map shows a dense grid of streets in the city center, which becomes more irregular and less dense as it moves towards the edges. The lines are of varying thickness, representing different types of roads or perhaps just a visual hierarchy. The overall effect is a complex, organic-looking pattern that fills the entire frame.

Urząd Miasta Krakowa
WYDZIAŁ GOSPODARKI
KOMUNALNEJ I
INFRASTRUKTURY

31-072 Kraków
ul. Wielopole 17a,
gk.umk@um.krakow.pl
www.krakow.pl