



KRAKOWSKI PANEL TRANSPORTOWY

PRZEWODNIK DLA PANELISTÓW_EK

Szanowni Państwo,

Jeszcze raz bardzo dziękujemy, że zgodziliście się wziąć udział w Krakowskim Panelu Transportowym. Przed Państwem, Panelistami_kami, stoi ważne zadanie – będziecie reprezentować wszystkie osoby mieszkające w Krakowie w dyskusji o zrównoważonym transporcie. Zastanówcie się, jak proponowane rozwiązania mogą wpłynąć na ich życie i codzienne funkcjonowanie, a także nad tym, jak może zmieniać się Miasto. Spójrzcie na Kraków w całej jego różnorodności i z tej perspektywy szukajcie optymalnych rozwiązań.

W niniejszym przewodniku zebrane są najważniejsze informacje, które pomogą Państwu efektywnie uczestniczyć w spotkaniach Krakowskiego Panelu Transportowego. Jesteśmy podekscytowani_e, że już za parę dni zobaczymy się na spotkaniu inauguracyjnym! Jednak nim to nastąpi, zachęcamy do zapoznania się z przygotowanym przez nas materiałem.

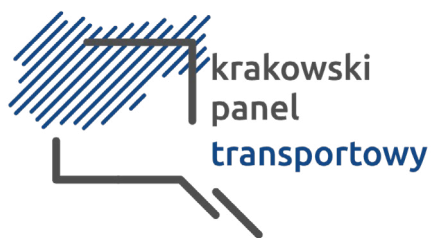
Przewodnik składa się z trzech części:

- **wprowadzającej** – znajdziecie tam najważniejsze informacje o formule Panelu,
- **edukacyjnej** – w której wprowadzamy w kluczowe zagadnienia tematyczne,
- **organizacyjnej** – zawierającej wytyczne dotyczące spraw technicznych i formalnych (ta część przekazywana jest wyłącznie Panelistom_kom).

Przewodnik jest skierowany przede wszystkim do Panelistów_ek, ale zapraszamy do jego lektury wszystkie osoby zainteresowane Panelem.

Mocno wierzymy, że Krakowski Panel Transportowy zaowocuje propozycjami ciekawych rozwiązań i będzie ważnym etapem dalszego rozwoju Krakowa. Dziękujemy wszystkim osobom zaangażowanym we wspieranie tego procesu.

Zespół Krakowskiego Panelu Transportowego



KRAKOWSKI PANEL TRANSPORTOWY Przewodnik dla Panelistów_ek

OPRACOWANIE TEKSTU:

Joanna Chomko, Urszula Duda-Wiertel,
Agnieszka Pędzich, Wojciech Szymalski

REDAKCJA:

Olga Ślifirska

OPRACOWANIE GRAFICZNE I SKŁAD:

Barbara Kosakowska-Bednarz

Publikacja powstała w ramach projektu „Krakowski Panel Transportowy” realizowanego przez Fundację Pole Dialogu i Fundację Optimum Pareto, finansowanego ze środków miasta Krakowa.

Więcej informacji o Krakowskim Panelu Transportowym

www.krakow.pl/komunikacja/267786,artykul,cel_i_intencje.html

www.facebook.com/KrakowskiPanelTransportowy

731 793 383

panel@poledialogu.org.pl

Spis treści

1. WPROWADZENIE	5
1.1. O czym będziemy rozmawiać podczas Krakowskiego Panelu Transportowego i jak będzie on wyglądał?	5
1.2. Kto bierze udział w Panelu?	6
1.3. Zasady Panelu i zadania Panelistów_ek	7
2. CZĘŚĆ EDUKACYJNA	9
2.1. Zrównoważony transport – co to takiego?	9
2.2. Elementy miejskiego systemu transportowego	11
2.3. Przestrzeń Krakowa – uwarunkowania	15
2.4. Obecna sytuacja w Krakowie	18
2.5. Sposób rozmowy o transporcie	20

1. WPROWADZENIE

Panel obywatelski to metoda **demokratycznego podejmowania decyzji** przez losowo wyłonioną grupę osób reprezentującą strukturę społeczno-demograficzną danej społeczności. Podejmowana decyzja dotyczy sprawy tej społeczności i powinna uwzględniać jej dobro wspólne. Według tych zasad zaplanowaliśmy również realizację Krakowskiego Panelu Transportowego.

1.1. O czym będziemy rozmawiać podczas Krakowskiego Panelu Transportowego i jak będzie on wyglądał?

Celem Krakowskiego Panelu Transportowego jest wypracowanie rekomendacji, które dadzą odpowiedź na pytanie:

JAK MIASTO KRAKÓW I MIESZKAŃCY MOGĄ WPŁYWAĆ NA DALSZY ROZWÓJ DZIAŁAŃ NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU?

Dyskutując, będziemy zastanawiać się:

- W jaki sposób możemy optymalizować przemieszczanie się po mieście?
- W jaki sposób powinno zapewniać się miejsca parkingowe w mieście?
- W jaki sposób możemy zmniejszyć emisję z transportu i zarządzać ruchem pojazdów na terenie Krakowa po domknięciu obwodnicy autostradowej?

Obrazy Krakowskiego Panelu Transportowego będą trwały 5 dni.

W pierwszej części, zwanej edukacyjną, Paneliści_stki będą mieli okazję wysłuchać wystąpień osób eksperckich specjalizujących się w tematyce Panelu i zapoznać się z ich propozycjami rozwiązań. Wystąpienia będą transmitowane na: www.facebook.com/KrakowskiPanelTransportowy/, a nagrania zostaną umieszczone

Pierwsza część Panelu odbędzie się w dniach 4-5 oraz 18 marca 2023

na stronie internetowej Panelu. W części edukacyjnej będą mogły wziąć udział również tzw. Strony. Są to osoby reprezentujące organizacje, instytucje lub grupy nieformalne, których działalność jest związana z tematem panelu i które chciałyby przedstawić swoją opinię, a nie zostały zaproszone do panelu w roli eksperckiej. W dyskusji o rekomendacjach wywołamy też głos mieszkańców Krakowa – każdy ma bowiem możliwość przestać swoje opinie i propozycje rozwiązań na adres: panel@poledialogu.org.pl.

Kolejną częścią Panelu będzie deliberacja, czyli dyskusja w gronie Panelistów_ek wokół zaproponowanych w części edukacyjnej propozycji rozwiązań. Deliberacja to wymiana argumentów, uwzględniająca wzajemne uważne słuchanie i promująca poznanie perspektywy innych osób. Podczas części deliberacyjnej będzie możliwość ponownego poruszenia wątków z części edukacyjnej, wspólnego oceniania i rozwijania propozycji rozwiązań oraz zgłaszania własnych. Celem tej części będzie opracowanie przez każdą z osób uczestniczących osobistej hierarchii – wskazanie, które działania najskuteczniej przybliżą nas jako społeczeństwo do osiągnięcia celu Panelu i będą zarazem możliwe do wdrożenia pod względem kosztów czy czasu realizacji.

Druga część
Panelu odbędzie się
w dniach 19 marca
i 1 kwietnia

Po części edukacyjnej i deliberacyjnej Paneliści_stki przystąpią do **głosowania nad propozycjami rozwiązań**. Rekomendacje, które uzyskają minimum 80% poparcia Panelistów_ek i leżą w kompetencjach samorządu, Prezydent uzna za wiążące i będą sukcesywnie wdrażane.

Głosowanie
odbędzie się
1 kwietnia

1.2. Kto bierze udział w Panelu?

W skład Panelu wchodzi **80 osób z całego Krakowa** – 70 w grupie głównej i 10 w grupie rezerwowej. Osoby te zostały wyłonione w dwustopniowym losowaniu. Najpierw z bazy adresów krakowskich gospodarstw domowych wylosowano 16 000 adresów, pod które wysłane zostały zaproszenia zachęcające do rejestracji na Panel. Zaproszenia były opatrzone indywidualnym kodem do rejestracji, z którego mogła skorzystać tylko jedna osoba z gospodarstwa domowego. Następnie, spośród wszystkich zarejestrowanych kandydatur wylosowano osiem-

dziesiąt osób zróżnicowanych pod względem płci, wieku, wykształcenia i miejsca zamieszkania – jak najwierniej oddających strukturę społeczno-demograficzną Krakowa.

W spotkaniach Panelu, poza Panelist_kami i organizatorami_kami oraz osobami eksperckimi i przedstawicielami_kami Stron i Urzędu Miasta Krakowa, wezmą również udział **obserwatorzy_rki**, czyli osoby, które w ramach swojej pracy lub działalności naukowej zajmują się metodą Panelu. Te osoby nie będą brały udziału w dyskusjach.

Spotkania edukacyjne Panelu będą transmitowane na Facebooku: www.facebook.com/KrakowskiPanelTransportowy/ – w ten sposób wszystkie zainteresowane osoby będą mogły śledzić ich przebieg.

Transmisja
spotkań
edukacyjnych

1.3. Zasady Panelu i zadania Panelistów_ek

Zasady Krakowskiego Panelu Transportowego zebraliśmy w regulaminie dostępnym na stronie: www.krakow.pl/komunikacja/267787,artykul,regulamin.html

Regulamin
Panelu

Zadaniem Panelistów_ek jest:

- obecność na wszystkich spotkaniach Panelu,
- zaznajomienie się z udostępnianymi materiałami edukacyjnymi oraz uważne wysłuchanie prezentacji osób eksperckich oraz Stron,
- udział w głosowaniu końcowym nad rekomendacjami (osoby z grupy głównej; w razie nieobecności osoby z grupy głównej – z grupy rezerwowej).

Paneliści_tki mają też prawo do:

- zadawania pytań obecnym na spotkaniach Ekspertom_kom, Stronom oraz przedstawicielom_kom Urzędu Miasta Krakowa, w ramach przewidzianego na to czasu,
- zgłaszania propozycji Rekomendacji,
- udziału w dyskusji nad propozycjami Rekomendacji.

“

Wszystkie dyskusje podczas Panelu to przestrzeń na Państwa pomysły i wyrażenie własnego zdania. Jednocześnie zachęcamy do otwartości na perspektywę innych osób i uważności na dobro wspólne całej społeczności Krakowa. Jako zespół moderacyjny postaramy się stworzyć dobre warunki do rozmów, wymiany myśli i formułowania opinii, pamiętając o celu Panelu, czyli poszukiwaniu rozwiązań dla zrównoważonego transportu w Krakowie.

2. CZĘŚĆ EDUKACYJNA

2.1. Zrównoważony transport – co to takiego?

Książkowych definicji zrównoważonego transportu jest wiele, ale wszystkie sprowadzają się do jednego przekazu – podczas realizowania przewozów, należy racjonalizować potrzebę podróżowania i transportu ładunków, racjonalizować użytkowanie samochodu osobowego i ciężarowego, promować energooszczędne i prośrodowiskowe środki transportu, popierać przy tym najlepsze dostępne technologie i maksymalizować wykorzystanie pojazdów. Jednym zdaniem, należy realizować przewozy w sposób, który w dłuższej perspektywie nie doprowadzi otaczającego nas świata do degradacji pod każdym możliwym względem.

Definicja
zrównoważonego
transportu

Co to oznacza dla codziennych użytkowników systemu transportowego w mieście takim jak Kraków – dojeżdżających codziennie do pracy i szkoły, załatwiających codzienne sprawy, które wymagają ciągłego przemieszczania się? Zasady, na których opiera się zrównoważony transport, wymagają, byśmy decydując o każdej podróży odpowiadali na pytanie, czy jest ona konieczna? A jeśli jest, to co można zrobić, żeby była ekonomicznie efektywna i społecznie akceptowalna? To trudne, zwłaszcza, że jesteśmy społeczeństwem mobilnym, tzn. skłonny, a często zmuszonym do ciągłej zmiany miejsca przebywania. **Każdy mieszkaniec Krakowa wykonuje średnio 2,35 podróży dziennie.** Sposób, w jaki podróżujemy, ocenia tzw. Kompleksowe Badanie Ruchu (KBR), z którego wynika procentowy udział podróży odbywanych różnym środkiem transportu na danym obszarze. Zasady zrównoważonego rozwoju wymagają od nas, aby nasza mobilność także była zrównoważona.

Zrównoważona mobilność – to taki sposób przemieszczania się, w którym niezwykle istotny jest tzw. podział zadań przewozowych (ang. modal split), czyli globalny udział wykorzystania w podróżach po mieście różnych środków transportu. Jeśli jest on racjonalny, tj. uwzględnia różne środki transportu, optymalne dla danej podróży, biorąc pod uwagę relację danego przemieszczenia, lokalizację jego źródła i celu, jego tzw. motywację (charakter wykonywanej podróży, jej przyczynę i cel), czy

Definicja
zrównoważonej
mobilności

choćby porę jego realizowania, sprawia, że system transportowy miasta funkcjonuje w harmonii ze środowiskiem naturalnym i cywilizacyjnym, w tym kulturowym.

Dzięki rozwojowi technologii i gospodarki współdzielenia (ang. sharing economy) zrównoważoną mobilność w miastach, poza najistotniejszym – zapewnieniem pełnej oferty dostępnych dla każdego środków transportu zbiorowego – wspierają także usługi polegające na możliwości wypożyczenia (roweru, hulajno-gi, samochodu) oraz współdzielenia pojazdu z innymi użytkownikami w jednej podróży. Wachlarz możliwości integruje MaaS (ang. Mobility as a Service).

Mobility as a Service (mobilność jako usługa) – to koncepcja, wg której potrzeby przewozowe użytkowników systemu transportowego zaspokajane są za pomocą jednej usługi, łączącej oferty wielu przewoźników. Jest ona realizowana za pomocą jednej zintegrowanej aplikacji, w której proponuje się kilka opcji dla sposobu zrealizowania podróży w odniesieniu do istotnych dla danego użytkownika zmiennych, jak czas, dystans, cena, komfort, ślad ekologiczny, dostępność parkingów czy aktualna sytuacja na drogach. System umożliwi znalezienie najlepszej alternatywy transportowej, odpowiadającej aktualnym potrzebom i pozwala na opłacenie podróży różnymi środkami transportu za jednym razem.

Czym jest mobilność jako usługa?

Chodzi o to, aby **zoptymalizować** (uzyskać jak najlepsze efekty przy jak najmniejszych nakładach) proces przemieszczania się po mieście – zarówno w kontekście indywidualnej kalkulacji kosztów i uciążliwości różnego rodzaju (kosztów finansowych, ale także kosztów czasu), jak i biorąc pod uwagę koszty ponoszone przez wszystkich innych użytkowników systemu transportowego.

Zasady zrównoważonego rozwoju mocno akcentują potrzebę **ochrony środowiska**. W kontekście przemieszczeń należy wspomnieć o elektromobilności. Jej rozwój jest wynikiem realizacji działań, które mają na celu redukcję negatywnego wpływu transportu samochodowego na środowisko i zdrowie człowieka.

Elektromobilność – jest rozumiana jako ogół zagadnień dotyczących stosowania i użytkowania pojazdów z napędem elektrycznym. Obejmuje zarówno aspekty techniczne, jak i eksploata-

Czym jest elektromobilność?

cyjne w odniesieniu do pojazdów elektrycznych (infrastruktura ładowania, proces wytwarzania), ale również kwestie związane z projektowaniem i użytkowaniem takich pojazdów (społeczne, gospodarcze i prawne).

Aby podołać trudnemu wyzwaniu, jakim jest utrzymywanie funkcjonowania i rozwoju systemu transportowego w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju, miasta tworzą, uchwalają i realizują tzw. politykę transportową.

Polityka transportowa – to dokument określający wolę działania władz w odniesieniu do planowania, organizacji i rozwoju systemu transportowego miasta. Kraków był jednym z pierwszych polskich miast, które po przemianach gospodarczych w 1993 roku opracowało i przyjęło dokument „Polityka transportowa dla Krakowa”.

Czym
jest polityka
transportowa?

Dokument polityki transportowej wyznacza kierunek wszystkich działań podejmowanych przez władze Miasta w ramach zarządzania systemem transportowym. Wskazuje strategiczny sens pojedynczych inicjatyw i pozwala nadać całemu procesowi stabilność i spójność, dzięki ustaleniu wspólnego dla nich celu.

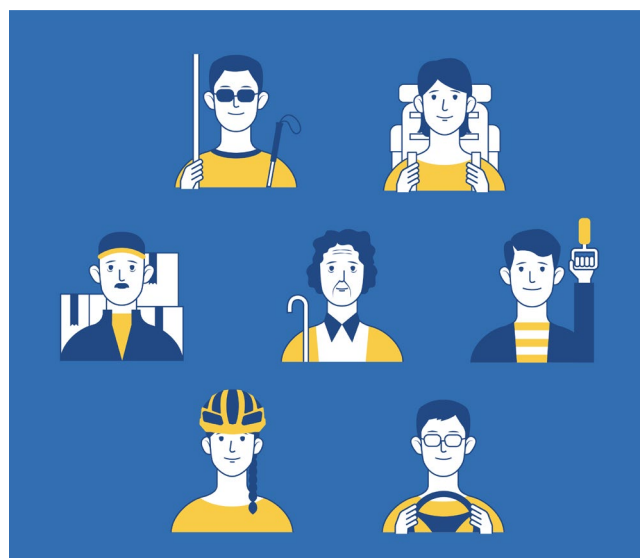
2.2. Elementy miejskiego systemu transportowego

Miasto to **przestrzeń publiczna, w której żyją ludzie**. Miasto to także złożony system. Jednym z jego elementów jest podsystem transportu, który sam w sobie także jest złożony z wielu nie mniej skomplikowanych części. Na użytek panelu obywatelskiego proponujemy podsystem transportowy określić bardzo szeroko, w stosunku do niektórych ujęć ekonomicznych czy technicznych.

Przede wszystkim za nieodłączny element tego systemu proponujemy uznać jego użytkowników w całej ich różnorodności: mieszkańców miasta, ale także przyjezdnych, występujących w różnych funkcjach: kierowców, pasażerów, pieszych, a przede wszystkim mających różne potrzeby, z którymi wiążą się ich podróże lub transport towarów. Warto pamiętać, że użytkownicy systemu transportowego mają także swoje ograniczenia, np. bagaże oraz dysponują różną liczbą zasobów umożliwiających

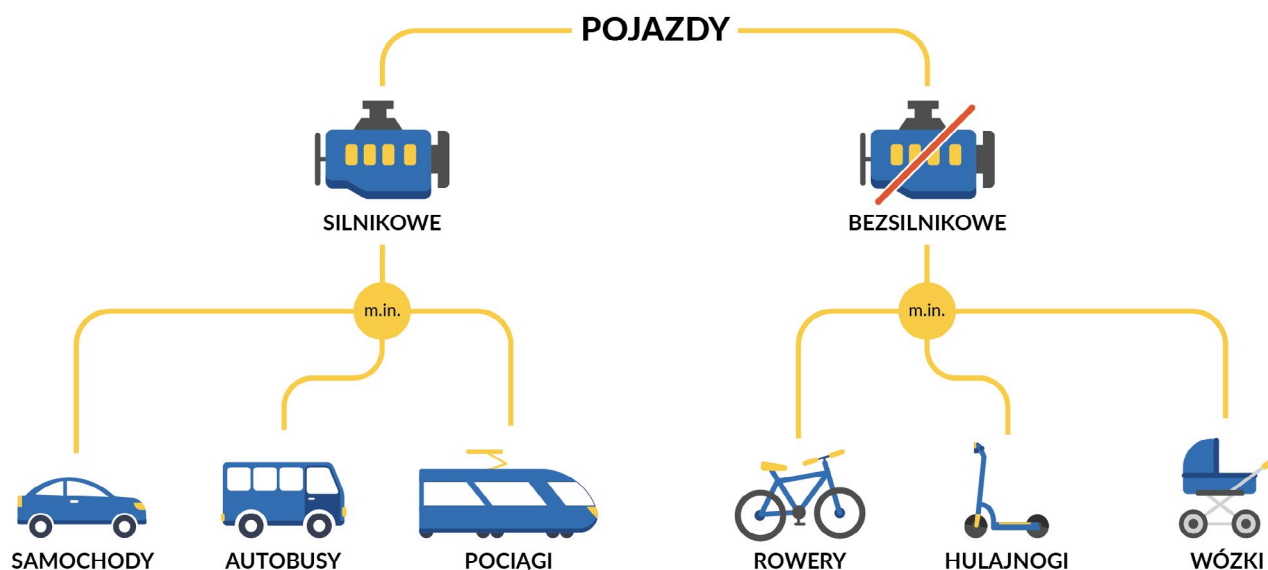
poruszanie się, np. dochodów, środków transportu czy informacji, co kształtuje ich świadomość w trakcie podejmowania decyzji o podróży.

Drugim elementem systemu są **wykorzystywane przez użytkowników środki transportu**. Każdy ze środków transportu ma swoją indywidualną charakterystykę, którą możemy opisać za pomocą takich kategorii jak: ilość zajmowanej przestrzeni, pojemność, ładowność, prędkość, zużycie energii, emisja różnych zanieczyszczeń, kolor, marka, własność, typ napędu i inne. Ponieważ dziś ludzie rzadko chodzą boso, za podstawowy środek transportu proponujemy uznać buty, które służą do odbywania podróży pieszych. Pozostałe środki transportu to pojazdy, którymi odbywamy podróże nie-pieszne. Pojazdy możemy podzielić przede wszystkim na silnikowe, np. samochody, autobusy, pociągi, statki, samoloty i bezsilnikowe, np. rowery, hulajnogi, wózki. Możemy podzielić je również na wiele różnych innych sposobów. Z różnych charakterystyk środków transportu wynika wiele skutków ubocznych (zwanymi w ochronie środowiska efektami zewnętrznymi) wykonywanych nimi podróży (o których, między innymi, będzie toczyć się dyskusja podczas Panelu).



Ilustracja: użytkownicy systemu transportowego

Wykres: rodzaje pojazdów

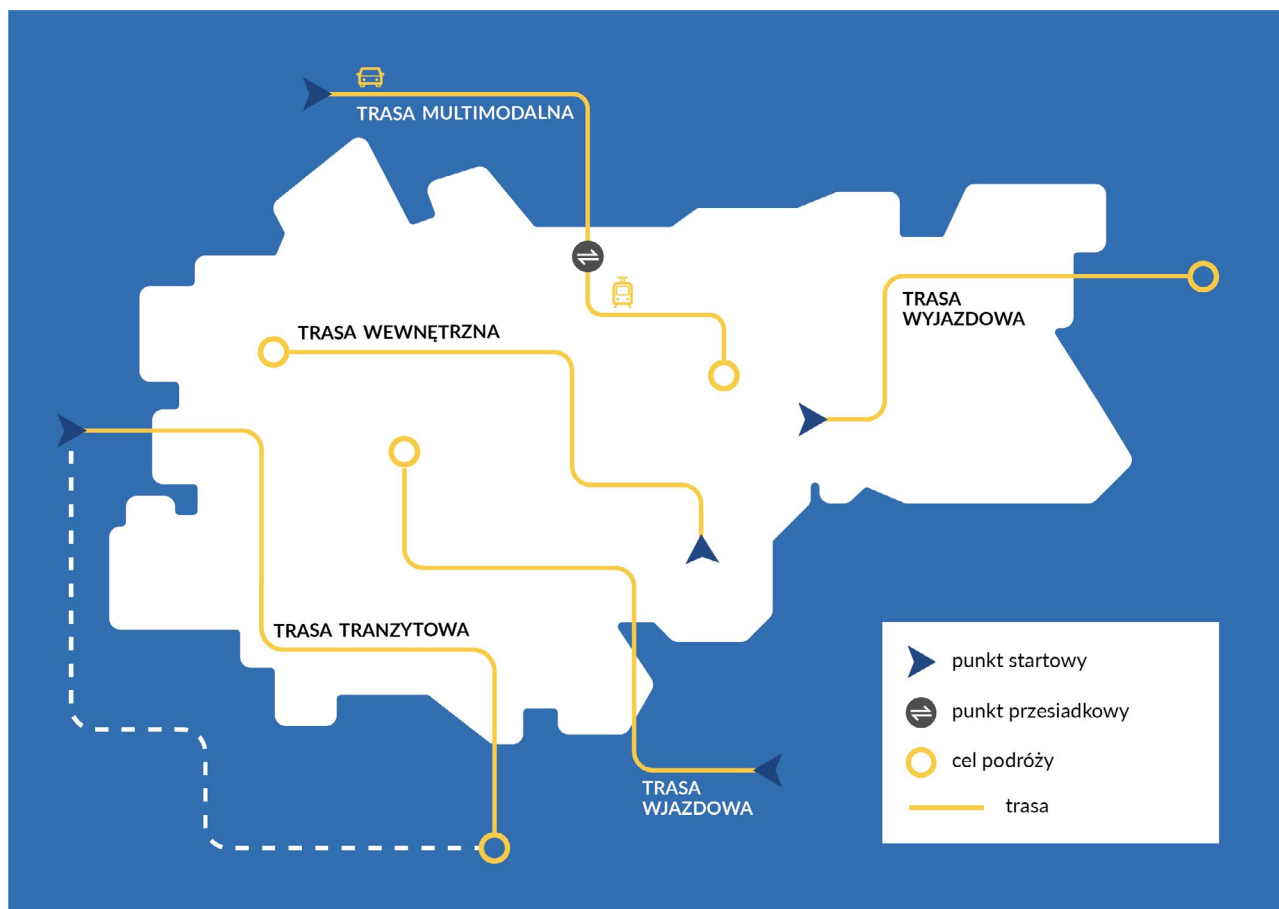


Wiele środków transportu nie potrzebuje specjalnie przygotowanych dróg, czyli infrastruktury, aby się przemieszczać. W mieście jednak **infrastruktura transportowa** to nieodłączny element podsystemu transportowego. Dla niemal każdego środka transportu tworzy się oddzielną infrastrukturę: drogową dla pojazdów samochodowych, szynową dla pojazdów szynowych, pieszą dla butów, rowerową dla rowerów, żeglugową dla statków, lotniczą dla samolotów etc. Infrastrukturę tę ze względu na jej funkcję możemy podzielić na: miejsca postoju, przestrzeń do poruszania się (droga) oraz podsystem informacyjny. Podsystem informacyjny jest potrzebny, ponieważ w mieście drogi i miejsca postoju różnych środków transportu przenikają się tak ściśle, że często trudno je rozdzielić czy nawet odróżnić od siebie. Podsystem informacyjny pozwala na zarządzanie i sterowanie ruchem lub postojem pojazdów. Składają się nań np. znaki drogowe, służby policyjne, aplikacje komputerowe do planowania podróży. Również sama konstrukcja infrastruktury transportowej może nieść określoną informację dla podróżujących i wpływać na sposób odbywania podróży.

Elementy podsystemu informacyjnego infrastruktury pozwalają poinformować użytkowników środków transportu o zasadach ruchu ustalonych prawnie, a czasem dodatkowo wspartych działaniami ekonomicznymi, np. podatkami, opłatami (w tym tzw. taryfa za przewóz). Są jednak takie ustalenia prawne lub zjawiska ekonomiczne (np. ceny paliw), które działają w systemie transportu bez konieczności istnienia specjalnej infrastruktury. Wszystkie te zasady wdrożone prawnie lub procesy działające w sposób ekonomiczny składają się na podsystem prawno-ekonomiczny transportu.

Celem istnienia podsystemu transportowego miasta jest umożliwienie wykonywania podróży lub transportu towarów (przewozu). Każda podróż lub przewóz mają swoją przyczynę wynikającą z potrzeb oraz świadomości użytkownika. Każda podróż lub przewóz ma swoje miejsce źródłowe, trasę oraz miejsce docelowe (cel podróży lub przewozu). Ze względu na położenie względem miasta może to być podróż wyjazdowa, wjazdowa, wewnętrzna lub przejazdowa (tranzytowa). Podróż lub przewóz może się odbywać jednym lub wieloma różnymi środkami transportu (tzw. podróż lub przewóz multimodalny). Podróż lub przewóz może mieć swoją prędkość, czas trwania czy też inną charakterystykę, np. odbywać się indywidualnie lub zbiorowo. Każda podróż lub przewóz ma

też swoją wartość dla użytkownika, za którą ten jest gotowy zapłacić określoną cenę. Wszystkie te charakterystyki podróży lub przewozu z punktu widzenia użytkownika będą tworzyły pewne optimum w momencie podejmowania decyzji o ruszeniu w drogę.

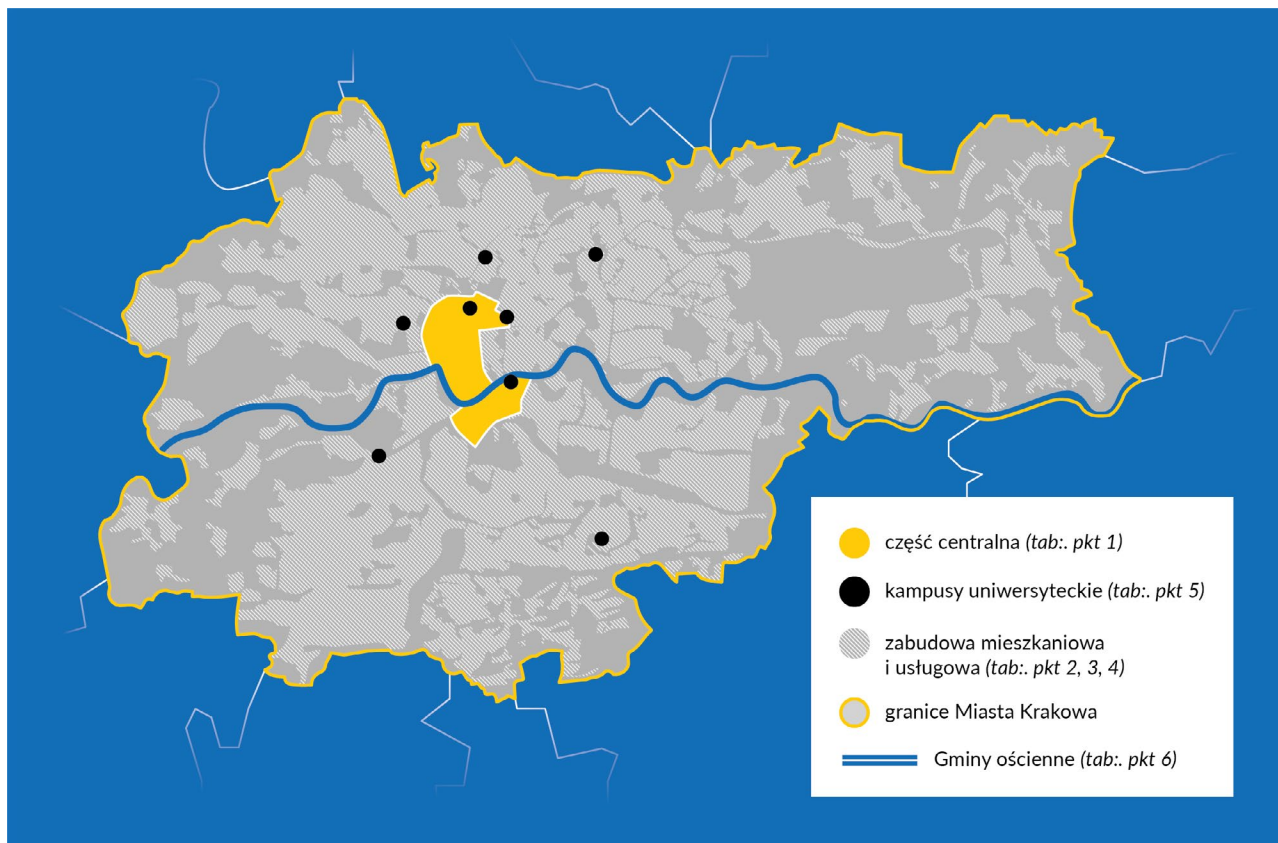


Wreszcie każda podróż ma swoje **skutki**. Podstawowym skutkiem podróży lub przewozu jest przewiezienie osoby (osób) lub towaru z punktu startowego do jego celu (z miejsca A do B). Są też skutki uboczne, które ta podróż powoduje dla otoczenia systemu transportowego: środowiska, społeczeństwa, przestrzeni, które tworzą miasto (rozumiane jako przestrzeń publiczna, w której żyją ludzie). Skutki podróży zależą od wielu różnych czynników, które kierują wyborem użytkownika systemu transportowego w zakresie: wykonania podróży, środka transportu, potrzeby użycia (wytworzenia) potrzebnej infrastruktury. Oddziaływanie tych czynników ma różną siłę, moc, może się przenikać, dodawać lub znosić, ale przede wszystkim ich oddziaływanie możemy regulować za pomocą miejskiej polityki transportowej. Właśnie o sile oddziaływania różnych czynników mających wpływ na wybór środka transportu będzie dyskutował (i decydował) Krakowski Panel Transportowy.

Mapa:
rodzaje tras

2.3. Przestrzeń Krakowa – uwarunkowania

Opisany wyżej system transportowy, z wielością podsystemów, które ze sobą współdziałają, funkcjonuje w miejskiej przestrzeni. Jej kształt, charakter i funkcja determinują zarówno obecny sposób funkcjonowania, jak i kierunki jego rozwoju.



Kraków jest miastem, na którego strukturę funkcjonalno-przestrzenną składają się:

Strefa miejska – przestrzeń o charakterze typowo miejskim: zwarta, intensywnie zainwestowana, wielofunkcyjna, atrakcyjna pod względem urbanistycznym. Jej część centralna skupia funkcje administracyjne, usługowe oraz atrakcyjne przestrzenie publiczne (Stare Miasto, Kazimierz, Podgórze), a dodatkowo, mając w swojej strukturze główny węzeł komunikacyjny, pełni również rolę centrum metropolii. Pozostały obszar to: miejskie centra wielofunkcyjne, koncentrujące różnego rodzaju usługi, zlokalizowane wokół dużych obiektów handlowych, obszary aktywności gospodarczej, obszary rozwoju kulturowego, obszary rozwoju nauko-

Mapa:
Miasto Kraków
z podziałem
na strefy

wo-technicznego, tereny otwarte o charakterze publicznym i zabudowa mieszkaniowa różnej intensywności.

Strefa przedmieść – tereny położone pomiędzy strefą miejską a administracyjną granicą miasta. Obejmuje ona obszary zabudowy, głównie jednorodzinnej, zespoły zabudowy dawnych wsi oraz obszary otwarte, atrakcyjne pod względem przyrodniczym.

Cechy obu tych stref, warunkujące pracę systemu, co dla codziennego użytkownika przekłada się na komfort jazdy (tracony czas, uciążliwość oczekiwania w kolejkach, brak możliwości wjazdu lub parkowania w konkretnej lokalizacji itp.), to przede wszystkim:

1

Stare
Miasto

Historyczne centrum i obszary do niego przyległe skupiają wiele generatorów ruchu na małej przestrzeni – to obszar atrakcyjny pod względem historycznym i kulturowym, więc kończy się tam bardzo wiele podróży, w tym duża część o charakterze turystycznym. Zabudowa i układ drogowo-uliczny nie są przystosowane dla dużego (i wciąż rosnącego) ruchu samochodowego – ulice są zatłoczone, a powierzchnia parkingowa, zwłaszcza ta przy ulicy, wypełniona. Część pojazdów nie znajduje miejsca do postoju, trudno też obsłużyć tę przestrzeń pojazdami przewożącymi większe czy mniejsze ładunki. Nie ma możliwości rozbudowy układu (wydzielenia torowiska tramwajowego, budowy buspasów, lokalizacji dróg dla rowerów o wysokich parametrach czy dodatkowych miejsc parkingowych) ze względu na skończoną przestrzeń.

2

Nowe osiedla
mieszkaniowe

Nowobudowane osiedla mieszkaniowe to obszary, gdzie zazwyczaj brakuje obiektów użyteczności publicznej, które zaspokoilyby podstawowe potrzeby ich mieszkańców (szkoła, przychodnia, kościół, sklepy, punkty usługowe). Brak lokalnych centrów usługowo-administracyjnych dobrze powiązanych ze sobą i budynkami mieszkalnymi wygodnymi ciągami pieszymi i rowerowymi generuje konieczność przemieszczeń pomiędzy dzielnicami w celu załatwienia podstawowych spraw. Większa liczba koniecznych do wykonania podróży powoduje wzrost ruchu w tych relacjach – również samochodowego.

3	Nowa zabudowa biurowa i mieszkaniowa	Nowe osiedla mieszkaniowe czy kompleksy biurowe budowane są często w miejscach bez dostępu do transportu zbiorowego, szczególnie takiego o dużej zdolności przewozowej (kolej, tramwaj). Podczas projektowania nie przewiduje się również odpowiedniej ilości miejsca do parkowania oraz bezpiecznej infrastruktury dla pieszych i rowerów. Duża liczba podróży rozpoczynających i kończących się w sąsiedztwie takiej zabudowy powoduje przeciążenie układu drogowego i parkingowego, dla którego nie ma alternatywy.
4	Stara zabudowa mieszkaniowa	W zupełnym przeciwieństwie do nowych monofunkcyjnych struktur tworzone były stare osiedla mieszkaniowe. Planowanie, które pośród zabudowy mieszkalnej uwzględniło lokalne centra usługowe, gdzie można załatwić podstawowe sprawy w bliskiej odległości od miejsca zamieszkania sprawiło, że nie trzeba w tym celu wyjeżdżać poza dzielnicę. Szerokość ulic łączących poszczególne osiedla dzielnicy daje możliwość kształtowania i dostosowywania parametrów infrastruktury transportowej zależnie od potrzeb.
5	Kampusy uniwersyteckie	Ze względu na akademicki charakter – dużą liczbę kampusów uczelni wyższych – do Krakowa przyjeżdża rokrocznie ogromna liczba studentów. Wielu z nich w podróży do miasta wykorzystuje samochód, natomiast w przemieszczeniach codziennych korzysta z komunikacji publicznej. Skutkuje to ogólnym wzrostem liczby podróży wykonywanych samochodem oraz środkami transportu zbiorowego, co przekłada się na przeciążenia, odczuwalne zwłaszcza w okolicach ośrodków uniwersyteckich. Licznie pozostawiane na okres roboczego tygodnia samochody, blokują również przestrzeń parkingową przy ulicy.
6	Gminy ościennie	Rozbudowa obszarów podmiejskich powodowana migracją ludności z miasta do strefy przedmieść i dalej, poza granice Krakowa, skutkuje dodatkowymi podróżami do i z miasta w godzinach porannych i popołudniowych. Ruch ten docięża główne ciągi komunikacyjne (pojawia się zatłoczenie dróg i przepełnienie środków transportu zbiorowego) prowadzące do śródmieścia oraz tamtejszy system parkingowy.

Wypracowując propozycje działań, na których bazować będzie rozwój krakowskiego systemu transportowego, warto pamiętać o opisanych uwarunkowaniach – podjąć próbę zniwelowania ograniczeń oraz maksymalnego wykorzystania ich potencjału.

2.4. Obecna sytuacja w Krakowie

Kraków w ostatnich latach prowadzi działania dotyczące transportu, których celem jest przywrócenie miastu zrównoważonego charakteru. **Do najważniejszych należą:**

- uzupełnianie brakujących elementów sieci połączeń rowerowych, tak by stała się spójna, bezpieczna i dostępna dla mieszkańców – w szczególności w podróżach do i z centrum miasta, gdzie występuje ograniczona ilość miejsca, którą można przeznaczyć dla samochodów (np. ul. Wielopole, ul. Dietla, ul. Grzegórzecka);
- wyznaczanie pasów dla rowerów na jezdni (m.in. na ul. Ofiar Dąbia);
- utrzymanie i rozwój systemu rowerów miejskich – w roku 2023 roku planowane jest uruchomienie pierwszej w Polsce długoterminowej wypożyczalni rowerów pod nazwą LajkBike. Dostępne są także bezpłatne i całoroczne wypożyczalnie rowerów towarowych oferujące m.in. krakowskim firmom, instytucjom i organizacjom pozarządowym możliwość przetestowania roweru towarowego, zaś w okresie od marca do listopada w ramach systemu Park-e-Bike można skorzystać z rowerów elektrycznych udostępnianych na terenie czterech parkingów P+R;
- powiększanie przestrzeni dla pieszych w ramach ulic (m.in. na ul. Grzegórzeckiej i na Moście Grunwaldzkim);
- rozwiązania mające na celu uspokojenie ruchu drogowego (strefy tempo 30 – do 2025 roku strefami tymi zostaną objęte wszystkie drogi lokalne i osiedlowe wewnątrz III obwodnicy Miasta);
- ograniczenie ruchu tranzytowego, poprzez wdrożenie systemu ulic jednokierunkowych, który zapewnia więcej miejsca wszystkim użytkownikom dróg, umożliwia dojazd do każdej lokalizacji, jednocześnie utrudniając przejazd osobom, które chcą jedynie szybko przemieścić się pomiędzy dzielnicami Krakowa wybierając często drogi przez obszar gęsto zabudowany (przykładem wprowadzenia takiego rozwiązania jest os. Podwawelskie, ul. Pawia, czy też rejon „Bagrów”);

- fizyczne lub optyczne zawężanie szerokości pasów ruchu w obszarach przejść dla pieszych (np. na ul. Armii Krajowej, Andersa, Meissnera, Mikołajczyka, Bohaterów Getta, Teligi, Dąbrowskiej, Dietla);
- wyznaczanie stref ograniczonego ruchu na obszarze, gdzie ruch docelowy i tranzytowy pojazdów jest zagrożeniem dla ruchu pieszego. Takimi miejscami są m.in. Stare Miasto, Kazimierz (od 2017 r.), Wzgórze św. Bronisławy, okolice Wawelu (styczeń 2021) czy ul. Długa (wrzesień 2021);
- wdrażanie na terenie Gminy Miejskiej Kraków Strefy Czystego Transportu (SCT);
- koordynacja projektu Klimatyczny Kwartał bazującego na założeniach miasta 15-minutowego;
- realizacja zadań związanych z budową Systemu Informacji Miejskiej.

Równolegle, Miasto intensywnie inwestuje w rozwój transportu publicznego tak, aby w pełni dostosować jego funkcjonowanie do rosnących potrzeb. **W celu zapewnienia najwyższego komfortu i bezpieczeństwa podróżowania podjęto wiele kroków**, m.in.: zakupiono nowoczesne tramwaje i autobusy. Dąży się do maksymalnego usprawnienia przemieszczania się pojazdów komunikacji zbiorowej poprzez:

- wyznaczanie specjalnych pasów autobusowych (jest ich obecnie około 30 km);
- projektowanie wydzielonych torowisk tramwajowych i wspólnych pasów tramwajowo-autobusowych;
- nadawanie priorytetu przejazdom tramwajów przez skrzyżowania.

Wszystkie te działania są zgodne z obowiązującą Polityką transportową miasta ([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](#)) oraz [Uchwała Nr XXV/373/20 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 28 września 2020 r. w sprawie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego](#).

Polityka
Transportowa
Miasta

CO PRZED NAMI?

Kwestie związane z codziennym przemieszczaniem się i właściwym ładem przestrzennym tworzonym z poszanowaniem zasad ochrony środowiska są jednymi z głównych elementów wpływających na **jakość życia mieszkańców**. Dlatego też Miasto Kraków:

1. wraz ze Stowarzyszeniem Metropolia Krakowska, przystąpiło do opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej (w skrócie SUMP z ang. Sustainable Urban Mobility Plans). Jest to strategiczny plan stworzony w celu usatysfakcjonowania potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu dla lepszej jakości życia. Opiera się on na istniejących praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji, udziału społecznego oraz oceny stopnia spełnienia przyjętych celów strategicznych;
2. przygotowuje się do Kompleksowych Badań Ruchu (KBR) w Krakowskim obszarze Metropolitalnym 2023 (obejmować będą one obszar Gminy Miejskiej Kraków oraz 35 gmin ościennych). Badania te obejmą:
 - a) badania ankietowe podróży w gospodarstwach domowych,
 - b) pomiary napełnień w pojazdach komunikacji zbiorowej, a na ich podstawie
 - c) szczegółowe opracowanie wyników wraz z budową nowego Modelu Ruchu Aglomeracji Krakowskiej.

Badania te to podstawowe narzędzie do pozyskania danych na temat podróży mieszkańców, przemieszczeń towarów, a także ruchu stanowiącego wynik tych zjawisk.

2.5. Sposób rozmowy o transporcie

Chcemy o problemach transportu w Krakowie rozmawiać szeroko. Kluczem do zmiany podsystemu transportowego Krakowa jest dobre zrozumienie potrzeb oraz świadomości użytkowników, skutków działania obecnego podsystemu transportowego oraz ograniczeń lub możliwości, które nań oddziałują ze strony innych podsystemów miasta, a nawet z otoczenia miasta. Jednym z głównych ograniczeń jest przestrzeń miasta, która w śródmieściu Kra-

kowa ma dodatkowo wymiar symboliczny i dlatego została objęta ochroną jako zabytek UNESCO. Jedną z możliwości jest zamknięcie wokół Krakowa obwodnicy autostradowej dróg krajowych.

Planując przyszłe zmiany, warto pamiętać o wymaganiach, jakie stawia przed nami przyszłość. **Wynikają one z nieuchronności przebiegu pewnych procesów:**

- naturalnych (np. zmian klimatu i wyczerpywania się zasobów nieodnawialnych),
- społecznych (np. starzenia się ludności),
- technicznych (np. degradacji technicznej infrastruktury i środków transportu),
- ekonomicznych (np. wzrost kosztów paliw).

Ważne będzie także poznanie możliwości tworzonych przez innowacje techniczne, ekonomiczne lub społeczne, np. elektromobilność. Postaramy się, aby wszystkie te treści były przedstawione uczestnikom_czkom Panelu w sposób zrozumiały i obiektywny.

Wierzimy, że jeśli wszyscy dobrze zrozumiemy oddziaływanie tych czynników, będziemy w stanie **wspólnie wskazać optymalną drogę przemian dzisiejszego podsystemu transportowego Krakowa**, w system lepszy. Lepszy dla każdego użytkownika systemu z osobna oraz dla wszystkich razem – społeczeństwa aglomeracji krakowskiej.



Krakowski Panel Transportowy realizują niezależne organizacje społeczne: Fundacja Pole Dialogu i Fundacja Optimum Pareto w ramach zadania publicznego pn. „Krakowski Panel Transportowy”, zgodnie z zarządzeniem nr 2953/2022 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 18 października 2022 r.

