

Wyjściowa treść rekomendacji	Uwagi panelistów	Sformułowanie po 3 spotkaniu	Komentarze z 4 spotkania / nowa propozycja sformułowania	propozycja przekazana Zespołowi Monitorującemu do opiniowania	OPINIA ZM	STATUS	OSTATECZNA TREŚĆ REKO
Jakie powinny być kierunki i priorytety miasta w polityce transportowej?							
1.1 Zakończenie prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej do końca 2023 r. (prowadzi UM Krakowa)	-	-	-	1.1 Miasto powinno zakończyć prace nad Planem Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej do końca 2023 r.	zgodnie z założonym harmonogramem oraz wymogami projektu z CUPT, prace powinny się zakończyć do końca 2023 r.	usunięta - realizowana	-
1.2.Opracowanie strategii – Kraków Neutralny Klimatycznie z szerokim udziałem społecznym – do końca 2026 r. (UM Krakowa)	Strategia wyposażona w cele, harmonogram	1.2.Opracowanie strategii z celami i harmonogramem – Kraków Neutralny Klimatycznie z szerokim udziałem społecznym – do końca 2026 r. (UM Krakowa)	-	1.2 Miasto powinno opracować strategię "Kraków Neutralny Klimatycznie" do końca 2026 r. Strategia powinna być opracowana z szerokim udziałem społecznym oraz zawierać cele i harmonogram działań.	Rekomendacja zbieżna z rekomendacją KPK - "Do końca 2022 roku zostanie przygotowana Strategia Klimatyczna Krakowa, przedstawiająca plan dojścia do neutralności klimatycznej, zakładająca co najmniej 30% redukcję emisji gazów cieplarnianych do 2030 roku względem 2018 roku, co najmniej 80% redukcję emisji do roku 2040 oraz osiągnięcie neutralności klimatycznej nie później niż do 2050 roku. Strategia zostanie wypracowana w sposób partycypacyjny, a prace nad jej stworzeniem i wdrażaniem powinny być koordynowane przez specjalnie powołany przez Prezydenta zespół lub jednostkę. Postępy prac będą corocznie raportowane, a Strategia regularnie ewaluowana, aby dostosować opisane w niej cele i przyjęte ścieżki działania do aktualnej wiedzy naukowej i możliwości technologicznych, z zastrzeżeniem nieobniżania przyjętych celów."	usunięta - zbieżna z rekomendacją KPK	-
1.3.JEDNO FORUM ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI złożone z przedstawicieli i przedstawicierek: mieszkańców, przedsiębiorców, naukowców, rad gmin, prezydenta. Podmiot proponujący/opiniujący rozwiązania dot. zrównoważonej mobilności. Wnioski przekazywane do odpowiednich gremiów: Rady Gminy, Prezydenta, Środowisk Naukowych, Przedsiębiorców, Organizacji społecznych, mieszkańców. Do końca 2023 r. Urząd Miasta Krakowa we współpracy z organizacjami społecznymi, uczestnikami KPT, uczelniami i innymi parterami – stworzy projekt zasad i regulaminu funkcjonowania forum zrównoważonej mobilności. Do października 2024 r. Gmina Kraków przeprowadzi nabór i zorganizuje pierwsze posiedzenie forum.		1.3.Dialog społeczny powinien być priorytetem w kwestii transportu, m.in. poprzez stworzenie FORUM ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI złożone z przedstawicieli: mieszkańek, przedsiębiorców, naukowców, władz. Podmiot taki proponuje i opiniuje rozwiązania dot. zrównoważonej mobilności dla decydentów i innych podmiotów. Do końca 2023 r. Urząd Miasta Krakowa we współpracy z partnerami społecznymi stworzy regulamin funkcjonowania Forum a do października 2024 r. przeprowadzi nabór i zorganizuje pierwsze posiedzenie forum.	Wnioskuje również o poddanie pod głosowanie rekomendacji 1.3, która stanowi "przedłużenie" prac Panelu oraz odpowiedź na wystąpienie zastępcy prezydenta miasta Krakowa, który zachęcał podczas pierwszego dnia obrad do aktywności Panelistów po zakończeniu KPT. Proponuję, aby Panelistki i Paneliści mogli uczestniczyć w formu zrównoważonej mobilności. powołanie Forum zrównoważonej mobilności nie mieści się w kryterium ekologiczności oraz dostępności - spowoduje jednak zdecydowanie większy wpływ mieszkańców na politykę transportową miasta	1.3 Do października 2024 r. Miasto powinno powołać Forum Zrównoważonej Mobilności złożone z przedstawicieli i przedstawicierek różnych grup w mieście (mieszkańców, przedsiębiorców, władz, ekspertów), które będzie proponować i opiniować rozwiązania związane z transportem.	Idea samego forum wydaje się być słuszną. Mając jednak zbyt ogólne ujęcie tego kto w tym forum będzie uczestniczył, co forum będzie proponować i opiniować, jakie będą ich kompetencje oraz czy wypracowane decyzje będą wiążące nie jest możliwe pełne oszacowanie potencjalnych kosztów i konsekwencji wynikających z takiego forum. Istnieje ryzyko, że gremium Forum ustali inne priorytety do wdrażania, niż Paneliści. Paneliści to wylosowana i dobrze dobrana grupa reprezentująca wszystkich mieszkańców Krakowa. Kluczowa jest również wladność takiego Forum. Jeśli będzie ono opiniować każdą inwestycję transportową może dojść do sytuacji znaczącego wydłużenia procesów inwestycyjnych, co przy reżimach czasowych związanych z rozliczaniem środków pochodzących ze źródeł zewnętrznych może mieć niebagatelne znaczenie.	usunięta - połączona w 1.4	Ewentualna treść: 1.3 Powołanie Forum Zrównoważonej Mobilności złożonego z przedstawicieli i przedstawicierek różnych grup w mieście (mieszkańców, przedsiębiorców, władz, ekspertów), które będzie proponować i opiniować rozwiązania związane z transportem oraz określenie zakresu kompetencji i zasad jego funkcjonowania.
Prowadzenie konsultacji społecznych i wyjaśniania mieszkańcom i mieszkankom konieczności podejmowanych działań w celu zarządzania ruchem samochodowym w obszarach wartościowych (strefy śródmiejskie).	spotkania w spółdzielniach, w lokalnych szkołach.	16.1 Prowadzenie konsultacji społecznych i wyjaśniania mieszkańcom i mieszkankom konieczności podejmowanych działań w celu zarządzania ruchem samochodowym w obszarach wartościowych (strefy śródmiejskie) oraz przy współpracy z prywatnymi podmiotami jak spółdzielnie mieszkaniowe.	-				
Głos kobiet - specjalne zaproszenie do debaty nad przyszłością miasta z udziałem mieszkank.	Głos wielu grup (nie tylko kobiet)	16.2 Głos kobiet - specjalne zaproszenie do debaty nad przyszłością transportu z udziałem mieszkank.	-				
Dialog - rozwijanie form dialogowych z różnymi interesariuszami zmian w mieście.	wykorzystać biletomaty i parkomaty do zbierania opinii. aplikacja do głosowania za rozwiązaniami (i alternatywna forma dla seniorów) konsultacje mailowe, przez profil zaufany, informowanie o wydarzeniach. dobrze prowadzony profil na fb z informacjami dla mieszkańców.	16.3 Rozwijanie form dialogowych, narzędzi konsultacyjnych z różnymi interesariuszami (mieszkańcami, firmami, instytucjami publicznymi i organizacjami społecznymi) na temat zmian transportowych w mieście. Możliwe kierunki / ciekawe rozwiązania: - wykorzystanie biletomatów i parkomatów do zbierania opinii. - aplikacja do konsultacji społecznych i bieżącej komunikacji - opiniowanie różnych rozwiązań związanych z transportem (i alternatywna forma dla seniorów) - konsultacje mailowe, przez profil zaufany, informowanie o wydarzeniach - dobrze prowadzony profil na Facebooku z informacjami dla mieszkańców	-	1.4 Priorytetem miasta powinien być dialog z szerokim gronem interesariuszy na rzecz rozwoju zrównoważonej mobilności. Formy dialogu powinny być różnorodne i systematycznie rozwijane, tak by uwzględniały głos wszystkich grup społecznych.	rekomendacje 1.3 i 1.4 są w swojej wymowie zbieżne. Proponujemy je scalić.	Do dyskusji 1 kwietnia	1.4 Priorytetem miasta powinien być dialog z szerokim gronem interesariuszy na rzecz rozwoju zrównoważonej mobilności. Formy dialogu powinny być różnorodne i systematycznie rozwijane, tak by uwzględniały głos wszystkich grup społecznych.
referenda poprzedzone edukacją, głosem ekspertów.	Referenda (nawet w ramach dzielnic referendów w kluczowych sprawach).	16.4 Wykorzystywanie referendów, także na poziomie dzielnic, do proponowania zmian w polityce transportowej. Jednak referenda te powinny być poprzedzone częścią edukacyjną i wsparte głosem eksperckim.	-				

1.4. Transport publiczny priorytetem	Darmowy transport publiczny Tworzenie warunków, by podróż transportem zbiorowym była dostępna, wygodna i szybsza niż samochodem Komunikacja publiczna powinna być tańsza niż parking W szczególności szynowy i metrobussy	1.4. Transport publiczny (w szczególności szynowy) powinien być priorytetem miasta, aby był bardziej dostępny, wygodny i szybszy niż samochód.	Uwagi panelistów: transport szynowy bardziej w nawiasie, nie ograniczać rozwoju busów. W drogach obwodowych transport publiczny kołowy trasowany w wydzielonych dla tego celu korytarzach! Uwzględnianie czy transport autobusowy nie będzie bardziej opłacalny/efektywny. Nowa propozycja sformułowania: 1.4 Kierunkiem rozwoju m. Krakowa będzie transport publiczny. Zobowiązuje się miasto do położenia głównego nacisku na transport szynowy, tak by transport publiczny stał się pierwszym wyborem użytkownika.	1.5 Priorytetem miasta powinien być rozwój transportu publicznego (w szczególności szynowego), tak aby stał się on coraz bardziej dostępny, wygodny i szybszy niż samochód do przemieszczania się po mieście.	Miasto przygotowuje obecnie kilka koncepcji, które zakładają rozwój transportu szynowego. Należy doprecyzować, że w ramach tej rekomendacji transport szynowy nie będzie odnosił się do transportu kolejowego (zarówno w zakresie budowy linii kolejowych jak również organizowania przewozów kolejowych) ponieważ pozostaje on poza kompetencjami oraz władnością Miasta Krakowa.	ok	1.5 Priorytetem miasta powinien być rozwój transportu publicznego (a w szczególności tramwajowego i premetra), tak aby stał się on coraz bardziej dostępny, wygodny i szybszy niż samochód do przemieszczania się po mieście.
Trzeba myśleć o nagrodach a nie o karach	zachęcanie i promowanie zamiast kary	1.5 Priorytetem powinno być zachęcanie i promowanie zmian nawyków transportowych, a nie karanie.	-	1.6 Priorytetem miasta powinny być zachęcanie i promowanie zmian nawyków w kierunku bardziej zrównoważonego transportu (a nie karanie).	Słowo „karanie” użyte w zapisie jest niejednoznaczne. Rekomendujemy jego usunięcie, a dla zachowania intencji Panelistek i Panelistów proponujemy zamiast akcentów. Np. Miasto powinno prowadzić działania ukierunkowane na promowanie zrównoważonego transportu i zmianę nawyków transportowych, w szczególności poprzez zachęcanie oraz kampanie podnoszące świadomość i wzmacniające pozytywne postawy względem zrównoważonego transportu.	usunięta - do preambuły	1.6 Priorytetem miasta powinny być działania ukierunkowane na promowanie zrównoważonego transportu oraz zachęcanie do zmian nawyków transportowych.
Ograniczenie konieczności korzystania z transportu (przesył informacji, transport ludzi i towarów)	Rozwój e-usług, praca hybrydowa, wsparcie informacyjne o usługach online Rozwój infrastruktury wokół miejsc zamieszkania, co ograniczy konieczność przemieszczania się na większe odległości załatwianie urzędowych spraw online	1.6 Priorytetem miasta powinno być również ograniczanie konieczności korzystania z transportu poprzez rozwijanie sieci usług społecznych online i blisko miejsc zamieszkania.	Uwagi panelistów: Jakie to społeczne usługi (przykłady) i Rozwój usług publicznych z uwzględnieniem dostępności dla niepełnosprawnych i seniorów Jest tożsame z punktem 5 oraz z punktem 4.7 Nowe sformułowanie: 1.6 Kierunkiem rozwoju m. Krakowa będzie rozwój usług społecznych w obrębie miejsca zamieszkania, zgodnie z koncepcją miasta 15-minutowego oraz rozwój usług publicznych online.				
Organizacja i stymulowanie budowy dzielnic wielofunkcyjnych wokół przystanków kolejowych, tramwajowych – tworzenie lokalnych centrów dzielnicowych (pasaże piesze z usługami).	również miejsca pracy powinny być organizowane przy węzłach przesiadkowych. powinien znaleźć się sklep wielobranżowy, usługi szewskie i fryzjerskie, parki, place zabaw, tereny rekreacyjne, to dwa różne wątki. Należy to rozdzielić na dwie rekomendacje.	4.4 Organizacja i stymulowanie budowy dzielnic wielofunkcyjnych wokół przystanków kolejowych, tramwajowych – tworzenie lokalnych centrów dzielnicowych (pasaże piesze z usługami, placami zabaw i terenami rekreacyjnymi).	-	1.7 Kierunkiem rozwoju miasta Krakowa powinno być ograniczanie konieczności przemieszczania się po mieście wspierane przez rozwój infrastruktury oraz podnoszenie jakości usług społecznych w pobliżu miejsca zamieszkania (dzielnic) - zgodnie z koncepcją miasta 15-minutowego - oraz rozwój usług publicznych online.	brak uwag	ok	1.7 Kierunkiem rozwoju miasta Krakowa powinno być ograniczanie konieczności przemieszczania się po mieście wspierane przez rozwój infrastruktury oraz podnoszenie jakości usług społecznych w pobliżu miejsca zamieszkania (dzielnic) - zgodnie z koncepcją miasta 15-minutowego - oraz rozwój usług publicznych online.
Uzupełnianie brakujących usług publicznych na/przy osiedlach, które ich nie posiadają.	od początku w planach budowy publicznych na/przy osiedlach, które ich nie posiadają. wymagać tego na deweloperach.	4.7 Uzupełnianie brakujących usług publicznych na/przy osiedlach, które ich nie posiadają oraz wymaganie ich w planowaniu nowych osiedli.	ZMIANA 4.7 Uzupełnianie tam, gdzie to możliwe brakujących usług publicznych (tj. szkoły, przedszkola, żłoni, przychodnia, sklep z artykułami pierwszej potrzeby, punkt pocztowy, apteka, punkt z podstawowymi usługami urzędowymi, gastronomia) na X mieszkańców lub Y obszar oraz wymaganie ich w planowaniu nowych inwestycji. Za szczegółowo				
Zwiększenie nakładów na edukację w szkołach podstawowych (dodatki, zajęcia, opieka psychologiczna, nauczyciele wspierający, gabinety dentystryczne itp.) w celu podniesienia ich poziomu i atrakcyjności. Celem pośrednim jest ograniczenie zjawiska dowożenia dzieci samochodem do szkoły znajdującej się w innej części miasta.	organizować usługi społeczne w dzielnicach mieszkaniowych. lepsze wynagrodzenie dla nauczycieli. duże korporacje powinny organizować w swoich budynkach żłobki, przedszkola i inne usługi blisko korporacji.	5.1 Wspieranie rozwoju placówek opieki zdrowotnej i placówek oświatowych w dzielnicach, aby zmniejszać konieczność przemieszczania się po mieście, zapewnianie możliwości załatwienia spraw urzędowych w dzielnicach zgodnie z ideą rozwoju miasta 15-minutowego.	brakuje o placówkach med. edu mieście 15 minutowym ZMIANA 5.1 Działania na rzecz zapewniania samowystarczalnych dzielnic uwzględniających potrzeby różnych grup społeczno-demograficznych				
Jakie powinny być priorytety miasta w zarządzaniu miejscami parkingowymi?							
Priorytetem powinny być rozwiązania gwarantujące rotację miejsc parkingowych		2.1 Priorytetem powinny być rozwiązania gwarantujące rotację miejsc parkingowych, np. poprzez ograniczenie czasu parkowania w strefie do max. 4 godzin.	-	2.1 Priorytetem powinny być rozwiązania gwarantujące rotację miejsc parkingowych, np. poprzez ograniczenie czasu parkowania w strefie.	Według obowiązujących w Polsce uregulowań prawnych rozwiązanie limitujące czas parkowania jest niemożliwe do wprowadzenia, w związku z czym druga część rekomendacji (po słowie „na przykład”) musi zostać usunięta. Również słowo „gwarantujące” wydaje się za mocne w stosunku do istniejących możliwości oddziaływania. Proponujemy rozważenie zapisu „Prowadzenie działań stymulujących rotację miejsc parkingowych w strefie płatnego parkowania”. Warto dodać, że chodzi o SPP. Rotacja miejsc parkingowych np. na osiedlach mieszkaniowych stałaby w sprzeczności z potrzebami mieszkańców	do dyskusji 1 kwietnia	gwarantujące rotację miejsc parkingowych, np. poprzez ograniczenie czasu parkowania w strefie.
Ograniczenie czasu parkowania w strefie do maksymalnie 4 godzin			-				PROPOZYCJA: Prowadzenie działań stymulujących rotację miejsc parkingowych w strefie płatnego
Stopniowe zmniejszanie liczby miejsc parkingowych w ścisłym centrum (a na pewno nie tworzenie nowych) Należy nie zwiększać liczby parkingów, ale zarządzać nimi w taki sposób aby każdy miał do		2.2 Miasto nie powinno tworzyć nowych miejsc parkingowych w centrum, a stopniowo zmniejszać ich liczbę.	-	2.2 Miasto nie powinno tworzyć nowych miejsc parkingowych w centrum.	z uwagi na ograniczoną dostępność infrastruktury drogowej w Centrum nie ma możliwości zwiększenia liczby miejsc postojowych wyznaczonych na drogach publicznych. Ustalenie dodatkowych miejsc postojowych na drogach prywatnych może wynikać z ustaleń MPZP.	usunięta - realizowana	-
Kiss&Ride przy szkołach, przychodniach, szpitalach, uczelniach		2.3 Rozwijać infrastrukturę miejsc do krótkiego postoj (do 15 min) tzw. Kiss&Ride, w szczególności przy szkołach, przychodniach, szpitalach, uczelniach.	uzupełnione o krótkie postoje dla dostawczych samochodów???	2.4 Miasto powinno rozwijać infrastrukturę miejsc do krótkiego postoj (do 15 min.) tzw. Kiss&Ride, w szczególności przy szkołach, przychodniach, szpitalach czy uczelniach.	z uwagi na ograniczoną dostępność infrastruktury drogowej w Centrum nie ma możliwości zwiększenia liczby miejsc postojowych wyznaczonych na drogach publicznych. Ustalenie dodatkowych miejsc postojowych na drogach prywatnych może wynikać z ustaleń MPZP. Wpływ rekomendowanego rozwiązania na rozwój zrównoważonego transportu jest dyskusyjny. Miejsca postojowe typu Kiss & Ride indukują ruch samochodowy i zachęcają do wyboru tego środka transportu. Dodatkowo postoje tego typu pod szkołami generują bardzo duży ruch w porze rozpoczęcia/zakończenia lekcji a co za tym idzie, obniżają bezpieczeństwo pieszych, w szczególności dzieci. Warto również podkreślić, że wyznaczenie tego typu miejsc postojowych wiąże się z likwidacją ogólnodostępnych miejsc parkingowych a postoje typu K&R wymuszają bardzo intensywny nadzór egzekwujący czas postoj	do dyskusji 1 kwietnia	2.3 Stopniowe zmniejszanie liczby miejsc parkingowych w centrum.
Parkingi K&R przy szkołach.				2.5 Miasto powinno tworzyć w centrum specjalne miejsca do krótkiego postoj (do 15 min.) dla samochodów dostawczych oraz kurierów.	Jest to obecnie realizowane- wyznaczone są miejsca postojowe na czas za i wylądunku do 15 minut	usunięta - realizowana	-

Parkingi przy wjazdach do miasta P&R (punkty przesiadkowe)	-	2.4 Parkingi P&R przy wjazdach do miasta z możliwością przesiadki do transportu zbiorowego.	ZMIANA 2.4 Miasto powinno zaplanować i wybudować P+R przy wjazdach do miasta z możliwością przesiadki na transport zbiorowy. Plany powinny być oparte na analizie (lokalizacja, ilość miejsc) akcent na miejsca dla OzN???	2.6 Miasto powinno zaplanować i wybudować parkingi P+R przy wjazdach do miasta z możliwością przesiadki na transport zbiorowy. Plany powinny być oparte na eksperckich analizach (lokalizacja, ilość miejsc) oraz uwzględnić potrzeby osób z niepełnosprawnościami.	Miasto realizuje sieć parkingów P+R m.in. tych określonych w ramach "Polityki Parkingowej Miasta Krakowa" oraz przy okazji innych inwestycji liniowych. Aby wzmocnić oddziaływanie rekomendacji warto w niej zawrzeć postulat np. o zwiększeniu wysiłków/ przyspieszeniu tempa. Niezwykle istotną częścią rekomendacji jest to, że podejmowane działania powinny być oparte na analizach eksperckich oraz powinny być dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.	ok - realizowana	2.6 Zwiększenie wysiłków na rzecz rozwijania sieci parkingów P+R przy wjazdach do miasta z możliwością przesiadki na transport zbiorowy. Plany powinny być oparte na eksperckich analizach (lokalizacja, ilość miejsc) oraz uwzględnić potrzeby osób z niepełnosprawnościami.
Lepsze oznakowanie poziomych linii parkingowych w mieście	-	2.5 Lepsze oznakowanie poziomych linii parkingowych w mieście.	-	2.7 Miasto powinno zadbać o lepsze (powszechne i widoczne) poziome oznakowanie poszczególnych miejsc parkingowych w mieście.	Projekty organizacji ruchu obejmują kompleksowe wykonanie oznakowania pionowego i poziomego wyznaczonych miejsc postojowych. Niemniej jednak, brak wyznaczonych miejsc za pomocą oznakowania nie zwalnia kierujących pojazdami od stosowania się do przepisów ogólnych ruchu drogowego i odpowiedniego zatrzymywania się /postoj. Ponadto oznakowanie poziome jest corocznie odnawiane.	usunięta - realizowana	-
Parkingi długoterminowe przy kampusach dla studentów, którzy nie jeżdżą na co dzień	-	2.6 Parkingi długoterminowe przy kampusach dla studentów, którzy nie jeżdżą samochodami na co dzień, a zajmują miejsca parkingowe dla mieszkańców, którzy korzystają z aut.	-	2.8 Miasto we współpracy z krakowskimi uczelniami wyższymi powinno podjąć działania na rzecz stworzenia długoterminowych parkingów przy kampusach dla studentów_ek.	Wpływ proponowanego rozwiązania na promocję zrównoważonego transportu jest dyskusyjny. Zwiększenie liczby miejsc parkingowych jest ułatwieniem dla posiadaczy i posiadaczek samochodu przez co nie motywuje do wyboru transportu zbiorowego (szczególnie jeśli miałyby to być miejsca bezpłatne). Warto też zaznaczyć, że tworzenie miejsc parkingowych przy firmach czy instytucjach niezależnych od miasta (jak uczelnie) nie należy do zadań Gminy i leży poza jej kompetencjami. Trzeba jednak pamiętać, że duża część studentów pochodzi z obszarów dotkniętych wykluczeniem transportowym (obszary bez efektywnej komunikacji zbiorowej) a samochód może być dla nich jedynym sensownym sposobem dojechania do Krakowa. Pytanie, czy istnieje rozwiązanie odpowiadające na potrzeby tych osób (konieczność przechowania samochodu podczas pobytu w Krakowie) i jednocześnie nie zachęcające ogółu studentów do poruszania się po mieście samochodem.	do dyskusji 1 kwietnia	2.8 Nawiązanie współpracy z krakowskimi uczelniami wyższymi na rzecz stworzenia długoterminowych parkingów przy kampusach dla studentów_ek, którzy na co dzień poruszają się komunikacją miejską.
Należy zobowiązać deweloperów do tworzenia parkingów podziemnych w nowych budynkach	-	2.7 Miasto powinno wymagać od deweloperów zapewnienia miejsc parkingowych w nowych budynkach w parkingach podziemnych, z zachowaniem wskaźnika 1 miejsce na mieszkanie.	-	2.9 Miasto powinno wymagać od deweloperów zapewnienia miejsc parkingowych w nowych budynkach (tam, gdzie to możliwe, w parkingach podziemnych) z zachowaniem przelicznika liczby miejsc parkingowych na mieszkańców zgodnego z wymogami prawa.	Wydział Architektury wydając pozwolenia na budowę bada zgodność z ustaleniami planów miejscowych lub decyzji WZiZT (gdy nie ma planu), biorąc jednocześnie pod uwagę treść tzw. "uchwały parkingowej". Brak jest podstaw do narzucania nie wskazanych w tych dokumentach rozwiązań projektowych (np. parkingów podziemnych)	usunięta - realizowana	-
Deweloper przy budowie zapewnia miejsca parkingowe dla mieszkań 1-1	-	-	-	2.10 Miasto powinno wymagać od deweloperów budujących nowe osiedla zapewnienia bazy lokali usługowych na potrzeby mieszkańców_nek.	Wydział Architektury wydając pozwolenia na budowę bada zgodność z ustaleniami planów miejscowych lub decyzji WZiZT (gdy nie ma planu), biorąc jednocześnie pod uwagę treść tzw. "uchwały parkingowej". Brak jest podstaw do narzucania nie wskazanych w tych dokumentach rozwiązań projektowych (np. parkingów podziemnych)	usunięta - realizowana	-
-	-	-	-	2.10 Miasto powinno wymagać od deweloperów budujących nowe osiedla zapewnienia bazy lokali usługowych na potrzeby mieszkańców_nek.	Jedynym narzędziem wpływu na to, w jaki sposób może być zabudowany dany obszar jest Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego, w którym można określić np. wielkość powierzchni usługowej lub zarezerwować przestrzeń na działalność instytucji publicznych (jest to więc wpływ ograniczony). Aby rekomendacja w pełni oddawała intencję Panelistek i Panelistów i dokładnie określała kierunek działania, jej treść powinna się odwoływać do MPZP (np. dążenie do zwiększenia powierzchni miasta pokrytej MPZP oraz takie konstruowanie MPZP aby zapewniały one odpowiednią dostępność lokali usługowych na danym obszarze). Warto zaznaczyć, że aktualizowana właśnie Strategia Rozwoju Krakowa opisuje takie rozwiązania jako budowanie miasta 15-minutowego. Być może warto się do tej idei odwołać.	ok	2.10 Uwzględnianie w Miejskich Planach Zagospodarowania Przestrzennego dla nowych osiedli wymogów dotyczących zapewnienia bazy lokali usługowych na potrzeby mieszkańców i mieszkańek.
Zapewnienie parkingów pod szpitalami lub łatwy dojazd do nich środkami komunikacji publicznej	-	2.8 Zapewnienie parkingów pod szpitalami lub łatwy dojazd do nich środkami komunikacji publicznej	ZMIANA: 2.8 W Krakowie zapewni się miejsca parkingowe dla pacjentów/rodzin pod szpitalami oraz ułatwi się dojazd do szpitali środkami komunikacji publicznej	2.11 Miasto powinno poprawić dostępność komunikacyjną placówek ochrony zdrowia i urzędów poprzez ułatwianie dojazdu komunikacją miejską oraz (przede wszystkim w przypadku szpitali) zapewnienie dedykowanych miejsc parkingowych.	Promowanie zrównoważonej mobilności wymaga aby poprawa dostępności odbywała się przede wszystkim poprzez ułatwienie dojazdu komunikacją publiczną. Problematyczne jest również słowo „dedykowanych”. Rozumiemy intencje, ale w obecnym porządku prawnym miasto nie może wyznaczać miejsc parkingowych dedykowanych klientom poszczególnych instytucji. Mogą to zrobić instytucje tworząc miejsca parkingowe na swoim terenie lub wykupując odpowiednie abonamenty dla miejskich miejsc parkingowych. W związku z powyższym proponujemy zmianę brzmienia na: „Poprawa dostępności komunikacyjnej placówek ochrony zdrowia i urzędów przede wszystkim poprzez ułatwianie dojazdu komunikacją miejską, a tam gdzie jest to niezbędne i jednocześnie możliwe poprzez zapewnienie adekwatnej liczby miejsc parkingowych. Wdrażanie konkretnych rozwiązań w tym zakresie powinno być poprzedzone analizą dostępność poszczególnych placówek prowadzącą do określenia kluczowych obszarów interwencji”.	do dyskusji 1 kwietnia	2.11 Poprawa dostępności komunikacyjnej placówek ochrony zdrowia i urzędów przede wszystkim poprzez ułatwianie dojazdu komunikacją miejską, a tam gdzie jest to niezbędne i jednocześnie możliwe poprzez zapewnienie adekwatnej liczby miejsc parkingowych. Wdrażanie konkretnych rozwiązań w tym zakresie powinno być poprzedzone analizą dostępność poszczególnych placówek prowadzącą do określenia kluczowych obszarów interwencji
Nadzór i sprawdzanie opłat przez samochód skanujący tablice rejestracyjne	-	2.9 Priorytetem powinno być skuteczne egzekwowanie przepisów (nielegalne auta na lawetę, nadzór opłat przez samochód skanujący tablice rejestracyjne)	auta parkujące na chodnikach	2.12 Priorytetem w polityce parkingowej miasta powinno być skuteczne egzekwowanie przepisów dotyczących parkowania.	Miasto w ramach bieżącej działalności współpracuje z KMP w Krakowie oraz Strażą Miejską Miasta Krakowa w zakresie odpowiadającej egzekucji przepisów ruchu drogowego.	ok - realizowana	2.12 Zwiększenie skuteczności egzekwowania przepisów dotyczących parkowania.
Priorytetem powinno być skuteczne egzekwowanie przepisów (nielegalne auta na lawetę)	-	2.9 Priorytetem powinno być skuteczne egzekwowanie przepisów (nielegalne auta na lawetę, nadzór opłat przez samochód skanujący tablice rejestracyjne)	auta parkujące na chodnikach	2.13 Miasto powinno zakupić i wykorzystywać specjalny samochód do automatycznej kontroli pojazdów parkujących w strefie płatnego parkowania.	Sugestia o rozszerzenie zapisu rekomendacji, aby pojazd ten wykorzystywany był również do analiz, inwentaryzacji infrastruktury, monitoringu itp. Efektywność tego typu rozwiązań jest wątpliwa (parkowanie równoległe problemem, trzeba większego zapotrzebowania w proces windykacyjny z dostarczaniem informacji o opłacie dodatkowej nie wynikające z liczby identyfikowanych zgłoszeń, a z samego faktu, że "nie wkłada się bloczka za wycieraczkę"), jeżeli służyłoby tylko do egzekucji SPP, dlatego warto zaznaczyć, aby takie rozwiązania służyły do różnych celów już kompleksowo	ok	2.13 Zakupienie specjalnego samochodu do automatycznej kontroli pojazdów parkujących w strefie płatnego parkowania

W jaki sposób miasto powinno rozwijać strefę płatnego parkowania?

Prowadzenie badań parkingowych w strefie i traktowanie wyników jako podstawy w procesie decyzyjnym, monitoring i ocena efektywności stosowanych rozwiązań.	Należy sięgać po ekspertów z prawdziwego zdarzenia Warto ostateczne rozwiązania poprzedzać pilotażami na mniejszą skalę Decyzje o rozszerzeniu strefy powinny być poparte wynikami badań i rozmów z mieszkańcami	3.1 Prowadzenie badań parkingowych w strefie (np. jaki jest średni czas parkowania), monitoring i ocena efektywności stosowanych rozwiązań. Opieranie decyzji o rozszerzeniu lub innych działaniach w oparciu o wyniki badań i konsultacje z mieszkańcami.	-	3.1 Miasto powinno prowadzić regularny monitoring i ocenę efektywności rozwiązań stosowanych w strefie płatnego parkowania i na ich podstawie podejmować decyzje o kolejnych działaniach.	Na potrzeby analizowania nowych obszarów w zakresie wdrożenia na ich Strefy Płatnego Parkowania są prowadzone badania parkowania - co wymaga ustawy o drogach publicznych. Ponadto w ramach monitorowania podjętych działań po roku od wprowadzenia zmian (w życie w terenie) prowadzone są badania ewaluacyjne, mają na celu określenie efektu wprowadzonych zmian. Można zasugerować zmianę rekomendacji, żeby zwiększyć częstotliwość badań.	usunięta - realizowana	-
Do zbadania ile czasu zajmuje się miejsce parkingowe (średni czas parkowania na strefie)							
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami		3.2 Przywileje parkingowe w SPP i specjalne miejsca parkingowe dla osób z niepełnosprawnościami (więcej), dla osób z małymi dziećmi, dla mieszkańców danego obszaru.	-	3.2 Miasto powinno opracować i zrealizować program przywilejów parkingowych dla wybranych grup (takich jak osoby z niepełnosprawnościami, osoby z małymi dziećmi, mieszkańcy danego obszaru) w strefie płatnego parkowania.	Miasto na drogach publicznych nie może wyznaczyć miejsc parkingowych tylko dla określonej grupy użytkowników takich jak miejsca tylko dla mieszkańców czy miejsca dla rodziców. Zgodnie z obowiązującymi przepisami możliwe jest wyznaczenie jedynie miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych (niebieskie koperty) oraz stanowiska do ładowania pojazdów elektrycznych.	usunięta - realizowana/ niezgodna z prawem	-
Rabat na strefie dla osób pracujących w strefie							
Miejsca parkingowe dla osób z małymi dziećmi							
Miejsca parkingowe tylko dla mieszkańców danego obszaru							
Należy wprowadzić opłatę za parkowanie w niedzielę w Śródmiejskiej Strefie Parkowania	-	3.3 Należy wprowadzić opłatę za parkowanie w niedzielę w Śródmiejskiej Strefie Parkowania	-	3.3 Miasto powinno wprowadzić opłatę za parkowanie w niedziele w Śródmiejskiej Strefie Parkowania	OK. Zgodnie z prowadzonymi badaniami, istnieje zasadność wprowadzenia odpłatności za postój w podstrefie A również w niedzielę	ok	3.3 Wprowadzenie opłaty za parkowanie w niedziele w Śródmiejskiej Strefie Parkowania
Dla osiedli przy centrach handlowych propozycja płatnych parkingów 21 - 8 rano	-	3.4 Szukanie możliwości porozumienia z centrami handlowymi w celu wykorzystania miejsc parkingowych na płatny parking dla mieszkańców poza godzinami pracy centrów (21.00-8.00)	-	3.4 Miasto powinno szukać możliwości porozumienia z centrami handlowymi w celu wykorzystania miejsc parkingowych na płatny parking dla mieszkańców poza godzinami pracy centrów (21.00-8.00).	Rozwiązanie problematyczne z co najmniej dwóch powodów. 1) Dostępność parkingów przy centrach handlowych (godziny późnowieczorne) tylko częściowo pokrywa się z zapotrzebowaniem mieszkańców (popołudnie i wieczór). Problematyczna może być również odległość takiego parkingu od miejsc zamieszkania. 2) Odpowiedzialności za pozostawiony/ porzucony pojazd na takim parkingu - miasto działa na podstawie zupełnie innych przepisów w zakresie pobierania opłaty za parkowanie na drogach publicznych od tych, na podstawie których działają parkingi komercyjne. Dodatkowo w przypadku dróg publicznych istnieją prawne rozwiązania w zakresie usuwania pojazdów porzuconych, czym nie dysponują zarządcy parkingów komercyjnych. Prowadzi to do dość sporej niechęci wśród zarządców parkingów prywatnych do przyjmowania pojazdów spoza "systemu parkingowego", który już funkcjonuje na potrzeby obiektu. Mając na uwadze opisane problemy warto rozważyć czy wysiłki niezbędne do wdrożenia takich rozwiązań są współmierne do ewentualnych korzyści.	do dyskusji 1 kwietnia	3.4 Szukanie możliwości porozumienia z centrami handlowymi w celu wykorzystania miejsc parkingowych na płatny parking dla mieszkańców poza godzinami pracy centrów (21.00-8.00).
Wyjaśnienie celów istnienia strefy oraz przeznaczenia środków ze strefy	-	3.5 Kampania informacyjna na temat celów istnienia strefy płatnego parkowania oraz informowanie o tym, na co przeznaczane są środki z opłat parkingowych.	-	3.5 Miasto powinno prowadzić kampanię informacyjną wyjaśniającą cele strefy płatnego parkowania oraz sposób wydatkowania środków z opłat parkingowych.	OK, jak najbardziej miasto powinno informować iż Strefa nie ma celu fiskalnego, tylko inne zadania i cele.	ok	3.5 Kampania informacyjna wyjaśniająca cele strefy płatnego parkowania oraz sposób wydatkowania środków z opłat parkingowych.
Aplikacja z systemem numeracji miejsc parkingowych (pokazująca dostępność miejsc) z możliwością ich rezerwacji	-	3.6 Aplikacja z systemem numeracji wszystkich miejsc parkingowych w strefie pokazująca ich dostępność.	-	3.6 Miasto powinno stworzyć aplikację informującą kierowców o tym, gdzie w strefie płatnego parkowania znajdują wolne miejsca parkingowe.	Obecnie, m.in. w ramach projektu SMART CITY analizowana jest zasadność wdrożenia takiego rozwiązania. Badane są również różne możliwości techniczne. W związku z tym, że na ten moment nie zostały jeszcze określone efektywne i skuteczne możliwości techniczne, proponujemy aby rekomendacja przyjęła treść: „Przeanalizowanie zasadności i możliwości technicznych wdrożenia aplikacji dla kierowców ułatwiającej znalezienie wolnego miejsca w strefie płatnego parkowania oraz wdrożenie takiej aplikacji jeśli okaże się to zasadne z uwagi na możliwości techniczne oraz bilans kosztów i korzyści”.	do dyskusji 1 kwietnia	3.6 Przeanalizowanie zasadności i możliwości technicznych wdrożenia aplikacji ułatwiającej znalezienie wolnego miejsca w strefie płatnego parkowania oraz wdrożenie takiej aplikacji jeśli okaże się to zasadne z uwagi na możliwości techniczne oraz bilans kosztów i korzyści.
Jak należy planować przestrzeń miejską, aby wspierać zrównoważony transport?							
4.1 Jak najwięcej planów zagospodarowania dla terenów niezabudowanych/ niezagospodarowanych – przede wszystkim na terenie aglomeracji	szczególnie należy się skupić na terenach poza Krakowem	-	-	4.1 Miasto we współpracy z gminami ościennymi powinno dążyć do tworzenia planów zagospodarowania terenów jeszcze niezabudowanych na terenie aglomeracji dbając o integrację rozwoju przestrzennego z rozwojem sieci transportu zbiorowego.	Metropolię Krakowską tworzą z Krakowem 14 gmin. Współpraca polega na wspólnym wypracowywaniu rozwiązań m.in. rozwoju strategicznych inwestycji, realizacji tych projektów, które wpływają na poprawę jakości życia mieszkańców. Przykładem w zakresie szeroko pojętego transportu może być podnoszenie standardu korzystania z transportu zbiorowego czy też poprawę jakości powietrza. Dodatkowo Miejscowe Plany Zagospodarowań Przestrzennych gmin ościennych przez Wydział Planowania Przestrzennego opiniowane są, na etapie ich sporządzania. Kraków nie może wpływać na kształt planów w innych gminach -raczej może występować jedynie z postulatem w tej dziedzinie	usunięta - połączona z 4.3	-
4.9 Integracja rozwoju układu transportowego z rozwojem urbanistycznym – przestrzennym							
4.2 Koordynacja planów zagospodarowania z terenem aglomeracji – ograniczanie zabudowy poza granicami Krakowa (zakazy zabudowy, ochrona przyrody lub krajobrazu)			zakaz zabudowy a ochrona przyrody - różne duże tematy				
rekomendacje 4.1 i 4.2 sa bardzo zbliżone w treści - proponuje sie je polaczyc.							

Zagęszczanie zabudowy wokół ośrodków gminnych, istniejących miejscowości (w aglomeracji krakowskiej)	szczególnie wokół węzłów komunikacyjnych. To nie jest rekomendacja dla władz m. Krakowa.	4.3 Współpraca w ramach aglomeracji w zakresie zagęszczania zabudowy, szczególnie wokół węzłów komunikacyjnych.	wyjaśnienie "zagęszczania zabudowy" - czy chodzi o wielorodzinną zabudowę zamiast jednorodzinnej?	4.2 Miasto we współpracy z gminami ościennymi powinno dążyć do koordynacji planów zagospodarowania przestrzennego zapewniając obszary ochrony przyrody, a jednocześnie wysoką gęstość zabudowy wokół węzłów komunikacyjnych.	Ponadto Miejscowe Plany Zagospodarowań Przestrzennych gmin ościennych przez Wydział Planowania Przestrzennego są opiniowane, na etapie ich sporządzania, aby zapewnić tam gdzie jest to możliwe kontynuację przeznaczenia terenów np. pod drogi, infrastrukturę drogową jak węzły komunikacyjne. Natomiast w kwestii gęstości zabudowy wokół węzłów komunikacyjnych jest to problem złożony i niejednoznaczny, ponieważ wymaga analizy pod kątem m.in. warunków wodno-gruntowych, posadowienia, lokalizacji względem siebie zabudowy, ich pierzei, wysokości etc. Należy pamiętać, iż węzły komunikacyjne lokalizuje się w miejscach o znacznych potokach ruchowych (pasażerskich), gdzie zazwyczaj przecinają się różne systemy komunikacyjne (transportowe) np. kolej - tramwaj – autobus-busy i komunikacja aglomeracyjna. W takich miejscach należy zapewnić przede wszystkim infrastrukturę związaną z ruchem komunikacyjnym (pętle, przystanki autobusowe/tramwajowe/perony kolei), urządzenia do obsługi osób z dysfunkcją ruchową tj. windy, schody ruchome, ścieżki rowerowe, dojścia piesze, infrastrukturą związaną z układami drogowymi i torowymi etc. Nie w każdym przypadku możliwe będzie uwzględnienie przedstawionej rekomendacji, m.in. z uwagi na ograniczenia środowiskowe czy krajobrazowe, czy ochronę zabytków, ponadto intensyfikacja zabudowy niektórych obszarów miasta w rejonie węzłów komunikacyjnych może prowadzić do naruszenia ładu przestrzennego, a także budzić społeczny sprzeciw.	usunięta - połączona z 4.3	
4.5 Planowanie, rezerwowanie tras transportu publicznego na tereny dziś niezabudowane (sugerowanie kierunków rozwoju, stymulowanie odpowiedniej gęstości zabudowy)				4.3 Miasto we współpracy z gminami ościennymi powinno planować i rezerwować trasy transportu publicznego na tereny dziś jeszcze niezabudowane, aby wskazywać kierunek rozwoju przestrzennego miasta i całej aglomeracji.	Metropolię Krakowską tworzą z Krakowem 14 gmin. Współpraca polega na wspólnym wypracowywaniu rozwiązań m.in. rozwojowi strategicznych inwestycji, realizacji tych projektów, które wpływają na poprawę jakości życia mieszkańców. Przykładem w zakresie szeroko pojętego transportu może być podnoszenie standardu korzystania z transportu zbiorowego czy też poprawę jakości powietrza. Dodatkowo Miejscowe Plany Zagospodarowań Przestrzennych gmin ościennych przez tut. Wydział są opiniowane, na etapie ich sporządzania. System transportu powinien w jak najmniejszym stopniu ingerować w środowisko naturalne, a planowanie tras transportu publicznego winno uwzględniać w szczególności zapewnienie obsługi komunikacyjnej terenów zainwestowanych, bądź terenów wskazanych do zabudowy. Podkreślenia wymaga również, iż Gmina Miejska Kraków obecnie współpracuje z gminami ościennymi w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego (trasy linii i częstotliwości).	ok	4.3 Zacieśnianie współpracy z gminami ościennymi na rzecz integracji rozwoju przestrzennego z rozwojem sieci transportu zbiorowego poprzez planowanie tras transportu publicznego na jeszcze niezabudowane tereny oraz planowanie wysokiej gęstości zabudowy wokół węzłów komunikacji zbiorowej z jednoczesną dbałością o zachowanie obszarów ochrony przyrody.
4.6 Utrzymywanie wysokiej gęstości zabudowy na terenach planowanych do zabudowy (m.in. parkingi kubaturowe/ w budynkach, sklepy w parterach budynków, pierzeje)	budowanie sklepów nie w osobnych pawilonach, ale na parterach budynków.			4.4 Miasto powinno wspierać utrzymywanie wysokiej gęstości zabudowy w mieście i wokół węzłów komunikacyjnych (m.in. poprzez wymagania od deweloperów parkingów kubaturowych/ w budynkach, lokalizowanie sklepów w parterach budynków)	Nie w każdym przypadku możliwe będzie uwzględnienie przedstawionej rekomendacji, m.in. z uwagi na ograniczenia środowiskowe czy krajobrazowe, czy ochronę zabytków, ponadto intensyfikacja zabudowy niektórych obszarów miasta w rejonie węzłów komunikacyjnych może prowadzić do naruszenia ładu przestrzennego, a także budzić społeczny sprzeciw. Ponadto Gmina nie ma możliwości wprowadzenia wymogu realizacji parkingów kubaturowych w budynkach czy też lokalizowania konkretnych form działalności gospodarczej w parterach budynków. Cel sprzeczny z założeniami Panelu - wymóg budowy parkingów kubaturowy nie zwiększa gęstości zaludnienia, a wręcz przeciwnie - zamiast mieszkań powstają parkingi.	ok	4.4 Utrzymywanie wysokiej gęstości i różnorodności zabudowy na terenach planowanych do zabudowy (np. unikanie tworzenia wielkoprzestrzennych parkingów w poziomie terenu i sklepów wielkopowierzchniowych izolowanych od osiedli).
4.8 Planowanie w pierwszej kolejności tras pieszych i zachowywanie istniejących tras pieszych w przypadku budowy infrastruktury transportowej.	BEZ ZMIAN - zostawić jak jest			4.5. Miasto powinno uwzględniać potrzeby pieszych planując budowę i rozbudowę infrastruktury transportowej, w miarę możliwości zachowując istniejące trasy piesze lub tworząc je w dogodnych dla pieszych miejscach.	realizowane	ok - realizowane	4.5. Planowanie budowy i rozbudowy infrastruktury transportowej w sposób uwzględniający potrzeby pieszych, w miarę możliwości zachowując istniejące trasy piesze lub tworząc je w dogodnych dla pieszych miejscach.
Jak zmniejszać natężenie i zwiększać płynność ruchu na drogach?							
Powszechnie zainstalować sekundniki na światłach.							
Wydłużenie czasu trwania zielonego światła ???							
Zielona fala na światłach + w godzinach nocnych Żółte światło		6.1 Wprowadzać usprawnienia w sygnalizacji świetlnej, tj. sekundniki, zielona fala, wyłączanie światel w nocy.		6.1 Miasto powinno poprawiać płynność ruchu poprzez wprowadzenie usprawnień w sygnalizacji świetlnej, takich jak sekundniki, zielona fala czy wyłączanie światel w nocy.	Postulat sprzeczny z ideą zrównoważonego transportu. Zwiększenie płynności ruchu samochodowego stanowi impuls dla jego rozwoju, a nie ograniczania (powinno się raczej dążyć do zapewnienia płynności ruchu pojazdów transportu zbiorowego, co zostało zaznaczone w szeregu innych rekomendacji Panelu), a zaproponowane rozwiązania służą głównie kierowcom (ze szkodą dla niechronionych uczestników ruchu). Wało też zaznaczyć, że: a) zielona fala nie zwiększa przepustowości (bo rozpedzone auta potrzebują więcej przestrzeni do jazdy, czyli mniej aut zmieści się na tej samej drodze) a jedynie poprawia komfort jazdy kierowców; b) doświadczenia z wyłączoną sygnalizacją w porze nocnej potwierdzają wzrost liczby wypadków z tego powodu, w tym wypadków ciężkich (z ofiarami), dlatego nie praktykuje się tego rozwiązania, utrzymując działanie sygnalizacji, ale z krótszym programem redukującym czas oczekiwania na sygnał zielony oraz w trybie zmiennoczasowym, pozwalającym na szybszą reakcję sygnalizacji na pojazdy/pieszych c) przekraczanie prędkości w nocy (do czego może prowokować wyłączona sygnalizacja) powoduje też najbardziej uciążliwy hałas; d) „sekundniki” zwiększają głównie komfort oczekiwania (a nie samą płynność czy przepustowość), dodatkowo są rozwiązaniem, które funkcjonuje wyłącznie z przestarzałą sygnalizacją niezależną od ruchu, tzw. stałoczasową. W Krakowie stosowane są obecnie niemal wyłącznie sygnalizacje dostosowujące się do bieżącego ruchu, które są korzystniejsze od sekundników.	do dyskusji 1 kwietnia	6.1 Podnoszenie płynności ruchu poprzez wprowadzenie usprawnień w sygnalizacji świetlnej, takich jak sekundniki, zielona fala czy wyłączanie światel w nocy.

Prowadzić bardzo odważne pilotaże w zakresie ruchu.	-	6.3 Poprzedzać wprowadzanie rozwiązań w zakresie ruchu i parkowania (odważnymi) pilotażami na mniejszą skalę.	-	6.2 Miasto powinno poprzedzać wprowadzanie rozwiązań w zakresie ruchu i parkowania pilotażami na mniejszą skalę.	W związku z tym, że wdrażanie projektów organizacji ruchu (nawet czasowo, czy pilotażowo) wiąże się z dużymi kosztami rekomendujemy aby rozwinąć brzmienie rekomendacji „Tam gdzie jest to zasadne Miasto powinno poprzedzać wprowadzanie rozwiązań w zakresie ruchu i parkowania pilotażami i/lub dialogiem z mieszkańcami danego regionu”.	do dyskusji 1 kwietnia	6.2 Miasto powinno poprzedzać wprowadzanie rozwiązań w zakresie ruchu i parkowania pilotażami na mniejszą skalę.
Zorganizować panel lub inną formę konsultacji dla dużych pracodawców, żeby zapewniali transport dla pracowników. organizować tury godzin pracy dla pracowników żeby nie wszyscy dojeżdżali na konkretną godzinę. Karta komunikacji dla pracowników zamiast aut firmowych	-	6.4 Tworzyć zachęty dla pracodawców, aby wspierali transport komunikacją miejską wśród pracowników (jako benefit pracowniczy, zamiast aut służbowych) oraz ograniczali ruch w mieście (praca hybrydowa, elastyczne godziny pracy)	-				
Partnerstwa z firmami / biurowce - zachęty do TZ / przystanki	-	14.7 Współpraca Miasta z dużymi firmami, tak aby promowały one transport zbiorowy wśród swoich pracowników - Miasto mogłoby planować budowę przystanków przy dużych biurowcach a firmy traktować dopłaty do kart miejskich jako formę benefitu.	ZMIANA 14.7 Urząd Miasta Krakowa powinien podjąć współpracę z dużymi firmami w celu promowania transportu zbiorowego wśród pracowników. miasto powinno planować budowę przystanków przy dużych firmach, a firmy traktować dopłaty do kart miejskich jako formę benefitu.	6.3 Miasto powinno zachęcać pracodawców, aby promowali zrównoważony transport wśród swoich pracowników, np. poprzez dopłaty na komunikację miejską jako benefit pracowniczy, stwarzanie możliwości pracy hybrydowej i pracy w elastycznych godzinach lub wprowadzenie tak zwanych korbobusów.	Brak zastrzeżeń. Są już dostępne pewne rozwiązania, które można wykorzystać przy realizacji postulatów Panelistów i Panelistek. ZTP dysponuje ofertą biletową skierowaną do zakładów pracy jako produktu który może być dostępny w ramach pakietu benefitów dla pracowników. Dla zmniejszenia liczby rekomendacji warto połączyć ten postulat z innymi propozycjami odwołującymi się do promocji zrównoważonego transportu.	ok - realizowana	6.3 Dalsze zachęcanie pracodawców, aby promowali zrównoważony transport wśród swoich pracowników, np. poprzez dopłaty do komunikacji miejskiej jako benefit pracowniczy, stwarzanie możliwości pracy hybrydowej i pracy w elastycznych godzinach lub wprowadzenie tak zwanych korbobusów.
Korbobusy - autobusy zakładowe (1000+)	-	14.8 Zachęty do wprowadzania tzw. korbobusów - autobusów zakładowych dla miejsc pracy powyżej 1000 osób.	ZMIANA 14.8 Zachęty do wprowadzania tzw. korbobusów - autobusów zakładowych dla miejsc pracy powyżej 1000 osób. Uwzględniając proces dialogu z z pracownikami - wychodząc od ich potrzeb. Z koniecznością wypracowania zasad funkcjonowania transportu korporacyjnego przez miasto, zobowiązuje zakłady pracy do ich respektowania. Komentarz: Dlaczego powyżej 1000 osób?				
wprowadzenie przywilejów dla samochodów transportujących większą liczbę osób.	-	6.5 Przywileje dla samochodów, które przewożą większą liczbę osób.	-	6.4 Miasto powinno wprowadzić przywileje dla samochodów, które przewożą większą liczbę osób.	Rekomendacja trudna do realizacji, jednocześnie o dyskusyjnym wpływie na zrównoważony transport. Zaproponowane przywileje nie mogą pogarszać priorytetów, warunków i płynności ruchu dla transportu zbiorowego. Należy wskazać, że obecnie jedynymi przywilejami może być tworzenie dedykowanych pasów ruchu lub dopuszczenie ruchu po pasach autobusowych. W pierwszym przypadku w obszarze centrum takie rozwiązanie może być nie możliwe, ponieważ przestrzeń jest na tyle ograniczona, że dobudowa pasów jest nie możliwa, a priorytety skierowane są na ruch transportu zbiorowego i niechronionych uczestników ruchu. W przypadku pasów autobusowych ich podstawowym celem jest poprawa warunków ruchu autobusów poprzez skrócenie czasu przejazdu i poprawy punktualności. Dodanie kolejnej grupy pojazdów dopuszczonych do ruchu może skutecznie ograniczyć priorytet dla autobusów. Weryfikacja liczby osób w pojeździe jest problematyczna podczas jazdy, co powoduje, że może być nadużywane i nie ma narzędzi do weryfikacji takiego proceduru.	do dyskusji 1 kwietnia	6.4 Wprowadzenie przywilejów dla samochodów, które przewożą większą liczbę osób.
Jakie usprawnienia należy wprowadzić w komunikacji miejskiej?							
Wycyfywanie tramwajów wysokich, które są niedostosowane dla seniorów	zakupienie większej ilości nisko-podłogowych tramwajów i autobusów dostosowanie miejsc dla osób z niepełnosprawnościami, brak schodków, łatwiejszy dostęp - przystanek a pojazd	7.10 Wycyfywanie tramwajów wysokich i jednocześnie zakupienie większej ilości nisko-podłogowych tramwajów i autobusów. dostosowanie miejsc dla osób z niepełnosprawnościami, brak schodków, łatwiejszy dostęp przystanek a pojazd	ZMIANA: 7.10 Sukcesyjna/systematyczna wymiana taboru transajowego i autobusowego na pojazdy niskopodłogowe oraz modernizacja przystanków i likwidacja barier architektonicznych Komentarze: W jaki sposób modernizować przystanki - niejednoznaczne				
7.1 Opracowanie planu finansowego, umożliwiającego podniesienie o 30 proc. do roku 2028 możliwości przewozowych krakowskiego transportu miejskiego (z wyłączeniem Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej). Aby zwiększyć liczbę linii autobusowych i częstotliwości ich odjazdów oraz częstotliwości	-	7.5 Aby zwiększyć liczbę linii autobusowych i częstotliwości ich odjazdów oraz częstotliwości kursów tramwajów konieczne są inwestycje w zakup dodatkowych autobusów (lub zakup usługi u firmy zewnętrznej) i inwestycje w sieć tramwajową (np. nowe odcinki linii tramwajowych, jak linia na Azony, czy połączenie torowiska prowadzącego do Bronowic z pętlą w Cichym Kąciuku i dalej z pętlą w Salwatorze).	ZMIANA: 7.5 Inwestycja w udoskonalenie transportu autobusowego i tramwajowego poprzez zwiększenie ich floty oraz dobudowę i modernizację infrastruktury. brak wspomnienia o budowie nowych linii tramwajowych	7.5 Miasto powinno udoskonalać system transportu autobusowego i tramwajowego poprzez zakup nowych pojazdów oraz dobudowę i modernizację infrastruktury. Działania te powinny gwarantować dostępność transportu zbiorowego dla osób ze specjalnymi potrzebami (pojazdy niskopodłogowe, przystanki dostosowane architektonicznie).	Rekomendacja bardzo ogólna i niejasna w swojej intencji. Czy chodzi o zwiększenie atrakcyjności (szybkości, wygody, dostępności, niezawodności) transportu publicznego? Jeśli tak to zakup/ wymiana taboru oraz modernizacja infrastruktury są tylko jednym z wielu narzędzi do osiągnięcia tego celu. Jeśli główną intencją jest zakup nowego taboru i modernizacja tak, to czy głównym celem ma być tutaj dostępność transportu dla osób ze specjalnymi potrzebami czy coś jeszcze? Warto też podkreślić, że wymiana taboru jest sukcesywnie realizowana przez miasto, w związku z czym rekomendacja w zaproponowanym brzmieniu nie przyniesie większej zmiany. W trosce o jak najlepsze oddanie intencji Panelistów i Panelistek rekomendujemy przyjrzenie się temu, w jaki sposób powstawała ta rekomendacja i zapisania jej w takim brzmieniu aby czytelny był cel i intencja. Warto również ukonkretnić zapis, by postulat Panelu miała szansę przynieść wymierną zmianę.	ok	7.5 Doskonalenie systemu transportu autobusowego i tramwajowego poprzez zakup nowych pojazdów oraz rozbudowę i modernizację infrastruktury. Działania te powinny gwarantować dostępność transportu zbiorowego dla osób ze specjalnymi potrzebami (pojazdy niskopodłogowe, przystanki dostosowane architektonicznie).

<p>kursów tramwajów konieczne są inwestycje w zakup dodatkowych autobusów (lub zakup usługi u firmy zewnętrznej) i inwestycje w sieć tramwajową (w tym w nowe odcinki linii tramwajowych, jak linia na Azory, czy połączenie torowiska prowadzącego do Bronowic z pętlą z Cichym Kąciukiem i dalej z pętlą w Salwatorze).</p>	<p>Należy monitorować plan finansowy, prowadzić ewaluację jego realizowania, podawać informacje do opinii publicznej</p> <p>należy skrócić okres realizacji okresowe modernizowanie infrastruktury np. co dwa lata, sprawdzanie jej stanu</p>	<p>7.1 Opracowanie planu finansowego, umożliwiającego podniesienie o 30 proc. do roku 2028 możliwości przewozowych krakowskiego transportu miejskiego (z wyłączeniem Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej). Należy na bieżąco prowadzić ewaluację tego planu, Podawać do wiadomości publicznej informacje o jego realizacji.</p>	-	<p>7.1 Priorytetem miasta powinno być opracowanie planu finansowego, umożliwiającego podniesienie możliwości przewozowych krakowskiego transportu miejskiego (z wyłączeniem Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej) o 30% do roku 2028. Należy na bieżąco prowadzić ewaluację tego planu oraz podawać do wiadomości publicznej informacje o jego realizacji.</p>	<p>bez uwag. Pod rozwagę jaki to będzie miało wpływ na inne pozycje w budżecie/WPF</p>	ok	<p>7.1 Opracowanie planu finansowego, umożliwiającego podniesienie możliwości przewozowych krakowskiego transportu miejskiego (z wyłączeniem Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej) o 30% do roku 2028. Należy na bieżąco prowadzić ewaluację tego planu oraz podawać do wiadomości publicznej informacje o jego realizacji.</p>
<p>Wykorzystywanie istniejącej infrastruktury i jej modernizowanie do osiągnięcia bardziej wydajnego transportu</p>	<p>Na dostosowanych - w tym już wyznaczonych/istniejących torach/trasach puszczać przyspieszone tramwaje np. na żądanie - w stylu szynobusu. Jedna linia - na konkretne tory</p> <p>Instalowanie przelazek na tory</p> <p>Przebudowanie ronda mogińskiego, które jest regularnie zalewane</p>	<p>7.6 Należy zlecać modernizowanie infrastruktury tramwajowej okresowo np. co dwa lata i na bieżąco sprawdzać jej stan.</p> <p>7.9 Wykorzystywanie istniejącej infrastruktury i jej modernizowanie do osiągnięcia bardziej wydajnego transportu. Np. na dostosowanych - w tym już wyznaczonych/istniejących torach/trasach - puszczać przyspieszone tramwaje np. na żądanie - w stylu szynobusu czy inne techniczne sposoby na optymalizowanie zarządzania ruchem tramwajów.</p>	-	<p>7.6 Miasto powinno okresowo (np. co dwa lata) zlecać modernizowanie infrastruktury tramwajowej i na bieżąco sprawdzać jej stan.</p> <p>7.9 Miasto powinno zwiększać wydajność transportu zbiorowego poprzez optymalizację wykorzystywania istniejącej infrastruktury.</p> <p>7.10 Aby zwiększyć wydajność transportu zbiorowego miasto powinno uruchomić pilotażowy program przyspieszonych tramwajów lub szynobusów na dostosowanych do tego trasach.</p>	<p>w celu utrzymania infrastruktury tramwajowej wykonywane są coroczne jej przeglądy Aby lepiej oddać cel i intencje postulat, proponujemy następujący zapis: "Miasto powinno na bieżąco monitorować stan infrastruktury tramwajowej i wprowadzić kalendarz jej zaplanowanych remontów, tak, aby nie dopuścić do spadku prędkości tramwajów na skutek braku bieżącego utrzymania i podnosić ją tam gdzie to możliwe".</p> <p>Rekomendacja tak bardzo ogólna, że niemożliwa wręcz do operacjonalizacji (trudno na jej podstawie zaplanować konkretne działania) czy weryfikacji (nie wiadomo po czym będzie można poznać, czy rekomendacja jest realizowana czy nie). Jako ogólny postulat proponujemy ją połączyć z innymi rekomendacjami odwołującymi się do poprawy jakości transportu zbiorowego.</p> <p>Rekomendacja bardzo problematyczna w realizacji. Obecna częstotliwość kursowania linii tramwajowych jest zbyt duża, żeby mogły funkcjonować tramwaje przyspieszone. Po 2-3 przystankach byłyby one blokowane przez pojazdy obsługujące wszystkie przystanki (linie regularne). Natomiast dostosowywanie infrastruktury do funkcjonowania tramwajowych linii przyspieszonych (tak by nie blokowały ich linie regularne) nie przyniesie dodatkowego efektu, ze względu na ograniczenia wprowadzone przez tę infrastrukturę. Wyznaczenie przystanku tramwajowego poza torem szlakowym wiązało by się z koniecznością wprowadzenia dwóch dodatkowych rozjazdów, przez co ruch tramwajów (zwykłych i przyspieszonych) zostałby dodatkowo spowolniony, w rezultacie czego czas przejazdu linii przyspieszonej byłby równoważny z zatrzymaniem się na przystanku i jego obsługą. Dodatkowo taka infrastruktura wymaga znacznej ilości przestrzeni, co skutkowałoby odsunięciem przystanków od skrzyżowań i przejść dla pieszych, przyczyniając się do pogorszenia ich dostępności i wydłużenia drogi dojazdu oraz czasu niezbędnego na przesiadkę. Biorąc pod uwagę powyższe rekomendacja możliwa do realizacji ewentualnie w bardzo ograniczonym zakresie, na mało obłożonych liniach peryferyjnych z długimi odcinkami trasy niekolidującymi np. ze skrzyżowaniami (można tam wprowadzać przystanki na żądanie). Szynobusy to z kolei zupełnie inne rozwiązanie technologiczne, nie stosowane obecnie w Krakowie.</p>	do dyskusji 1 kwietnia	<p>7.6 Miasto powinno na bieżąco monitorować stan infrastruktury tramwajowej i wprowadzić kalendarz jej zaplanowanych remontów, tak, aby nie dopuścić do spadku prędkości tramwajów na skutek braku bieżącego utrzymania i podnosić ją tam gdzie to możliwe.</p> <p>7.10 Uruchomienie pilotażowego programu przyspieszonych tramwajów lub szynobusów na dostosowanych do tego trasach, w celu zwiększenia wydajności transportu zbiorowego.</p> <p>A. Wprowadzenie odcinków z większą dopuszczalną dla tramwajów prędkością</p> <p>B. Wprowadzenie pilotażu z większą dopuszczalną prędkością tramwajów w godzinach porannych</p> <p>C. Upowszechnienie szynobusów</p>
<p>Podniesienie w ciągu najbliższych trzech lat (do końca 2025 r.) budżetu przeznaczanego bezpośrednio na finansowanie kursów transportu miejskiego i podmiejskiego, tak aby za trzy lata liczba kilometrów przejeżdżanych przez krakowski transport miejski zwiększyła się o 15 proc. w stosunku do danych za rok 2019. Środki są niezbędne do lepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury - autobusów i sieci tramwajowej.</p>	<p>Z budżetu powinno inwestować się w badania przepustowości ruchu na konkretnych liniach</p>	<p>7.4 Podniesienie w ciągu najbliższych trzech lat (do końca 2025 r.) budżetu przeznaczanego bezpośrednio na finansowanie kursów transportu miejskiego i podmiejskiego, tak aby za trzy lata liczba kilometrów przejeżdżanych przez krakowski transport miejski zwiększyła się o 15 proc. w stosunku do danych za rok 2019. Środki są niezbędne do lepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury - autobusów i sieci tramwajowej - i powinny być wykorzystywane na badanie przepustowości finansowanych kursów transportu publicznego (sprawdzanie czy inwestycje są sensowne).</p>	-	<p>7.4 W ciągu najbliższych trzech lat (do końca 2025 r.) miasto powinno podnosić budżet przeznaczony bezpośrednio na finansowanie kursów transportu miejskiego i podmiejskiego, tak aby za trzy lata liczba kilometrów przejeżdżanych przez krakowski transport miejski zwiększyła się o 15% w stosunku do danych za rok 2019.</p> <p>7.23 Miejskie plany na nowe inwestycje w system komunikacji publicznej powinny być oparte na wynikach badań przepustowości poszczególnych kursów.</p>	<p>Intencja wydaje się jasna. Oczywiście jest również, że realizacja rekomendacji Panelu wiązać się będzie z określonymi kosztami. Jednocześnie poddanie pod głosowanie tak konkretne sformułowanej rekomendacji, której realizacja będzie miała ogromny wpływ na Budżet Miasta oraz Wieloletnią Prognozę Finansową wymagała by a) bardzo dokładnego uzasadnienia podanych wskaźników (dlaczego właśnie 15%? dlaczego w ciągu trzech lat? jakie to będzie miało przełożenie na wzrost jakości transportu i wybory komunikacyjne mieszkańców?) b) oszacowania kosztów realizacji tego postulat (czyli wskazania o jaką skalę przesunąć chodź); c) przeanalizowania skutków takiej zmiany, w szczególności jej wpływu na inne kluczowe wydatki miasta (np. na kulturę, sport, zieleń). W związku z tym, że przeprowadzenie takich analiz przed głosowaniem wydaje się niemożliwe, rekomendujemy usunięcie propozycji rekomendacji.</p> <p>Proponujemy zmienić treść rekomendacji, aby wskazać, że dotyczy to badań i analizy potoków pasażerskich.</p> <p>W ramach przygotowania dużych inwestycji są przeprowadzane analizy w zakresie prognozowanych potoków pasażerskich</p>	do dyskusji 1 kwietnia	<p>7.4 Podniesienie budżetu przeznaczanego bezpośrednio na finansowanie kursów transportu miejskiego i podmiejskiego w ciągu najbliższych trzech lat (do końca 2025 r.), tak, aby za trzy lata liczba kilometrów przejeżdżanych przez krakowski transport miejski zwiększyła się o 15% w stosunku do danych za rok 2019.</p> <p>7.23 Konsekwentne opieranie miejskich planów na nowe inwestycje w system komunikacji publicznej na wynikach badań przepustowości poszczególnych kursów.</p>

Kontynuacja rozbudowy sieci buspasów, jako narzędzia poprawiającego punktualność autobusów.	wykorzystywanie istniejących dróg i infrastruktury przestrzeganie i egzekwowanie przepisów o korzystaniu z buspasów, dostosowywanie ich do zmieniających się danych i ilości pojazdów, które już mogą z nich korzystać buspasy powinny być tylko dla autobusów	7.2 Należy kontynuować rozbudowę i uzupełniać sieć buspasów, tam gdzie jest to możliwe uwzględniając istniejącą infrastrukturę. Sieć buspasów powinna być ciągła.	-	7.2 Miasto powinno kontynuować rozbudowę i uzupełnianie sieci buspasów, dążąc do wprowadzenia w niej maksymalnej ciągłości. Tam, gdzie jest to możliwe, powinno uwzględniać istniejącą infrastrukturę.	jest to realizowane. Niemniej jednak wyznaczenie nowych pasów autobusowych uzależnione jest to od wyników przeprowadzonej analizy, w której należy zrównoważyć potrzeby wszystkich użytkowników ruchu	usunięta - połączona z 7.24	-
Skracanie linii autobusowych i poprawianie punktów przesiadkowych. Krótsze linie to mniejsze ryzyko opóźnienia, ale konieczność przesiadek.	raczej nie ze względu na ograniczony czas na przesiadkę, lub długie oczekiwanie - jeśli tak to synchronizowanie linii ewentualnie to rozwiązanie można stosować w centrum, gdzie możliwości przesiadek jest więcej nie ze względu na drogie bilety i ich ograniczenie w czasie - przesiadka zjada czas biletu tak, jeśli przesiadki będą autobus - tramwaj, nie autobus - autobus wprowadzenie alternatywnych sposobów przesiadek np. zamiast w autobus - na rower, hulajnogę, z dostosowaną infrastrukturą. zamiast inwestowania w autobusy, należy inwestować i dalej rozwijać tramwaje	7.3 Skracanie linii autobusowych, pod warunkiem poprawiania punktów przesiadkowych i synchronizowania linii. Rozwiązanie do stosowania nie w całym mieście, lecz w punktach gdzie taka synchronizacja przesiadek jest osiągalna i przyniesie korzyść.	-	7.3. Aby zmniejszać ryzyko opóźnień autobusów miasto powinno skracać ich linie, ale tylko pod warunkiem poprawiania punktów przesiadkowych i synchronizowania linii. Takie rozwiązanie nie powinno być stosowane w całym mieście, lecz w tych punktach, gdzie taka synchronizacja przesiadek jest osiągalna i przyniosłaby korzyść.	Z związku z tym, że skracanie tras często stoi w sprzeczności z oczekiwaniami mieszkańców a wprowadzenie takiego rozwiązania nie zawsze wpływa pozytywnie na czas przejazdu proponujemy modyfikację rekomendacji tak, by wyraźniej zaznaczył warunki proponowanego rozwiązania: „Aby zmniejszać ryzyko opóźnień autobusów miasto powinno przeanalizować zasadność skracania tras na najbardziej niewłaściwych liniach. Skracanie tras powinno być wdrażane tylko pod warunkiem poprawiania punktów przesiadkowych i synchronizowania linii. Takie rozwiązanie nie powinno być stosowane w całym mieście, lecz w tych punktach, gdzie taka synchronizacja przesiadek jest osiągalna i przyniosłaby korzyść, a wdrożenie rozwiązania powinno być konsultowane ze społecznością lokalną.”	ok	7.3. Zmniejszać ryzyko opóźnień autobusów poprzez skracanie ich linii, ale tylko pod warunkiem poprawiania punktów przesiadkowych i synchronizowania linii. Takie rozwiązanie nie powinno być stosowane w całym mieście, lecz w tych punktach, gdzie taka synchronizacja przesiadek jest osiągalna i przyniosłaby korzyść.
7.7 Przestrzeganie i egzekwowanie przepisów o korzystaniu z buspasów, dostosowywanie ich do zmieniających się danych i ilości pojazdów, które już mogą z nich korzystać.	-	7.7 Przestrzeganie i egzekwowanie przepisów o korzystaniu z buspasów, dostosowywanie ich do zmieniających się danych i ilości pojazdów, które już mogą z nich korzystać.	-	7.7 Priorytetem miasta powinno być skuteczne egzekwowanie przepisów o korzystaniu z buspasów.	Postulat do wykonania przy pomocy powstającej Platformy Informatycznej do nadzoru Buspasów. Po analizie wyników zostaną podjęte działania adekwatne do skali zjawiska.	ok - realizowana	7.7 Skuteczne egzekwowanie przepisów o korzystaniu z buspasów.
7.8 Wprowadzenie alternatywnych sposobów przesiadek np. zamiast w autobus - na rower, hulajnogę, z dostosowaną infrastrukturą.	-	7.8 Wprowadzenie alternatywnych sposobów przesiadek np. zamiast w autobus - na rower, hulajnogę, z dostosowaną infrastrukturą.	-	7.8 Miasto powinno umożliwić alternatywne sposoby przesiadek: zamiast w autobus czy tramwaj - na rower czy hulajnogę. Plan realizacji takiego rozwiązania musi uwzględniać dostosowanie infrastruktury.	brak uwag	ok - realizowana	7.24 Kontynuacja rozbudowy i uzupełniania sieci buspasów, dążąc do jej maksymalnej ciągłości. Zadanie to należy realizować w oparciu o bieżący monitoring obciążenia istniejącej sieci buspasów oraz - tam, gdzie to możliwe - uwzględniając istniejącą infrastrukturę.
Wprowadzenie pierwszeństwa tramwajów na skrzyżowaniach - na poziomie technicznym	-	7.11. Wprowadzenie pierwszeństwa tramwajów na skrzyżowaniach - na poziomie technicznym	-	7.11. Tam, gdzie jest to możliwe, miasto powinno wprowadzić pierwszeństwo tramwajów na skrzyżowaniach.	Zasadniczo bez uwag. Ze względu na to, że rekomendacja jest dość szczegółowa i w dodatku w znacznej mierze realizowana, proponujemy ją połączyć z innymi postulatami zwiększającymi jakość i atrakcyjność komunikacji publicznej.	usunięta - połączona z 14.1	-
Powołanie zespołu który opracuje system motywacyjny i badający potrzeby użytkowników Transportu Zbiorowego, również badający ich psychologiczne bariery/potrzeby/motywacje	-	7.12 Powołanie zespołu który opracuje system motywacyjny i badający potrzeby użytkowników Transportu Zbiorowego, również badający ich psychologiczne bariery/potrzeby/motywacje	-	7.12 Miasto powinno powołać specjalny zespół, którego celem będzie badanie potrzeb, barier i motywacji użytkowników transportu zbiorowego. Na podstawie wyników tych badań zespół powinien m.in. opracować system zachęt do korzystania z transportu zbiorowego.	Rekomendacja łączy kilka tematów. Powołanie zespołu (jak rozumiemy społecznego czy międzysektorowego) jest już postulowane (Forum Zrównoważonej Mobilności). Jednocześnie zespół taki nie może być odpowiedzialny za opracowanie systemu zachęt (ani żadnego innego kompleksowego rozwiązania). Zadaniem zespołów konsultacyjnych o społecznym charakterze powinno być opiniowanie zaproponowanych rozwiązań ew. monitorowanie ich wdrażania. Opracowaniem systemu zachęt powinny się zająć określone Wydziały/ Jednostki UMK lub wynajęte przez niego zespoły eksperckie. Rekomendujemy, zatem by pozostawić tylko drugą część rekomendacji „Opracowanie i wdrożenie systemu zachęt do korzystania z transportu zbiorowego. System ten bazować powinien na wynikach badań naukowych dotyczących nawyków transportowych mieszkańców.” Dodatkowo, aby scalić kilka rekomendacji można to połączyć z wymienianymi w wielu miejscach przykładami zachęt. Np. System taki obejmować powinien takie rozwiązania jak - - o ile badania potwierdzą zasadność ich wdrażania.	do dyskusji 1 kwietnia	7.12 Powołanie specjalnego zespołu, którego celem będzie badanie potrzeb, barier i motywacji użytkowników transportu zbiorowego. Na podstawie wyników tych badań zespół powinien m.in. opracować system zachęt do korzystania z transportu zbiorowego.

Rozdzielenie przystanków miejskich od busów prywatnych np. minibusów, które zajmują miejsce, wprowadzają chaos.	-	7.13 Rozdzielenie przystanków miejskich od busów prywatnych np. minibusów, które zajmują miejsce, wprowadzają chaos.	-	7.13 Miasto powinno zapewnić rozdzielenie przystanków komunikacji miejskiej od przystanków dla prywatnych busów.	Rekomendacja jest bardzo ogólna, czy ma dotyczyć odsunięcia od siebie miejsca zatrzymania w obrębie jednego peronu czy może fizycznego rozdzielania przystanków i lokalizowanie przystanków w różnych miejscach względem siebie. Rozdzielenie przystanków komunikacji miejskiej od przystanków dla prywatnych przewoźników jest możliwe pod warunkiem wykazania ograniczeń w przepustowości. Rozdzielenie przystanków może negatywnie wpłynąć na integrację transportu zbiorowego. dlaczego? Może przystanki podwójne lub potrójne? Rekomendacja chyba nie sprzyja rozwojowi zrównoważonego transportu i jest niespójna z innymi rekomendacjami dotyczącymi integracji rozwiązań w całej aglomeracji.	ok	7.13 Rozdzielenie przystanków komunikacji miejskiej od przystanków dla prywatnych busów, tam gdzie komunikacja prywatna zakłóca działanie publicznej
Bilety przystankowe a nie czasowe	-	7.14 Inne formy biletów - bilety przystankowe a nie czasowe, bilety na kilka przejazdów	-	7.14. Miasto powinno rozszerzyć ofertę dostępnych form biletów na komunikację miejską (np. o bilety przystankowe a nie czasowe, bilety na kilka przejazdów).	Miasto prowadzi kroki w zakresie wdrożenia nowoczesnej taryfy odległościowej z wykorzystaniem rozwiązań przewidzianych w specyfikacjach Mass Transport Transaction (Visa) i Pay as You Go (Mastercard) odnośnie wykorzystania kart płatniczych jako nośnika biletowego w komunikacji publicznej. Doprecyzować, "przystankowe" na "opłata za odległość" - opłata niekoniecznie rozliczana jest za przystanek, tylko za przejechany odcinek. (jednostka miary km czy przystanek to kwestia techniczna)	ok	7.14. Dalsze rozszerzenie oferty dostępnych form biletów na komunikację miejską (np. o bilety przystankowe, bilety na kilka przejazdów).
Higiena w komunikacji miejskiej	odświeżanie powietrza dbanie o komfort podróży, czystość, zapach jodełki zapachowe	7.15 Dbanie o komfort podróży w komunikacji miejskiej - czystość, zapach.	-	7.15 Miasto powinno poprawiać komfort podróży w komunikacji miejskiej, dbając o odpowiednią wentylację, klimatyzację, czystość oraz zapach.	W umowach przewozowych miasto definiuje zagadnienia w zakresie komfortu pasażerskiego (klimatyzacja, wentylacja) jak i utrzymania w czystości pojazdów.	ok - realizowana	7.15 Dalsza poprawa komfortu podróży w komunikacji miejskiej z dbałością o odpowiednią wentylację, klimatyzację, czystość oraz zapach
Finansować transport zbiorowy z opłat za parkowanie	-	7.16 Finansować transport zbiorowy z opłat za parkowanie	-	7.16 Środki pochodzące z opłat za parkowanie powinny być przeznaczane na transport zbiorowy.	Aktualnie zgodnie zapisami uchwały Nr LXXXIX/2177/17 RMK z dnia 22.11.2017 r. środki uzyskane z opłat na postój pojazdów w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, w wysokości nie mniejszej niż 69 % tych opłat, oraz w całości środki z opłat dodatkowych przeznaczają się na poprawę publicznego transportu zbiorowego, budowę lub przebudowę infrastruktury pieszej, rowerowej lub zieleń i zadrzewienia w gminie. Zgodnie z przyjętą uchwałą nr CV/2851/23 Rady Miasta Krakowa z dn.22.02.2023 r. od 15 maja 2023 r. środki uzyskane z opłat za postój będą stanowiły 100%.	usunięta - realizowana	-
Instalacja tablic na kluczowych przystankach przesiadkowych z informacją kiedy AKTUALNIE autobusy lub tramwaje odjadą.	-	7.17 Instalacja tablic na kluczowych przystankach przesiadkowych z informacją kiedy AKTUALNIE autobusy lub tramwaje odjadą.	-	7.17 Miasto powinno upowszechniać cyfrowe tablice z rozkładem jazdy na przystankach komunikacji miejskiej oraz zadbać o to, by informacje wyświetlane na tych tablicach były na bieżąco aktualizowane i uwzględniały opóźnienia poszczególnych kursów.	Montaż jednej tablicy to koszt 15000 euro netto (tablica 5-wierszowa) oraz 22000 euro netto (tablica 10-wierszowa). Miasto może rozbudowywać system informacji pasażerskiej w ramach zaplanowanego budżetu.	ok - realizowana	7.17 Upowszechnianie cyfrowych tablic z rozkładem jazdy na przystankach komunikacji miejskiej oraz zadbanie o to, by informacje wyświetlane na tych tablicach były na bieżąco aktualizowane i uwzględniały opóźnienia poszczególnych kursów.
Redukcja odległości pomiędzy przystankami (np. NZ)	-	7.18 Redukcja odległości pomiędzy przystankami (np. NZ)	-	7.18 Miasto powinno dążyć do redukcji odległości pomiędzy przystankami, np. poprzez zwiększenie liczby przystanków na żądanie.	Zwiększenie liczby przystanków, nawet tylko na żądanie, będzie skutkowało wydłużeniem czasu przejazdu i obniżeniem prędkości komunikacyjnej. Należy zapewnić równowagę w dostępności przystanków komunikacji miejskiej. To powinno być chyba oparte na badaniu potrzeb i potoków pasażerskich.	do dyskusji 1 kwietnia	7.18 Dążenie do redukcji odległości pomiędzy przystankami, tam, gdzie taka potrzeba wynika z badań ruchu lub jest zgłoszona przez mieszkańców. np. poprzez zwiększenie liczby przystanków na żądanie.
Dostosowanie rozkładu do potrzeb mieszkańców	-	7.19 Dostosowanie rozkładu przejazdów komunikacji publicznej do potrzeb mieszkańców/ek/	ZMIANA: 7.19 Przyjęcie potrzeb mieszkańców jako priorytetu w budowaniu rozkładu jazdy komunikacji publicznej	7.19 Priorytetem miasta w kształtowaniu rozkładu jazdy komunikacji miejskiej powinno być zaspokojenie potrzeb mieszkańców.	brak uwag, ale to jest super mało konkretne i z cyklu "powinniśmy działać zgodnie z prawem i rozsądnie" warto by to konkretnie i połączyć z innymi rekomendacjami	usunięta - włączona w preambule	-
Współpraca miasta z urzędem marszałkowskim i PKP w celu rozwoju kolei aglomeracyjnej	-	-	-	7.20 Miasto powinno współpracować z Urzędem Marszałkowskim i PKP w kwestii rozwoju kolei aglomeracyjnej.	Obecnie na szczeblu wojewódzkim wraz z Gminą Miejską Kraków prowadzone są prace nad stworzeniem oferty biletu metropolitalnego. W aktualnie złożonym w Radzie Miasta Krakowa projekcie uchwały zmieniającej uchwałę tzw. taryfową uwzględniono zapisy dot. integracji systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie z kolejami aglomeracyjnymi. Ostateczna decyzja w zakresie przyjęcia ww. druku należy do Radnych.	ok - realizowana	7.20 Zacieśnianie współpracy z Urzędem Marszałkowskim i PKP w kwestii rozwoju kolei aglomeracyjnej.
zwiększyć/stworzyć transport kolejowy wykorzystujący stację kolejową na Piastów	--	-	-	-	-	-	-
Niwelować istnienie przystanków bez zatoczek.	-	-	-	7.21 Miasto powinno tworzyć nowe zatoczki autobusowe na tych przystankach, na których jest to możliwe. Nowe przystanki powinny być tworzone od razu z zatoczkami.	Nie powinno się z góry zakładać konieczności tworzenia zatoczek przystankowych. Zatoki powodują spowolnienie przejazdu dla autobusów i pogarszają komfort podróży dla pasażerów w pojeździe. Jednocześnie, zatrzymanie autobusu na jezdni często pełni rolę uspokojenia ruchu. Dlatego konieczność lokalizacji zatoki powinna być uzależniona od klasy drogi czy natężenia ruchu, a nie być obligatoryjna.	do dyskusji 1 kwietnia	7.21 Tworzenie nowych zatoczek autobusowych na tych przystankach, na których jest to możliwe. Nowe przystanki powinny być tworzone od razu z zatoczkami.
więcej przystanków na zamieszkałych obszarach	-	-	-	7.22 Miasto powinno rozwijać sieć połączeń i infrastrukturę transportową na obszarach miasta na podstawie analizy potrzeb.	brak uwag	ok	7.22 Rozwijanie sieci połączeń i infrastruktury transportowej na obszarach miasta na podstawie analizy potrzeb.

Jakie usprawnienia należy wprowadzić dla osób jeżdżących rowerami, hulajnogami i poruszających się pieszo?

<p>Zwiększenie liczby samodzielnych inwestycji w drogi rowerowe (aby budowano je nie tylko przy okazji innych inwestycji). Realizacja inwestycji lub ogłoszenie do 2028 r. przetargów, których efektem będzie umożliwienie przejechania rowerem wyłącznie po drodze rowerowej z dowolnego punktu Krakowa do innego znajdującego się w promieniu 4 km.</p>	<p>Więcej niż 4 km Wykonanie studium podstawowych tras rowerowych, spójność i ciągłość komunikacji</p>	<p>8.1 Zwiększenie liczby samodzielnych inwestycji w drogi rowerowe (aby budowano je nie tylko przy okazji innych inwestycji). Realizacja inwestycji lub ogłoszenie do 2028 r. przetargów, których efektem będzie umożliwienie przejechania rowerem wyłącznie po drodze rowerowej z dowolnego punktu Krakowa do innego znajdującego się w promieniu co najmniej 4 km. Inwestycje te powinny prowadzić do wykonania studium podstawowych tras rowerowych, spójność i ciągłość komunikacji</p>	<p>ZMIANA: 8.1 Zwiększenie liczby samodzielnych inwestycji w drogi rowerowe (aby budowano je nie tylko przy okazji innych inwestycji). Realizacja inwestycji lub ogłoszenie do 2028 r. przetargów, których efektem będzie umożliwienie przejechania rowerem wyłącznie po drodze rowerowej z dowolnego punktu Krakowa do innego znajdującego się w promieniu co najmniej 4 km. Inwestycje te powinny prowadzić do realizacji studium podstawowych tras rowerowych zapewniających spójność i ciągłość tras rowerowych w mieście.</p>		<p>UMK: Doprowadzenie do spójności systemu dróg dla rowerów jest jak najbardziej słusznym postulatem, ale z racji gęstości zabudowy w śródmieściu Krakowa budowa wydzielonych dróg dla rowerów może być niemożliwa. Sprawdza się natomiast bardzo dobrze uspokajanie ruchu poprzez filtrowanie tranzytu samochodowego. Dzięki czemu można bezpiecznie korzystać na rowerze z istniejących jezdni. Dlatego też wdrożenie rekomendacji we wskazanym kształcie nie jest możliwe. Ponadto zgodnie z zasadami kształtowania infrastruktury rowerowej w Krakowie określonymi w Standardach infrastruktury rowerowej gdzie wskazane zostało że „generalnie przy prędkościach miarodajnych do 30 km/godz. (strefy uspokojonego ruchu) optymalna jest integracja ruchu rowerowego i samochodowego na jezdni. W przedziale prędkości 30 do 50 km/godz. stosuje się pasy ruchu dla rowerów w jezdni. Zaś przy wyższych prędkościach miarodajnych należy stosować separację ruchu rowerów i samochodów. (...) Pozostawienie ruchu rowerów w jezdni na zasadach ogólnych jest rozwiązaniem bezpiecznym, wygodnym i zapewniającym dostępność źródeł i celów podróży, jeśli prędkość miarodajna samochodów nie jest znacząco wyższa niż rowerzystów i nie przekracza 30 km/godz. (...) za element podsystemu rowerowego przyjmuje się ulice bez dedykowanych ułatwień dla rowerzystów i stanowiące: • strefy zamieszkania (obszar oznaczony znakiem D-40); • strefy i odcinki dróg uspokojonego ruchu (obszar oznaczony znakiem B-43 z ograniczeniem prędkości do 30 km/godz. lub odcinek z takim ograniczeniem); • strefy ograniczonego dostępu samochodem, w tym drogi piesze z dopuszczonym ruchem rowerów; warunkowo ulice jednojezdniowe z jednym pasem ruchu dla każdego kierunku z natężeniami ruchu nie większymi niż 1000 pojazdów samochodowych na dobę (100 pojazdów na godzinę w szczycie w godzinie szczytu popołudniowego) i nie stanowiące rowerowych tras głównych; • odcinki jezdni oznaczone znakami poziomymi P-27 („kierunek i tor ruchu roweru”).” W związku z powyższym postulujemy modyfikację rekomendacji: 8.1 Miasto powinno zwiększyć liczbę inwestycji w nowe drogi rowerowe (również jako samodzielne inwestycje) zapewniając spójność i ciągłość tras rowerowych w mieście, tak aby do 2028 roku możliwe było przejechanie rowerem odcinka min. 4 km wyłącznie po drodze dla rowerów, pasie rowerowym lub po obszarze objętym strefą ruchu uspokojonego z dowolnego punktu w Krakowie.</p>	<p>do dyskusji 1 kwietnia</p>	<p>8.1 Zwiększenie liczby inwestycji w nowe drogi rowerowe (również jako samodzielne inwestycje) zapewniając spójność i ciągłość tras rowerowych w mieście, tak aby do 2028 roku możliwe było przejechanie rowerem odcinka min. 4 km wyłącznie po drodze dla rowerów, pasie rowerowym lub po obszarze objętym strefą ruchu uspokojonego z dowolnego punktu w Krakowie.</p>
<p>4.10 Dobudowywać kolejne ścieżki rowerowe (zagęszczenie sieci tras rowerowych)(również przez osiedla)</p>				<p>8.1 Miasto powinno zwiększyć liczbę inwestycji w nowe drogi rowerowe (również jako samodzielne inwestycje) zapewniając spójność i ciągłość tras rowerowych w mieście, tak aby do 2028 roku możliwe było przejechanie rowerem odcinka min. 4 km wyłącznie po drodze rowerowej z dowolnego punktu w Krakowie.</p>			
<p>Rowery na buspasy - pilotaż - nie wszędzie, ale tam gdzie nie ma szans na drogę dla rowerów (DDR), a jest uspokojony ruch.</p>	<p>nie. rowery będą tamować ruch nie. ze względów bezpieczeństwa - w pierwszej kolejności należy zadbać o kulturę jazdy samochodów i kierowców zależy od miejsca i dzielnicy wydzielić na buspasie pas rowerowy tylko tam gdzie będzie ograniczenie prędkości do 30 km/h tylko osoby pełnoletnie</p>	<p>8.2 Rowery na buspasy - pilotaż - nie wszędzie, ale tam gdzie nie ma szans na drogę dla rowerów (DDR), a jest uspokojony ruch. Należy określić warunki bezpieczeństwa tego rozwiązania (np. wprowadzenie tylko w miejscach z ograniczeniami prędkości ruchu do 30 km/h lub określenie ograniczeń wiekowych użytkowników takich otwartych na rowery buspasów)</p>		<p>8.2 Miasto powinno przeprowadzić w wybranych miejscach uspokojonego ruchu, gdzie nie ma możliwości poprowadzenia drogi rowerowej, pilotaż udostępnienia buspasów dla rowerów.</p>	<p>Dopuszczenie ruchu rowerowego do korzystania z buspasów mogło by zbyt mocno ingerować w funkcjonowanie komunikacji autobusowej ze względu na rozwijaną prędkość rowerzystów, co w znaczny sposób spowodowało by opóźnienia w KMK. Rowerzyści powinni posiadać dedykowaną infrastrukturę tylko dla ruchu rowerowego, w przypadku braku odpowiedniej przestrzeni do wyznaczenia pasów rowerowych np. ze względu na starą zabudowę w ścisłym centrum Krakowa wprowadzane są projekty, które pozwalają rowerzystom poruszać się po pasie drogowym w bezpieczny sposób.</p>	<p>do dyskusji 1 kwietnia</p>	
<p>Walkability - uwzględnienia potrzeb osób w różnym wieku, różnych płci. Zwrócenie uwagi w planowaniu rozwiązań dla seniorów - silver economy będzie mieć ogromne znaczenie w kolejnych dekadach.</p>	<p>normatywność szerokości chodników, dostosowanie ich dla osób z wózkami dla dzieci, pieszych bez słupków i znaków na chodnikach - tylko obok należy przeprowadzić audyt przepustowości chodników, uzupełniać odzielenie chodników, dróg, ścieżek rowerowych - pasy zieleni, trawniki, przeszkody np. krawężniki</p>	<p>8.3 Projektując zmiany w transporcie powinniśmy przyjąć priorytety dla najsłabszych użytkowników (uwzględnienie potrzeb osób w różnym wieku, różnych płci) i przewidywać trendy społeczne (np. starzejące się społeczeństwo). Założenie to może mieć praktyczną realizację np. w formie: ustalanie standardy wygodnego chodnika dla rodziców z małymi dziećmi czy prowadzenie audytów przepustowości chodników.</p>	<p>ZMIANA: 8.3 Poprawa dostępności infrastruktury pieszej dla osób z ograniczeniami ruchowymi i szczególnymi potrzebami (tj. lwdidacja barier architektonicznych, oświetlenie chodników)</p>	<p>8.3 Miasto powinno modernizować i rozwijać infrastrukturę dla pieszych, w tym poprawić oświetlenie chodników oraz usuwać bariery architektoniczne dostosowując chodniki i ciągi piesze dla osób z ograniczeniami ruchowymi i szczególnymi potrzebami.</p>	<p>powstały dokumenty określające standardy infrastruktury pieszej i rowerowej oraz standardy dostępności dla osób o szczególnych potrzebach. Miasto przy budowie/rozbudowie dróg uwzględni potrzeby niechronionych uczestników ruchu, w tym osób z niepełnosprawnościami. Jeżeli tylko warunki terenowe pozwalają chodniki projektowane są w odsunięciu od jezdni i rozdzielane pasami zieleni oraz aby projektowane ciągi piesze prowadziły jak najkrótszą drogą, aby nie tworzyć dodatkowych przedceptów.</p>	<p>ok - realizowana</p>	<p>8.3 Dalsza modernizacja i rozwój infrastruktury dla pieszych, w tym poprawa oświetlenia chodników oraz usunięcie barier architektonicznych dostosowując chodniki i ciągi piesze dla osób z ograniczeniami ruchowymi i szczególnymi potrzebami.</p>
<p>Bezpieczne ścieżki rowerowe, oddzielone barierą architektoniczną np. krawężnikiem, pasem zieleni, wyraźnym kolorem a nie białą linią!</p>	<p>należy zrezygnować z kontraruchu rowerowego, w miejscach wąskich i niewaligicznych rozbudowywanie infrastruktury rowerowej o kładki i estakady Rozwój infrastruktury rowerowej</p>	<p>8.4 Rozwijać bezpieczną infrastrukturę rowerową - ścieżki rowerowe, oddzielone barierą architektoniczną np. krawężnikiem, pasem zieleni, wyraźnym kolorem a nie białą linią! rozbudowywanie infrastruktury rowerowej o kładki i estakady. Zwiększenie liczby Sygnalizacja świetlna dla rowerów.</p>	<p>ZMIANA: 8.4 Modernizacja i rozbudowa infrastruktury rowerowej ze szczególnym uwzględnieniem poprawy bezpieczeństwa w ruchu rowerów i pieszych (no. poprzez oddzielenie ciągów rowerowych i pieszych, rozbudowę kładek i estakad, regularne remonty nawierzchni) Komentarze: zaimek "np." poprawić na " w szczególności"</p>	<p>8.4 Miasto powinno podejmować inwestycje na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu rowerów i pieszych, np. poprzez rozdzielanie ciągów rowerowych i pieszych, rozbudowę kładek i estakad, regularne remonty nawierzchni, dodatkowe pasy i sygnalizację świetlną dla rowerzystów w wybranych miejscach.</p>	<p>brak uwag</p>	<p>ok</p>	<p>8.4 Inwestowanie na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu rowerów i pieszych, np. poprzez rozdzielanie ciągów rowerowych i pieszych, rozbudowę kładek i estakad, regularne remonty nawierzchni, dodatkowe pasy i sygnalizację świetlną dla rowerzystów w wybranych miejscach.</p>
<p>Sygnalizacja świetlna dla rowerów</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>rozdzielenie ścieżek rowerowych i pieszych</p>	<p>rowery - bliżej jezdni, ławki i miejsca dla odpoczynku poprawa jakości infrastruktury pieszej, ścieżki rowerowe</p>	<p>8.6 rozdzielenie ścieżek rowerowych i pieszych, unikanie ciągów pieszo-rowerowych. poprawa jakości infrastruktury pieszej</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>

Budować więcej kładek dla pieszych	-	8.7 Budować więcej kładek dla pieszych	-				
Powyżej pewnej prędkości rolkarze powinni być na ścieżkach rowerowych	-	8.5 Powyżej pewnej prędkości rolkarze powinni być na ścieżkach rowerowych - nie na chodnikach. (Do sprawdzenia warunki prawne takiego rozwiązania)	-	8.5 Miasto powinno wprowadzić jasne regulacje dla osób korzystających z hulajnóg, rolek i innych urządzeń transportu osobistego w ruchu miejskim, w szczególności w zakresie ich obecności na chodnikach i/lub drogach rowerowych.	ta kwestia jest już uregulowana -to że jest już uregulowana nie zmiana faktu, że sprawa jest nadal problematyczna. Można warto zmodyfikować rekomendację w kierunku wzmocnienia kontroli/ egzekwowania itp.	ok - realizowana	8.5 Przeprowadzenie akcji informacyjnej o obowiązujących przepisach dotyczących hulajnóg, rolek i innych urządzeń transportu osobistego w ruchu miejskim oraz zapewnienie skutecznego egzekwowania tych przepisów.
Czy miasto powinno zachęcać mieszkańców i mieszkanki do korzystania z innych środków transportu niż samochód? Jeśli tak, to w jaki sposób?							
9.1 Smog - darmowa komunikacja dla wszystkich w dni, w które poziom smogu jest powyżej normy	-	-	-	9.1 Miasto powinno zapewnić darmową komunikację dla mieszkańców i mieszkanki Krakowa w te dni, w które poziom smogu przekracza dopuszczalne normy.	Rekomendacja jest już wdrażana i nie da się wdrażać jej "bardziej". Warto podkreślić, że proponowane rozwiązanie potrzebne jest teraz bardzo rzadko (na szczęście!). Głosowanie tej rekomendacji wydaje nam się bezzasadne.	usunięta - realizowana	-
9.2 Bezpłatna komunikacja miejska	-	-	ZMIANA: 9.2 Bezpłatna komunikacja miejska dla posiadaczy Karty Mieszkańca Jeżeli obniży to jakość usług (częstotliwość kursów, stan taboru) wolę zapłacić za przejazd. Nie!!! Tak tylko bezpłatna komunikacja dla wszystkich!!!	9.2 Priorytetem miasta powinna być bezpłatna komunikacja miejska dla posiadaczy Karty Mieszkańca.	Bezpłatny transport zbiorowy, jak pokazują doświadczenia Talina, nie przynosi oczekiwanych rezultatów, tzn. nie zachęca do przesiadania się z samochodu na transport zbiorowy. Innymi słowy nie zmienia znacząco podziału zadań przewozowych. Dodatkowo wprowadzenie takiego rozwiązania, wiąże się z znalezieniem innego źródła finansowania na ok. 50% kosztów funkcjonowania komunikacji publicznej, co stoi w sprzeczności odnośnie rekomendacji dotyczących zwiększania środków na Transport Zbiorowy. Kosztowałoby to około 400 mln zł na dzień dzisiejszy, które należałoby zdjąć z innych zadań takich jak edukacja, czystość, zieleń, inwestycje itp.	do dyskusji 1 kwietnia	
				9.3 Miasto powinno wprowadzić bezpłatną komunikację miejską dla wszystkich.	Rekomendacja sprzeczna z celami panelu - nie jest to zrównoważone rozwiązanie. Powiększa ono deficyt transportu, oraz sprawi, że miejskie pieniądze zamiast być inwestowane w rozbudowę jej przepustowości, będą wydawane na bieżące funkcjonowanie komunikacji zbiorowej. Ludzie, którzy kupują samochód za kilkadziesiąt tysięcy, miesięcznie, tankują za kilkaset złotych, a do tego drugie tyle płacą za przeglądy i utrzymania nie powstrzymuje przed korzystaniem z KM konieczność zapłacenia 100 zł/msc za bilet sieciowy. Przykłady z innych miast polskich i europejskich nie potwierdzają skuteczności tego rozwiązania	do dyskusji 1 kwietnia	
Sytsem motywacyjny dla kierowców, np. darmowa komunikacja miejska dla kierowców, profity za rezygnację z samochodu, nagrody za korzystanie z komunikacji miejskiej	zespół do opracowania systemu nagród	9.3 Wprowadzenie systemu motywacyjnego dla kierowców. profity za rezygnację z samochodu, nagrody za korzystanie z komunikacji miejskiej, np. darmowa komunikacja miejska dla kierowców,	-				
9.4 Akcja promocyjna zachęcająca do Transportu Zbiorowego (np. miesiąc komunikacji miejskiej) celem promowania przełamania barier.	-	-	-	9.4 Miasto powinno opracować w oparciu o wyniki badań, a następnie wdrożyć pilotażowy program informacyjno-promocyjny, którego celem byłoby zachęcenie kierowców do korzystania z transportu zbiorowego (np. Miesiąc Komunikacji Miejskiej).	powtórzona rekomendacja	usunięta - scalona z 9.6	-
Zrobić badania wśród kierowców dotyczących wyborów komunikacyjnych (zbadać dlaczego nie jeżdżą)	-	6.6 Zbadać powody, dla których niektórzy kierowcy nie korzystają z komunikacji miejskiej.	-				
9.5 Darmowy transport publiczny dla kierowców, którzy zostawiają auto na parkingu - Park&Ride	-	-	-	9.5 Miasto powinno zapewnić korzystną cenowo możliwość pojedynczej opłaty za P&R oraz za całodenne korzystanie z komunikacji miejskiej.	W ramach biletu jednorazowego P+R za 10 zł jest już możliwość korzystania z komunikacji miejskiej przez cały dzień bez dodatkowej opłaty	usunięta - realizowana	-
Edukowanie - miasto powinno przeprowadzić kampanię informującą, promującą transport zbiorowy	dla kierowców - można drukować reklamy na tramwajach i autobusach "stojąc w korku zobacz" "stojąc w korku zobacz"	9.6 Edukowanie - miasto powinno przeprowadzić kampanię informującą, promującą transport zbiorowy. Szczególnie dla kierowców - można drukować reklamy na tramwajach i autobusach "stojąc w korku zobacz"	-	9.6 Edukowanie - miasto powinno przeprowadzić kampanię informującą i promującą transport zbiorowy dla wszystkich Mieszkańców i Mieszkanek Krakowa.	opiniujemy pozytywnie	ok	9.6 Opracowanie i wdrożenie kampanii informacyjno-promocyjnej na temat transportu zbiorowego, w szczególności skierowanej do kierowców.
miasto powinno celować w grupy kierowców ze swoimi komunikatami (przez parkomaty na przykład)	-	16.5 Kierowana kampania zachęcająca do wyboru zrównoważonych form transportu skierowana celowo do kierowców przez takie kanały, które są przez nich często używane (np. parkomaty).	-				
Różne formy płatności za bilety							
Automat na bilety i recykling, bilet za butelki plastikowe	-	9.7 Automat na bilety i recykling, bilet za butelki plastikowe oraz inne możliwości płatności za bilety.	-	9.7 Miasto powinno wdrażać nowatorskie rozwiązania, takie jak bilety komunikacji miejskiej za recykling, bilet za butelki plastikowe oraz inne bezgotówkowe możliwości "zakupu" biletów powiązane z priorytetami miasta.	Ogólna idea wspianała. Jednocześnie, z uwagi na obowiązujące ramy prawne i organizacyjne (dotyczące odbioru odpadów), trzeba wymyślić inny sposób na jej realizację. System odbioru odpadów w Gminie Miejskiej Kraków stanowi kompleksową sieć powiązanych ze sobą działań prowadzonych w oparciu o złożoną infrastrukturę, tworząc spójny, komplementarny system „naczyń połączonych”, w ramach którego, na podstawie złożonej deklaracji o wysokości opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi odbierane i zagospodarowywane są wszystkie rodzaje odpadów komunalnych. Dodatkowo takie rozwiązanie może być sprzeczne z obecnie procedowanym przez rząd rozwiązaniem w zakresie systemu kaucyjnego, który miałby też objąć swym zasięgiem również butelki PET. W związku z powyższym promowanie transportu publicznego przez rozdawanie biletów za recykling byłoby bardzo problematyczne (z tendencją do niemożliwości). Pomysł można wdrażać jednak w ramach innych akcji prośrodowiskowych np. jako nagrody w programach „Rowerem do pracy”, jako podziękowania za akcje sprzątania świata, jako nagrody w miejskich konkursach klimatycznych (organizowanych przy okazji różnego typu pikników) itp.	do dyskusji 1 kwietnia	

9.8	Możliwość zawieszenia biletu miesięcznego	-	-	-	9.8 Miasto powinno umożliwić mieszkańcom i mieszkańcom zawieszanie biletu miesięcznego.	Wydaje się, że obecny system umożliwiający zwrot niewykorzystanego biletu okresowego spełnia podobny cel. Jednocześnie, bilety miesięczne (i dłuższe) są tańsze m.in. dlatego, że kupowane są z wyprzedzeniem na dłuższy okres czasu. Możliwość ich zawieszania podważała by ten mechanizm. Ponieważ rekomendacja nie określa kto, kiedy i w jakich okolicznościach mogłyby zawiesić bilet ani nie mówi jakby to miało wpłynąć na rozwój zrównoważonego transportu proponujemy jej usunięcie lub ewentualne przeformułowanie na „Rozważenie zasadności i możliwości wprowadzenia opcji zawieszenia biletu okresowego”.	do dyskusji 1 kwietnia	9.8 Umożliwienie mieszkańcom i mieszkańcom zawieszanie biletu okresowego na komunikację miejską.	
	Zintegrowany bilet na komunikację miejską i aglomeracyjną				9.9 Priorytetem polityki transportowej powinna być propozycja zintegrowanego biletu na komunikację miejską i aglomeracyjną	Miasto prowadzi rozmowy z władzami województwa w zakresie stworzenia wspólnego rozwiązania taryfowego umożliwiającego jednoczesne korzystanie z KMK jak i połączeń KML w ramach jednego biletu. Obecnie na szczeblu wojewódzkim wraz z Gminą Miejską Kraków prowadzone są prace nad stworzeniem oferty biletu metropolitalnego. W aktualnie złożonym w Radzie Miasta Krakowa projekcie uchwały zmieniającej uchwałę tzw. taryfową uwzględniono zapisy dot. integracji systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie z kolejami aglomeracyjnymi. Ostateczna decyzja w zakresie przyjęcia ww. druku należy do Radnych.	ok - realizowana	9.9 Kontynuowanie działań na rzecz stworzenia zintegrowanego biletu na komunikację miejską i aglomeracyjną.	
	Bilet okresowy dla osób nie będących mieszkańcami Krakowa				9.10 Miasto powinno wprowadzić bilety okresowe dla osób nie będących mieszkańcami Krakowa.	System taryfowy Komunikacji Miejskiej w Krakowie przewiduje taką ofertę.	usunięta - realizowana		
	Rozwinięcie sieci transportu aglomeracyjnego w postaci centralizującej się sieci (skrócenie linii - dowożą do jednego punktu przesiadkowego, z którego systematycznie odjeżdża duży autobus do miasta łącząc z kluczowymi punktami przesiadkowymi w mieście). Ew. wzdłuż linii kolejowej takie punkty. Dowożące busy mogą być mniejsze - przez to tańsze - ale częściej kursujące				9.11 Priorytetem Miasta powinno być zintegrowanie sieci transportu autobusowego i busowego (publicznego i prywatnego) w gminach ościennych z planowanym rozwojem sieci P&R - busy powinny dowozić do P&R, przy których istniałaby wygodna możliwość przesiadki na transport dowożący do centrum miasta.	W proponowanym zapisie należy zastąpić zwrot P&R na „punkt przesiadkowy”. Bez tego sens rekomendacji jest trudny do uchwycenia (po co parking w miejscu, w którym ludzie przesiadają się z busa na autobus?). Warto również podkreślić, że Prezydent nie ma pełni kompetencji niezbędnych do realizacji opisanej idei. Może jedynie nawiazać współpracę z gminami ościennymi oraz prywatnymi przewoźnikami i namawiać ich do wdrożenia takich rozwiązań. Jeśli zaś chodzi o parkingi typu P&R, było by zasadne ich budowanie przy stacjach SKA oraz przy pętlach autobusowych w gminach ościennych, tak by zatrzymywać samochody jeszcze przed wjazdem do Krakowa. Warto się upewnić, czy któraś rekomendacja opisuje takie rozwiązanie.	do dyskusji 1.04	9.11 Dążenie do integrowania sieci transportu zbiorowego (publicznego i prywatnego) w ramach aglomeracji z planowanym rozwojem sieci P&R, w tym tworzenie wygodnych możliwości przesiadek z busów prywatnych na transport publiczny dowożący do centrum miasta.	
Czy miasto powinno wspierać współdzieloną mobilność i jeśli tak, to w jaki sposób?									
	Różne formy współdzielonej mobilności - wspieranie ich rozwoju - współdzielić można rowery zwykłe, elektryczne, cargo, samochody, dostawczaki, hulajnogi i inne UTO (urządzenia transportu osobistego) - także w formach abonamentów na wyłączność na tydzień, miesiąc lub rok. Usługi sharingowe B2B.	jakość infrastruktury - bezpieczeństwo, testowanie nie tylko rowery ale też bulwary	10.1 Różne formy współdzielonej mobilności - wspieranie ich rozwoju - współdzielić można rowery zwykłe, elektryczne, cargo, samochody, dostawczaki, hulajnogi i inne UTO (urządzenia transportu osobistego) - także w formach abonamentów na wyłączność na tydzień, miesiąc lub rok oraz udogodnień dla mieszkańców (darmowe minuty dla mieszkańców).	nie opracowana zmiana	10.1 Miasto powinno wspierać różne formy współdzielonej mobilności. Decyzja o tym, jakie konkretnie środki transportu oraz w jakiej formie (np. abonamenty na wyłączność na określony czas czy specjalne benefity dla mieszkańców) będą wspierane, powinna być poprzedzona badaniami potrzeb mieszkańców i mieszkańek.	W Krakowie dostępne są różne formy współdzielonej mobilności. Współdzielony transport definiowany jest za pomocą oferty telebusa, współdzielonych rowerów i hulajnóg. Aktualnie w polskim prawie nie ma uregulowań dotyczących współdzielonej mobilności co w praktyce oznacza, że samorządy muszą same regulować powyższe kwestie. Aby rozwijać system współdzielonej mobilności w mieście, powinny powstać ogólne przepisy aby można było wdrażać odpowiednie mechanizmy promujące tę formę mobilności. Po jasnym określeniu reguł, możliwa będzie szersza popularyzacja zjawiska np. poprzez wyznaczenie przestrzeni do parkowania, wprowadzanie preferencyjnych opłat parkingowych, dopuszczenie do ruchu w strefach ograniczonego ruchu, czy na buspasach.	ok	10.1 Wspieranie różnych form współdzielonej mobilności. Decyzja o tym, jakie konkretnie środki transportu oraz w jakiej formie (np. abonamenty na wyłączność na określony czas czy specjalne benefity dla mieszkańców, dostosowanie infrastruktury zwłaszcza w punktach przesiadkowych) będą wspierane, powinna być poprzedzona badaniami potrzeb mieszkańców i mieszkańek.	
	abonament dla mieszkańców								
	za darmo do 15 minut								
	promować - nagrody								
	wrócić do wypożyczalni rowerów miejskich	-	10.2 Wprowadzenie usługi roweru miejskiego.	-					
	telebasy - komunikacja międzysąsiedzka w celu skompletowania grupy osób dojeżdżających o tej samej porze	-		-					
Czy miasto powinno promować elektryfikację transportu? W jaki sposób? W jakim zakresie?									
	Elektryczne pojazdy komunalne - dialog w sprawie budowy infrastruktury, przeprowadzanie cyklicznych spotkań z interesariuszami i budowa infrastruktury w oparciu o faktyczne potrzeby.	-	11.1 Elektryczne pojazdy komunalne (np. śmieciarki) - dialog w sprawie budowy infrastruktury, przeprowadzanie cyklicznych spotkań z interesariuszami i budowa infrastruktury w oparciu o faktyczne potrzeby.	-	11.1 Miasto powinno wprowadzać elektryczne pojazdy komunalne i budować infrastrukturę dla nich w ramach współpracy z operatorami i inwestorami.	Elektryczne pojazdy komunalne cechują się znacznie wyższą ceną w porównaniu do pojazdów z napędem spalinowym. Jednocześnie np. śmieciarki lub inne specjalistyczne pojazdy nie są obecnie dostępne w wariantcie elektrycznym (lub są trudno dostępne). Budowa stacji ładowania, dedykowanych pojazdom komunalnym, przy współpracy z inwestorami zewnętrznymi niesie ryzyko zwiększenia kosztu funkcjonowania tego typu infrastruktury. Proponuje się, by rekomendacja sformułowana była następująco: "Miasto powinno dążyć do zwiększenia udziału pojazdów o napędzie elektrycznym w ogólnej liczbie pojazdów użytkowanych do wykonywania zadań publicznych."	ok	11.1 Zwiększanie udziału specjalistycznych pojazdów o napędzie elektrycznym w ogólnej liczbie pojazdów użytkowanych do wykonywania zadań publicznych (np. śmieciarek, piaskarek, odśnieżarek).	
	Wsparcie operatorów poprzez dialog i zachęty finansowe na budowę stacji.	-	11.2 Wspieranie operatorów ładowania stacji poprzez prowadzenie z nimi konsultacji, wspólnego planowania i różnego rodzaju zachęt do budowy stacji. Mapowanie potrzeb i śledzenie regulacji unijnych w kwestii infrastruktury ładowania - praca samorządu z inwestorami.	-	11.2 Miasto powinno śledzić aktualne regulacje unijne w kwestii elektromobilności.	brak uwag	usunięta - realizowana		
	Mapowanie potrzeb i śledzenie regulacji unijnych w kwestii infrastruktury ładowania - praca samorządu z inwestorami.	-		-					

11.3 Infrastruktura ładowania dla samochodów elektrycznych prywatnych - tylko w oparciu o dane (nie tam, gdzie łatwo o przyłącze, a tam, gdzie ludzie będą używać).	-	-	-	11.3 Miasto powinno wspierać rozwój infrastruktury ładowania dla pojazdów elektrycznych w oparciu o dane i realne zapotrzebowanie.	brak uwag	ok	11.3 Wspieranie rozwoju infrastruktury ładowania dla pojazdów elektrycznych w oparciu o dane i realne zapotrzebowanie.
Partnerstwa, w których koszty budowy infrastruktury ładowania samochodów elektrycznych można rozkładać na kilka podmiotów.	Partycypowanie korporacji i firm w kosztach obsługi infrastruktury. Zyski firm.	11.5 Partnerstwa, w których koszty budowy infrastruktury ładowania samochodów elektrycznych można rozkładać na kilka podmiotów. Przede wszystkim koszty powinny ponosić podmioty prywatne, które potem czerpią z nich zyski.	-	11.4 Miasto powinno dążyć do przeniesienia części kosztów budowy infrastruktury ładowania dla pojazdów elektrycznych na podmioty prywatne, które będą czerpać z tego zyski. W tym celu miasto może wchodzić w partnerstwa z innymi podmiotami.	AL: Ze względu na duże zainteresowanie firm prywatnych Miasto przyjęło komercyjny model rozwoju ogólnodostępnej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, środków budżetowych. W związku z powyższym proponuje się usunąć rekomendację OL: Miasto przyjęło komercyjny model rozwoju ogólnodostępnej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, realizowany przez podmioty prywatne, bez udziału finansowego Miasta. W związku z powyższym proponuje się aby w treści rekomendacji wykreślić słowo: "części" lub w ogóle usunąć ją z listy. Jednocześnie, Panelistki i Paneliści powinni mieć prawo usłyszeć dlaczego miasto przyjęło taki model.	usunięta - realizowana	
11.6 Stworzenie strategii, jak w przyszłości miasto może zarabiać na komercyjnych usługach ładowania.	-	-	-	11.5 Miasto powinno wypracować rozwiązania, dzięki którym w przyszłości będzie mogło zarabiać na komercyjnych usługach ładowania.	AL: Ze względu na duże zainteresowanie firm prywatnych Miasto przyjęło komercyjny model rozwoju ogólnodostępnej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, środków budżetowych. W związku z powyższym proponuje się usunąć rekomendację OL: Miasto przyjęło komercyjny model rozwoju ogólnodostępnej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, realizowany przez podmioty prywatne, bez udziału finansowego Miasta. W związku z powyższym proponuje się aby w treści rekomendacji wykreślić słowo: "zarabiania" w takim przypadku jest pobieranie opłat za dzierżawę gruntu na którym stacja została wybudowana, co obecnie jest realizowane.	usunięta - realizowana	
P&R plus elektryki / shering	-	11.7 Łączenie strategii budowy parkingów P&R z rozwojem elektromobilności i car sharingu - stacje ładowania na parkingach, miejsca przesiadkowe na wypożyczane auta.	-	11.6 Miasto powinno łączyć strategię rozwoju elektromobilności z budową parkingów P+R, np. zapewniając infrastrukturę ładowania na parkingach.	wszystkie projektowane i budowane parkingi są wyposażane w ładowarki Parkingi P+R mają inne cele i nie są "stacjami" do ładowania pojazdów elektrycznych. Jest to usługa dodatkowa, poza zakresem ustawy o elektromobilności. Tak samo zakres mocy dostępnych ładowarek powoduje, iż parkingi P+R nie są objęte regulacjami ustawy o elektromobilności.	usunięta - realizowana	
kurierzy i taxi obowiązkowo do 2028	-	11.8 Tworzenie ram prawnych i praktycznych do zobowiązania firm kurierskich i taksówkowych do wymiany floty samochodowej na auta elektryczne do 2028 roku.	-	11.7 Miasto powinno stworzyć ramy prawne i praktyczne rozwiązania w celu zobowiązania firm kurierskich i taksówkowych do wymiany floty samochodowej na auta elektryczne do 2028 roku.	miasto nie posiada tego typu uprawnień. Rekomendację opiniuje się negatywnie w tej treści - do przeformułowania w stronę zachęcania i lobbina na poziomie krajowym.	ok	11.7 Zabieganie o stworzenie na poziomie centralnym ram prawnych umożliwiających zobowiązanie firm kurierskich i taksówkowych do wymiany floty samochodowej na auta elektryczne.
przedsiębiorstwa instalują panele fotowoltaiczne na swoich budynkach - obciążenie energetyczne miasta	-	11.9 Przedsiębiorstwa prywatne i publiczne powinny instalować panele fotowoltaiczne na swoich budynkach - obciążenie energetyczne miasta	ZMIANA 11.9 Rozwijaniu elektrycznego transportu w mieście powinny towarzyszyć inwestycje w odnawialne źródła energii (tam gdzie jest to możliwe dla miasta, np. budynkach miejskich i prywatnych) KOMENTARZ: Warto zawrzeć fragment o fotowoltaice na dachach parkingów	11.8 Miasto powinno rozwijać elektryczny transport w oparciu o odnawialne źródła energii, np. poprzez inwestycje w panele fotowoltaiczne na dachach parkingów i budynkach miejskich.	Panale fotowoltaiczne, instalowane na dachach budynków lub parkingów służą częściowemu zaspokojeniu potrzeb energetycznych danego obiektu. Kierowanie wyprodukowanej w ten sposób energii dla potrzeb transportu nie jest możliwe lub jest nieefektywne. Proponuje się następującą treść rekomendacji: "Miasto powinno dążyć do zmniejszenia kosztów energii elektrycznej (między innymi wykorzystywanej na potrzeby transportu), poprzez inwestycje w panele fotowoltaiczne np. na dachach parkingów i budynków miejskich." Jednocześnie warto podkreślić, że rekomendacja powiela się z jendą z (przyjętych) rekomendacji Krakowskiego Panelu Klimatycznego, pytanie więc czy trzeba ją dodatkowo głosować.	usunięta - rekomendacja KPK	
MPK elektryki do 2028	-	-	-	-	-	-	-
źródnicowana flota MPK	-	11.10 Wymiana floty autobusów MPK na elektryczne do 2028 roku.	-	11.9 Miasto powinno wymienić flotę autobusów MPK na elektryczne do 2028 roku.	Postulat ten jest niemożliwy do realizacji zarówno ze względu na koszty, jak i techniczne ograniczenia. mając na uwadze liczebność floty autobusów miejskiej komunikacji zbiorowej, wymiana wszystkich autobusów spalinowych na elektryczne nie jest możliwa ze względu na zbyt duże obciążenie budżetu Miasta Krakowa (koszt może wynieść ponad 2 mld. zł) oraz wzrost obciążenia sieci elektroenergetycznej. Jednocześnie, w celu poprawnego, w szczególności niezawodnego funkcjonowania sieci linii autobusowych, konieczna jest dywersyfikacja źródła zasilania pojazdów komunikacji zbiorowej. Mając powyższe na uwadze negatywnie opiniuje się przedmiotową rekomendację. Ewentualnie proponuje się zastępczą rekomendację: "Miasto powinno dążyć do zwiększenia udziału autobusów napędzanych paliwami alternatywnymi (szczególnie energią elektryczną), w użytkowanej do świadczenia usług przewozowych flocie pojazdów." Stopniowo, w ramach wymiany taboru na nowy. Wskazany termin - niegospodarność. Do końca żywotności autobusów Wzmacniam postulat o stopniowości. Ważny argument - nie wymieniamy czegoś co działa i spełnia swoją funkcję (szczególnie w obliczu tego, że głównym źródłem energii w Polsce jest wciąż spalanie węgla).	ok	11.9 Miasto powinno dążyć do stopniowego zwiększenia udziału autobusów napędzanych paliwami alternatywnymi (szczególnie energią elektryczną), we flocie krakowskiej komunikacji miejskiej.
Czy miasto powinno podejmować działania w kierunku wyprowadzenia ruchu tranzytowego? Jeśli tak, to w jaki sposób?							
ślepe jednokierunkowe ulice	-	12.1 Wprowadzanie do systemu drogowej ulic jednokierunkowych celowo "ślepych", tak aby utrudnić ruch tranzytowy w obrębie centrum miasta.	jednokierunkowe a ślepe to różne stopnie gradacji utrudnień - do rozważenia, celem - uspokojenie ruchu ??	12.1 Miasto powinno dążyć do wyprowadzania ruchu tranzytowego z centrum miasta poprzez zwiększanie liczby ulic jednokierunkowych lub ślepych.	Obecna Polityka Transportowa Miasta zakłada sukcesywną eliminację ruchu tranzytowego z centrum miasta. Odpowiednie kształtowanie sieci ulic jednokierunkowych sprzyja tego typu rozwiązaniom.	ok	12.1 Dążenie do wyprowadzania ruchu tranzytowego z centrum miasta poprzez zwiększanie liczby ulic jednokierunkowych lub ślepych.
zakaz tranzytu - znaki drogowe, w weekendy lub wybrane dni, do II obwodnicy	-	12.2 Wewnątrz II obwodnicy pilotażowo zakazać ruchu tranzytowego w weekendy lub wybrane dni przez znaki drogowe.	pilotażowo w jakiejśdni, a później pełen zakres	12.2 Miasto powinno przeprowadzić pilotaż zakazu ruchu samochodów ciężarowych wewnątrz II obwodnicy w weekendy lub wybrane dni tygodnia.	Obecnie wewnątrz II obwodnicy występuje ograniczenie tonażu, co do zasady jest to ograniczenie do 7 ton lub mniej.	usunięta - realizowana	
monitorowanie celów wjazdu tirów	-	12.3 Ograniczenia wjazdu samochodów ciężarowych do miasta - w pierwszej kolejności zbadanie i zrozumienie celów wjazdu tirów do miasta, żeby lepiej odpowiedzieć na wyzwanie. Rozwiązania mogą opierać się na ograniczenia godzinowych dla wjazdu czy dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu. Jednak z ograniczeniami powinny iść ruchy planistyczne i inwestycyjne np. budowa sieci magazynów	-	12.3 Miasto powinno określić i wdrożyć zasady ograniczenia wjazdu samochodów ciężarowych do miasta (np. wyznaczone godziny, dni tygodnia, dopuszczalna masa całkowita pojazdu), a jednocześnie wspierać tworzenie infrastruktury sieci magazynów na obrzeżach umożliwiającej dowóz towarów do miasta samochodami dostawczymi.	Rekomendacja jest jak najbardziej zasadna a idea sprzyjać będzie zrównoważonemu transportowi. Jednocześnie z uwagi na złożoność problemu (różne rodzaje transportów ciężarowych, różne cele i modele transportu) oraz ograniczenia formalno prawne w pierwszej kolejności trzeba sprawdzić czy w ogóle istnieje sensowna możliwość takiego ograniczenia (taka która będzie możliwa do wdrożenia, efektywna i jednocześnie do przyjęcia przez przedsiębiorców i mieszkańców). Proponujemy zatem zapis „Miasto powinno przeanalizować możliwość ograniczenia wjazdu samochodów ciężarowych do miasta (np. wyznaczone godziny, dni tygodnia, dopuszczalna masa całkowita pojazdu), a jeśli okaże się to możliwe i zasadne określić i wdrożyć zasady takiego ograniczenia. Ograniczeniom powinno towarzyszyć tworzenie rozwiązań odpowiadających na potrzeby transportu towarowego np. sieci magazynów na obrzeżach umożliwiających dowóz towarów do miasta samochodami dostawczymi.	ok	12.3 Określenie i wdrożenie zasad ograniczenia wjazdu samochodów ciężarowych do miasta (np. wyznaczone godziny, dni tygodnia, dopuszczalna masa całkowita pojazdu), a jednocześnie wspieranie tworzenia infrastruktury sieci magazynów na obrzeżach umożliwiającej dowóz towarów do miasta samochodami dostawczymi.

ograniczenia dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów		zwiększenia na dowóz towarów do miasta.			rozwiązani odpowiadających na potrzeby transportu towarowego np. sieci magazynów na obszarach umożliwiającej dowóz towarów do miasta samochodami dostawczymi."		
Co miasto powinno zrobić, aby zmniejszać zanieczyszczenia z transportu?							
eliminacja pojazdów nie spełniających norm	dopłaty do utylizacji samochodów nie spełniających norm	13.1 Dążymy do eliminacji pojazdów nie spełniających norm emisji spalin, w taki sposób aby koszty utylizacji takich pojazdów nie były przerzucone wyłącznie na mieszkańców	-	13.1 Miasto powinno dążyć do eliminacji pojazdów nie spełniających norm emisji spalin, w taki sposób aby koszty utylizacji takich pojazdów nie były przerzucone wyłącznie na mieszkańców.	realizowana - Strefa Czystego Transportu	ok - realizowana	13.1 Dążenie do eliminacji pojazdów nie spełniających norm emisji spalin w taki sposób, aby koszty utylizacji takich pojazdów nie były przerzucone wyłącznie na mieszkańców.
zieleń	-	13.2 Dodatkowe nasadzenia i inwestycja w zieleń jako sposób na walkę z niską emisją z transportu	ZMIANA 13.2 Szersze wykorzystanie pasów zieleni (np. łąki kwietne, krzaki) jako bezpieczny sposób oddzielenia tras pieszych, rowerowych i samochodowych, zielone ekrany akustyczne. Dbać o stare drzewa i istniejącą już przyrodę (np. poprzez przesadzanie) i zielone ciągi pieszo-rowerowe.	13.2 Miasto powinno dbać o to, żeby nowe inwestycje transportowe w maksymalnym możliwym zakresie zachowywały istniejącą przyrodę oraz wprowadzały nowe obszary zielone. 13.3 Miasto powinno szerzej wykorzystywać pasy zieleni (np. łąki kwietne, krzaki) jako bezpieczny sposób oddzielenia tras pieszych, rowerowych i samochodowych oraz wprowadzać zielone ekrany akustyczne tam, gdzie jest to możliwe.	brak uwag brak uwag	ok ok	13.2 Zapewnienie, by nowe inwestycje transportowe w maksymalnym zakresie zachowywały istniejącą przyrodę oraz gdzie tylko to możliwe wprowadzały nowe obszary zielone. 13.3 Szersze wykorzystywanie pasów zieleni (np. łąk kwietnych, krzaków) jako bezpiecznego sposobu oddzielenia tras pieszych, rowerowych i samochodowych oraz wprowadzanie zielonych ekranów akustycznych tam, gdzie jest to możliwe.
sct - egzekwowanie zasad po wprowadzeniu	-	13.3 Egzekwowanie ustalonych zasad po wdrożeniu Strefy Czystego Transportu od lipca 2024 roku	-	13.4 Miasto powinno egzekwować ustalone zasady po wdrożeniu Strefy Czystego Transportu od lipca 2024 roku	Kontrola będzie prowadzona przez Straż Miejską i Policję. Miasto jest w trakcie opracowywania rozwiązania mającego na celu ułatwienie egzekucji dla ww. służb ale potrzeba zmiany na szczeblu ustawy dopuszczającej możliwość egzekwowania tego typu naruszeń z urządzeń rejestrujących co teraz jest wyłącznie w kompetencji ITD.	usunięta - realizowana	
egzekwowanie przestrzegania norm hałasu przez pojazdy (modyfikowane tłumiki)	-	-	-	13.5. Miasto powinno skutecznie egzekwować przestrzeganie norm hałasu przez pojazdy.	brak uwag	ok	13.5. Skuteczna egzekucja przestrzegania norm hałasu generowanego przez pojazdy.
Jakie usprawnienia powinno się wprowadzać w infrastrukturze drogowej i zarządzaniu ruchem w mieście?							
Kształtowanie podstawowego układu sieci transportu zbiorowego w oparciu o szybki transport szynowy (STS), sieć tramwajową i kolej aglomeracyjną.	priorytet na premetro / transport szynowy	14.1 Kształtowanie podstawowego układu sieci transportu zbiorowego w oparciu o szybki transport szynowy (STS), sieć tramwajową i kolej aglomeracyjną.	ZMIANA 14.1 Należy zwiększyć przepustowość transportu szynowego, dostosować inne środki transportu do czasu kursowania T. szynowego a t. szynowy do godzin szczytu oraz późnych godzin powrotu, P+R przy punktach przesiadek na t. szynowy, zintegrować T. szynowy z innymi środkami oraz rozbudować sieć t. szynowego (czarne strefy, gdzie brakuje transportu). Jeżeli "okoliczność" sprawią, że pogorszy to funkcjonowanie całego transportu w Krakowie, a premetro ich nie rozwiąże nie powinny być bagatelizowane. zbyt szczegółowe	14.1 Transport szynowy powinien być priorytetem miasta, szczególnie w obrębie II i III obwodnicy. W związku z tym należy zwiększyć przepustowość transportu szynowego, dostosować inne środki transportu do czasu kursowania transportu szynowego a transport szynowy do godzin szczytu oraz późnych godzin powrotu.	brak uwag	ok	14.1 Zapewnienie priorytetu dla transportu szynowego w ramach II i III obwodnicy poprzez zapewnianie tramwajom pierwszeństwa na wszystkich skrzyżowaniach, dostosowanie ich rozkładów jazdy do godzin szczytu i późnych godzin powrotu oraz dostosowywanie innych środków transportu do kursowania tramwajów.
transport tramwajowy w III/II obwodnicy	-	14.6 Priorytet dla rozwoju transportu tramwajowego wewnątrz III i II obwodnicy.	-				
Przeniesienie ciężkości ruchu samochodowego na (kompletny) układ III i IV obwodnicy wraz z głównymi arteriami radialnymi.	przekierowanie ruchu i egzekwowanie	14.2 Przeniesienie ciężkości ruchu samochodowego na (kompletny) układ III i IV obwodnicy wraz z głównymi arteriami radialnymi (głównymi i odciążającymi). Wypracowanie sposobu na egzekwowanie przeniesienia ruchu.	-	14.2 Miasto powinno dążyć do przeniesienia ciężkości ruchu samochodowego na (kompletny) układ III i IV obwodnicy wraz z głównymi arteriami radialnymi (głównymi i odciążającymi) oraz wypracować sposób na egzekwowanie przeniesienia ruchu.	jest to uwarunkowane dostępem do dróg publicznych natomiast po domknięciu III i IV obwodnicy będzie to dogłębnie analizowane Akcja Ratunkowa dla Krakowa: Naszym zdaniem rozwiązanie jest sprzeczne z celami panelu. Ukończenie III obwodnicy spowoduje, że czasy przejazdu samochodem w dużej części miasta będą nie do pobicia dla transportu zbiorowego, a jest to kluczowy czynnik decydujący o wyborze środka komunikacji. Ponadto dodawanie jakiegokolwiek dodatkowej przepustowości dla samochodów zwiększa ich ruch, co zwiększa emisję CO2, hałas i smog. Proponujemy usunięcie słowa "kompletny". Kompletna III obwodnica wymagałaby na przykład bezpośredniego pociągu w tunelu, aby konkurować czasem przejazdu na przykład między np. Ruczajem a Prądnikiem. To w świetle Wieloletniej Perspektywy Finansowej i realiów finansowych miasta wydaje się niewykonalnym. Postulat dotyka wykluczających się priorytetów na rzecz rozwoju zrównoważonego transportu w myśli przykładu: drogi pasażerze, najpierw wydamy jeszcze kilka miliardów dla kierowców, a potem zobaczymy co dalej. Ponadto mieszkańcy domagają się w innej rekomendacji, aby inwestycje nie ingerowały w obszary zielone, a III obwodnica zdewastuje park krajobrazowy i las łęgowy, tereny przyrodniczo bezcenne. KAS: TEN postulat oznacza wzmocnienie uchu samochodowego w centrum miasta, co ma wiele negatywnych konsekwencji Za mało mamy informacji na temat kosztów zamykania III obwodnicy (finansowych, społecznych i środowiskowych) by głosować taką rekomendację ze słowem "kompletny". Warto też dodać, że w tej chwili miasto planuje otwarcie konsultacji na temat wschodniego odcinka III oraz powtórkę konsultacji na temat odcinka zachodniego.	ok	14.2 Dążenie do przeniesienia ciężkości ruchu samochodowego na układ III i IV obwodnicy wraz z głównymi arteriami radialnymi (głównymi i odciążającymi) oraz wypracowanie sposobu na egzekwowanie przeniesienia ruchu.

14.3 Ograniczanie pojemności układu drogowego wewnątrz III obwodnicy z zachowaniem hierarchizacji sieci.	Ograniczenie prawa wjazdu do obszaru II obwodnicy	-	-	14.3 Miasto powinno zmniejszać liczbę pojazdów w obrębie III obwodnicy. Należy zachować rozróżnienie na główne arterie o dużej przepustowości oraz mniejsze drogi, na których ruch powinien być uspokajany przez odpowiednie ograniczenia - progi wyspowe (nie spowalniające rowerzystów), wyniesione skrzyżowania, punktowe przewężenia, wizualne zawężenie przekroju drogi poprzez ustawienie słupków czy małej architektury blisko drogi.	Program ochrony powietrza - Strefa tempo 30 do końca 2025 r. wewnątrz III obwodnicy	ok - realizowana	14.3 Zmniejszanie liczby pojazdów w obrębie III obwodnicy. Należy zachować rozróżnienie na główne arterie o dużej przepustowości oraz mniejsze drogi, na których ruch powinien być uspokajany przez odpowiednie ograniczenia - np. progi wyspowe (nie spowalniające rowerzystów), wyniesione skrzyżowania, punktowe przewężenia, wizualne zawężenie przekroju drogi poprzez ustawienie słupków czy małej architektury blisko drogi.
14.4 Wprowadzenie uspokojenia ruchu na obszarze funkcjonalnego śródmieścia (tereny wewnątrz III obwodnicy).	-	-	-	-	-	-	-
Ograniczenie prawa wjazdu do obszaru II obwodnicy	-	14.9 Ograniczanie pojemności układu drogowego wewnątrz II obwodnicy wraz z próbą ograniczenia prawa wjazdu samochodów wewnątrz II obwodnicy.	-	-	-	-	-
Zakazać ruchu samochodom w wielu obszarach.	-	6.2 Ograniczyć dostęp dla samochodów do niektórych stref w mieście.	ZMIANA mikro; 6.2 Ograniczenie dostępu dla samochodów do niektórych stref w mieście. ślepe uliczki? Mało precyzyjne jakich samochodów ma to wykluczenie dotyczyć. zbyt szczegółowe	14.4 Miasto powinno przeprowadzić pilotażowy program wykluczenia ruchu samochodowego z wybranych ulic w obrębie II obwodnicy.	Biorąc pod uwagę obecne przepisy prawne, wprowadzenie całkowitych wyłączeń z ruchu na drogach publicznych jest skrajnie ciężkie do zrealizowania. Wynika to z szeregu uwarunkowań, konieczności zapewnienia dostępu do drogi publicznej itp.. Jednocześnie radykalne ograniczenie ruchu samochodowego zostało już wprowadzone w obrębie I obwodnicy (gdzie praktycznie nikt nie mieszka), a obecnie wdrażane jest na ul. Krupniczej (okolica o bardzo niskiej liczbie „zwykłych” mieszkańców). Biorąc pod uwagę, że obszar wewnątrz II obwodnicy zamieszkały jest przez bardzo wiele osób (Grzegorzki, Stare Podgórze, Kazimierz) należy głęboko rozważyć sens i celowości takiego wykluczenia oraz ewentualnie wskazać w jakich obszarach, na jakich „typach” ulic należało by wprowadzić wspomniane pilotaże. Warto też wskazać, jakie główne korzyści miało by to przynieść.	do dyskusji 1 kwietnia	14.4 Dążenie do ograniczania lub wyłączenia ruchu na wybranych ulicach w ramach II obwodnicy tam, gdzie jest to możliwe w kontekście obowiązujących przepisów.
W korytarzu Alei Trzech Wieszców (oraz na dalszym przedłużeniu w al. Konopnickiej) należy dążyć do realizacji wysokiej jakości korytarza transportu zbiorowego.	-	14.5 W korytarzu Alei Trzech Wieszców (oraz na dalszym przedłużeniu w al. Konopnickiej) należy dążyć do realizacji wysokiej jakości korytarza transportu zbiorowego, w tym sprawdzenia możliwości realizacji inwestycji tramwajowej.	-	14.5 Miasto powinno dążyć do do realizacji wysokiej jakości korytarza transportu zbiorowego w Alei Trzech Wieszców (oraz na dalszym przedłużeniu w al. Konopnickiej), w tym sprawdzić możliwości realizacji inwestycji tramwajowej.	Z uwagi na skalę przedsięwzięcia postulujemy by do rekomendacji dodać następujące zdanie „Decyzje o wdrażaniu wybranych rozwiązań muszą wynikać z wiarygodnych analiz transportowych wykazujących efektywność danego wariantu.”	ok	14.5 Dążenie do realizacji wysokiej jakości korytarza transportu zbiorowego w Alei Trzech Wieszców (oraz na dalszym przedłużeniu w al. Konopnickiej), z uwzględnieniem możliwości realizacji inwestycji tramwajowej. Decyzje o wdrażaniu wybranych rozwiązań muszą wynikać z wiarygodnych analiz transportowych wykazujących efektywność danego wariantu
priorytet na premetro / transport szynowy	-	14.10 Priorytet na premetro, czyli rozwój Krakowskiego Szybkiego Tramwaju - formy przejściowej pomiędzy tramwajem a metrem.	ZMIANA 14.10 Priorytet premetro - krakowski szybki tramwaj połączony z kampanią informacyjną i edukacyjną dotyczącą harmonogramu prac wykonywania poszczególnych etapów premetra uwzględniając benefity. Wybór premetra jako priorytet pomimo okoliczności. Komentarz: Premetro i krakowski szybki tramwaj to nie to samo.	14.6 Priorytetem miasta powinien być rozwój premetra. Rozwój powinien być połączony z kampanią informacyjną i edukacyjną dotyczącą harmonogramu prac wykonywania poszczególnych etapów premetra i przedstawiającą korzyści wynikające z premetra.	Obecnie Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie (ZIM) proceduje uzyskanie decyzji środowiskowej dla budowy pierwszej linii premetra – Etap I, tj. odcinek od Ronda Generała Maczka do ul. Piastowskiej. Podczas aktualnie prowadzonych prac na stronie ZIM oraz na stronie krakow.pl są publikowane artykuły informacyjne dotyczące premetra. Ponadto w miarę postępu prac ZIM będzie umieszczał wiadomości dot. premetra, w tym m. in. harmonogramy realizacji inwestycji, planowane najbliższe działania oraz zalety tego środka . Obecnie Wykonawca jest w trakcie opracowywania raportu oceny oddziaływania na środowisko oraz przygotowania spotkań konsultacyjnych dot. środowiskowych uwarunkowań realizacji pierwszego etapu linii premetra, które odbędą się na terenie dzielnica przez które przebiega ten etap. Miasto powinno przeprowadzić rzetelną analizę efektywności ekonomicznej premetra i zaproponowanych rozwiązań projektowych. Należy bowiem pamiętać o konieczności zaangażowania ogromnych środków finansowych na szereg lat	ok - realizowana	14.6 Priorytetem miasta powinien być rozwój premetra. Rozwój powinien być połączony z kampanią informacyjną i edukacyjną dotyczącą harmonogramu prac wykonywania poszczególnych etapów premetra i przedstawiającą korzyści wynikające z premetra.
Jak informować i edukować osoby mieszkające oraz przyjeżdżające do Krakowa w kwestiach poruszania się po mieście?							
JEDNO ŹRÓDŁO DANYCH - otwarte, aktualizowane, integrujące różne typy danych w myśl idei Smart CITY Do końca 2023 r. Urząd Miasta Krakowa we współpracy z Metropolią Krakowską stworzy koncepcję funkcjonowania jednego źródła danych; Do końca 2024 r. Urząd Miasta Krakowa we współpracy z Metropolią Krakowską stworzy źródło danych i będą funkcjonować pierwsze moduły źródła danych.	żeby to źródło danych było dostępne dla mieszkańców i innych podmiotów. co to za źródło danych, czego mają dotyczyć? dane powinny być przedstawione w przystępny, popularnonaukowy sposób	15.1 JEDNO ŹRÓDŁO DANYCH - aktualizowane, integrujące różne typy danych o mieście i transporcie w myśl idei Smart CITY, także dostępne dla mieszkańców i innych podmiotów gospodarczych. Dane mogą być publikowane również w przystępnej formie popularnonaukowej. Do końca 2023 r. Urząd Miasta Krakowa we współpracy z Metropolią Krakowską stworzy koncepcję funkcjonowania jednego źródła danych a do końca 2024 r. stworzy samo źródło danych i będą funkcjonować pierwsze moduły źródła danych.	ZMIANA 15.1 Informacje dostępne dla każdej grupy społecznej w różnych formach w czytelny sposób na temat - możliwość transportu między zdefiniowanymi punktami, kosztów, czasu, ilości punktów przesiadkowych, potrzebnej energii - wytworzonego CO2. Zabrakło podkreślenia dostępności danych online np. poprzez aplikację (dostęp dla twórców aplikacji i innych rozwiązań cyfrowych) Rekomendacja zbyt okrojona tylko do rozkładu jazdy (rozbudować w kierunku pozostałych danych)	15.1 Miasto we współpracy z Metropolią powinno stworzyć i wdrożyć zintegrowaną aplikację wspierającą wybór zrównoważonego transportu, która w czytelny sposób będzie przekazywać informacje o: możliwościach transportu między zdefiniowanymi punktami, z wykorzystaniem wszystkich dostępnych środków transportu, kosztów, czasu, ilości punktów przesiadkowych, potrzebnej energii - wytworzonego CO2.	Planer podróży jest poza zakresem ale: Miasto wspiera działania w zakresie udostępniania danych dane np. GTFS (gfts.ztp.krakow.pl) dla twórców aplikacji trzecich, gdyż miasto nie jest w stanie samodzielnie utrzymywać i rozwijać aplikacji w szerokim zakresie funkcjonalności. Generalnie przychylamy się do rekomendacji z uwagą, że na ten moment wiele działań ze strony miasta jest ograniczone przy obecnych uwarunkowaniach prawnych i technicznych. W pierwotnej wersji chodziło o budowę jednego źródła danych.	ok	15.1 Wspieranie utworzenia jednego zintegrowanego i łatwo dostępnego źródła danych (np. aplikacji), w którym możliwe będzie sprawdzenie możliwości transportowych na konkretnych trasach w ramach aglomeracji krakowskiej i innych danych, np. kosztów takiej podróży, liczby punktów przesiadkowych oraz wytworzonego CO2.
technologia - aplikacja zintegrowana	-	15.4 Stworzenie zintegrowanej aplikacji wspierającej wybór zrównoważonego transportu.	-	-	-	-	-

JEDNO UZGODNIONE PODEJŚCIE DO PROMOCJI „MOBILNOŚCI WŁĄCZAJĄCEJ” – prezentujące możliwości przemieszczania się, zmiany nawyków, zaspokajającej potrzeby różnych grup społecznych - wypracowane do marca 2025 rekomendacje dot. zasad promocji mobilności włączającej (przez Forum Mobilności Zrównoważonej lub podobny podmiot).	nie wiadomo o co chodzi (luźno) promować leasing samochodów	15.2 JEDNO UZGODNIONE PODEJŚCIE W GMINACH METROPOLII KRAKOWSKIEJ DO PROMOCJI TRANSPORTU ZRÓWNOWAŻONEGO. Podejście, które prezentuje różne możliwości przemieszczania się (nie tylko oparte na samochodach), zmiany nawyków, pokazujące transport publiczny jako zaspokajający potrzeby różnych grup społecznych. Założenie to powinno wspierać sieciowanie się okolicznych gmin - Podejście powinno zostać wypracowane do marca 2025 roku.		15.2 Miasto we współpracy z gminami metropolii krakowskiej powinno dążyć do wypracowania wspólnego podejścia do promocji zrównoważonego transportu publicznego. Podejście powinno zostać wypracowane do marca 2025 roku.	Rekomendacja mało konkretna i mało podatna na skuteczny monitoring? Czym jest "podejście", jak wygląda w praktyce? Jak się je operacjonalizuje?	ok	15.2 Zacieśnienie współpracy z gminami metropolii krakowskiej w celu wypracowania wspólnego podejścia do promocji zrównoważonego transportu publicznego. Takie podejście powinno zostać wypracowane do marca 2025 roku.
Spójność przekazu i prowadzenie jasnej i czytelnej narracji w procesie zarządzania systemem transportowym.	miasto jasno komunikuje mieszkańcom swoje priorytety. przystępny język komunikacji, dostępne panele interaktywne z mapami miasta, jak dojechać spójność i scentralizowanie	15.3 Spójność przekazu i prowadzenie jasnej i czytelnej narracji wypracowanej dla całego miasta i pomiędzy wydziałami o procesie zarządzania systemem transportowym. Narracja powinna być dostępna i zrozumiała dla wszystkich mieszkańców i umożliwiać lepsze planowanie swoich podróży.	-	15.3 Miasto powinno zadbać o skuteczny przepływ informacji między swoimi wydziałami oraz prowadzić spójną i jasną komunikację o procesie zarządzania systemem transportowym, wyjaśniając mieszkańcom i mieszkankom cele podejmowanych działań.	Rekomendacja trudna do zoperacjonalizowania i monitorowania.	ok	15.3 Zapewnienie skutecznego przepływu informacji między wydziałami Urzędu Miasta oraz prowadzenie przez jednostki miejskie spójnej i jasnej komunikacji o procesie zarządzania systemem transportowym, wyjaśniającej mieszkańcom i mieszkankom cele podejmowanych działań.
edukacja o rozwiązaniach	-	15.5 Lepsza edukacja i informowanie mieszkańców o już istniejących możliwościach wspierania zrównoważonego transportu.	-	15.4 Miasto powinno dbać o zróżnicowanie kanałów informowania i edukowania o zrównoważonym transporcie. Informacje powinny pojawiać się online i offline - blisko mieszkańców (m.in. w formie plakatów na dworcach i przystankach, w szkołach, miejscach pracy, spółdzielniach).	brak uwag	ok	15.4 Dbalność o zróżnicowanie kanałów informowania i edukowania o zrównoważonym transporcie. Informacje powinny pojawiać się online i offline, blisko mieszkańców (m.in. w formie plakatów na dworcach i przystankach, w szkołach, miejscach pracy, spółdzielniach oraz w ramach dni otwartych).
Dbać o zróżnicowanie kanałów informacji (nie tylko np. internet, też plakaty, szkoły, miejsca pracy itp. na dworcach i przystankach	-	15.6 Dbąć o zróżnicowanie kanałów informacji (nie tylko internet, aplikacje), też plakaty na dworcach i przystankach, informowanie w szkołach, miejscach pracy.	-	15.5 Miasto powinno zachęcać do korzystania ze zrównoważonego transportu turystów, np. dostarczając im krótki poradnik komunikacyjny. W tym celu powinno nawiązać współpracę z bazą hotelową, stronami umożliwiającymi rezerwacje lub wykorzystując geolokalizację przy wjeździe do miasta, do wysyłania sms-ów.	Przed wdrożeniem działań zniechęcających turystów nocujących w Krakowie do poruszania się samochodem po mieście należałoby przeprowadzić analizę skali problemu. Z obserwacji wynika, że turyści raczej unikają poruszania się po Krakowie własnym samochodem ze względu na wąskie ulice, strefę płatnego parkowania, stres wynikający z poruszania się samochodem po nieznanym sobie, dużym mieście i ograniczenia w zwiedzaniu miasta (zawsze trzeba wrócić do zaparkowanego samochodu mimo iż jest w zupełnie innej części miasta niż zakończyło się zwiedzanie). Postulujemy dodanie do rekomendacji zapisu o uzależnieniu podjęcia opisanych działań od wyników przeprowadzonych analiz skali problemu.	ok	15.5 Analiza zachowań transportowych wśród turystów i w razie potrzeby podjęcie działań mających na celu zachęcanie ich do korzystania ze zrównoważonego transportu, np. poprzez krótki poradnik komunikacyjny udostępniany w hotelach, na stronach rezerwacyjnych lub sms-em z wykorzystaniem geolokalizacji przy wjeździe do miasta.
też miejsca dla turystów (współpraca z hotelami i bookingiem)	z wykorzystaniem już istniejących zasobów skondensowane źródło wiedzy o podstawach transportu w mieście, wszystkie kluczowe informacje "Poradnik komunikacyjny" można wykorzystać też telefon, że wjeżdżasz do miasta i dostajesz smsa z linkiem i kluczowymi informacjami	15.7 Zachęcanie do wspierania rozwoju zrównoważonego transportu turystów, którzy odwiedzają Kraków we współpracy z bazą hotelową czy stronami rezerwacyjnymi lub wykorzystując geolokalizację przy wjeździe do miasta. Turyści mogliby otrzymywać krótki poradnik komunikacyjny, który zachęca do zrównoważonych podróży w mieście.	-	15.6 Jednostki Urzędu Miasta zajmujące się transportem powinny wspólnie organizować dzień otwarty zrównoważonego transportu.	Prowadzone już są wspólne działania m.in. w ramach Tygodnia Mobilności, Dzień bez Samochodu - wrzesień co roku. Taki dzień otwarty powinien być w ramach tego tygodnia - 16 do 22 września / Rekomendacja mogłaby też być częścią innej - jako narzędzie do realizacji bardziej ogólnego celu związanego z promocją zrównoważonego transportu.	usunięta - połączona z 15.4	
dzień otwarty organizowany przez jednostki zajmujące się transportem	-	15.8 Dzień otwarty zrównoważonego transportu organizowany przez jednostki zajmujące się transportem.	-				

W jaki sposób miasto powinno konsultować z mieszkańcami i mieszkankami inwestycje związane z transportem?
wszystkie rekomendacje z tej sekcji przeniesione do punktu 1