Magiczny Kraków

Rekomendacje i raport

2023-08-03

Paneliści przegłosowali ponad 40 rekomendacji. Poniżej dostępna jest pełna lista propozycji, które uzyskały co najmniej 80-proc. poparcie i zostały pozytywnie zaopiniowane przez Zespół Monitorujący. Rekomendacje są wiążące dla władz miejskich.

Jako Panelistki i Paneliści Krakowskiego Panelu Transportowego rekomendujemy władzom miasta podjęcie następujących działań:

1. 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/rowerzystek w wybranych miejscach.
2. 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).
3. Dalsza poprawa komfortu podróży w komunikacji miejskiej z dbałością o odpowiednią wentylację, klimatyzację, czystość oraz zapach.
4. 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.
5. 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.
6. Priorytetem miasta powinien być rozwój transportu publicznego (a w szczególności tramwajowego i premetra), tak aby stawał się on coraz bardziej dostępny, wygodny i szybszy niż samochód do przemieszczania się po mieście.
7. 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.
8. Zapewnienie, by nowe inwestycje transportowe w maksymalnym zakresie zachowywały istniejącą przyrodę oraz gdzie tylko to możliwe wprowadzały nowe obszary zielone.
9. Dbałość 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).
10. 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 uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnościami.
11. 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.
12. Zacieśnianie współpracy z Urzędem Marszałkowskim i PKP w kwestii rozwoju kolei aglomeracyjnej.
13. 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.
14. 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.
15. Uwzględnianie w Miejskich Planach Zagospodarowania Przestrzennego dla nowych osiedli wymogów dotyczących zapewnienia bazy lokali usługowych na potrzeby mieszkańców/mieszkanek.
16. Skuteczne egzekwowanie przepisów o korzystaniu z buspasów.
17. 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.
18. 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
19. 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.
20. Bieżące monitorowanie stanu infrastruktury tramwajowej i wprowadzenie kalendarza jej zaplanowanych remontów, tak, aby nie dopuścić do spadku prędkości tramwajów na skutek braku bieżącego utrzymania i podnosić ją tam, gdzie to możliwe.
21. Rozwijanie sieci połączeń i infrastruktury transportowej na obrzeżach miasta na podstawie analizy potrzeb.
22. 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.
23. Priorytetem miasta powinien być dialog z szerokim gronem interesariuszy/interesariuszek na rzecz rozwoju zrównoważonej mobilności. Formy dialogu powinny być różnorodne i systematycznie rozwijane, tak by uwzględniały głos wszystkich grup społecznych.
24. 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 (dzielnicy) - zgodnie z koncepcją miasta 15-minutowego - oraz rozwój usług publicznych online.
25. Miasto powinno dążyć do stopniowego zwiększenia udziału autobusów napędzanych paliwami alternatywnymi (szczególnie energią elektryczną) we flocie krakowskiej komunikacji miejskiej.
26. Skuteczna egzekucja przestrzegania norm hałasu generowanego przez pojazdy.
27. Dalsze rozszerzanie oferty dostępnych form biletów na komunikację miejską (np. o bilety

przystankowe, bilety na kilka przejazdów).

28. Kontynuowanie działań na rzecz stworzenia zintegrowanego biletu na komunikację miejską i aglomeracyjną.
29. 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.
30. Zapewnienie skutecznego przepływu informacji między wydziałami Urzędu Miasta oraz prowadzenie przez jednostki miejskie spójnej i jasnej komunikacji o procesie zarządzania systemem transportowym, wyjaśniającej mieszkańcom/mieszkankom cele podejmowanych działań.
31. Dalsze zachęcanie pracodawców/ pracodawczyń, aby promowali/promowały zrównoważony transport wśród swoich pracowników/pracowniczek, np. poprzez dopłaty do komunikacji miejskiej jako benefit pracowniczy, stwarzanie możliwości pracy hybrydowej i pracy w elastycznych godzinach lub wprowadzenie tak zwanych korpobusów.
32. 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.
33. 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.
34. Przeprowadzenie akcji informacyjnej o obowiązujących przepisach dotyczących hulajnóg, rolek i innych urządzeń transportu osobistego w ruchu miejskim oraz zapewnienie skutecznego egzekwowania tych przepisów.
35. Opracowanie i wdrożenie kampanii informacyjno-promocyjnej na temat transportu zbiorowego, w szczególności skierowanej do kierowców/kierowczyń.
36. 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.
37. Zapewnianie 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.
38. Zwiększenie skuteczności egzekwowania przepisów dotyczących parkowania.
39. Kampania informacyjna wyjaśniająca cele strefy płatnego parkowania oraz sposób wydatkowania środków z opłat parkingowych.
40. Dążenie do eliminacji pojazdów niespełniających norm emisji spalin w taki sposób, aby koszty utylizacji takich pojazdów nie były przerzucone wyłącznie na mieszkańców/mieszkanki.
41. Powołanie społecznego ciała doradczego złożonego z przedstawicieli i przedstawicielek różnych grup w mieście (mieszkańców/mieszkanek całej metropolii, w tym panelistów/panelistek, przedsiębiorców/przedsiębiorczyń, władz, niezależnych ekspertów/ekspertek), które będzie cyklicznie spotykać się, proponować i opiniować rozwiązania związane ze zrównoważonym transportem oraz określenie zakresu kompetencji i zasad jego funkcjonowania.

42. Poprzedzanie wprowadzania rozwiązań w zakresie ruchu i parkowania pilotażami na mniejszą skalę i/lub dialogiem z mieszkańcami/mieszkankami danego rejonu.
43. Konsekwentne opieranie miejskich planów na nowe inwestycje w system komunikacji publicznej na wynikach badań przepustowości poszczególnych kursów.

Prezentacja z przekazania rekomendacji [PDF]

Raport z realizacji Krakowskiego Panelu Transportowego

W raporcie z realizacji projektu i załącznikach znajdują się szczegółowe informacje na temat Krakowskiego Panelu Transportowego: opis procesu, przygotowań, metodologii, przebieg Panelu oraz listę rekomendacji z komentarzami pokazującymi dyskusje, które toczyły się wokół rekomendacji.

Raport z realizacji [PDF]

Załączniki do raportu:
1a. Konsultacje przed Panelem [PDF]
1b. Konsultacje w trakcie Panelu [PDF]
2. Opis procedury doboru próby [PDF]
3. Zaproszenie KPT [PDF]
4. Droga rekomendacji (opinie ZM) [PDF]
5. Wyniki głosowania [PDF]

Raport z ewaluacji [PDF]