

Zaczynamy! Co należy zrobić, by zapewnić lepszą optymalizację przemieszczania się po mieście?

Promować ruch pieszy, rowerowy i transport zbiorowy.

Udrożnić główne arterie komunikacyjne, zmienić synchronizację sygnalizacji świetlnej, zmienić priorytety na skrzyżowaniach z sygnalizacją, tak by premiować bardziej obciążone kierunki. Zlikwidować powstałe zwężenia ulic (np Medweckiego, Meissnera) by przywrócić ich przepustowość. Analiza zasadności buspasów na nieuczęszczanych przez więcej niż 2 linie trasach (np. ciąg ul. Lipska - Botewa).

Poszerzanie dróg, budowa dróg szybkiego ruchu, zwiększanie liczby miejsc parkingowych

Zmniejszyć ilość samochodów prywatnych, a zwiększyć pojazdów transportu publicznego. Można to łatwo osiągnąć – zwiększając koszty parkowania w Krakowie i finansując z tych pieniędzy komunikację miejską (zamiast z biletów).

Wszyscy wygrywają, Ci których stać jeżdżą bez korków i parkują bez problemów.
Ci, których nie stać na wysokie opłaty, jeżdżą MPK za darmo.

Każdy wygrywa, ale wszyscy narzekają 😊

Przede wszystkim słuchać mieszkańców

Zatrzymajcie zabudowę zielonego lotniska w Czyżynach! Odstąpcie od skandalicznego pomysłu budowy drogi w środku zielonej otuliny !

uzupełnić brakujące fragmenty dróg rowerowych. zadbać o ich jakość bo wiele z nich nie spełnia standardów wynikających z rozporządzenia (krawężniki, nierówne przejazdy, słabe oznakowanie...)

wspólny bilet na kolej SKA, tramwaje i autobusy

możliwość parkowania na parkingach park and ride również całą dobę a nawet dwie doby
udostępnienie parkingów sklepowych i marketowych w niedziele niehandlowe dla użytkowników zewnętrznych

zmienić przepisy budowlane wprowadzające hybryde parking wielopoziomowy otwarty z dwóch stron i zamknięty z dwóch przeciwnych co pozwoli lokalizować takie parkingi bliżej granicy działki niż to jest możliwe dla parkingów otwartych w obecnym rozumieniu terminu

1. Regularnie kontrolować czy buspasami poruszają się faktycznie samochody do tego uprawnione, co pozwoli uniknąć blokowania buspasa, gdy ktoś "na gwałt" chce zjechać z buspasa na sąsiedni zakorkowany pas, bo a zakrętem zobaczył niespodziewany radiowóz.
Nie pojedzie dalej, tylko blokuje buspas, aż go ktoś wpuści.
2. Zamontować kamery na skrzyżowaniach przed którymi są często korki (np. Pisarka, Stella-Sawickiego i Florera) aby nie opłacało się wjeżdżać na skrzyżowanie jeśli nie ma możliwości zjechania z niego. Obecnie wspomniane skrzyżowanie jest non-stop zablokowane przez samochody jadące do góry ku Bora-Komorowskiego. Nikt tego nie kontroluje, służb nie ma.
Podobnie jest na skrzyżowaniu pod wiaduktem Opolska-29 listopada przez samochody jadące z Centrum w kierunku Ikea.
3. Przebudować przy okazji budowy drogi do Cogiteonu zjazd z os. Oświecenia na Bora-Komorowskiego.
4. Zlikwidować część lewoskrętów: nie z każdej uliczki kierowca będzie skręcać w lewo np. na drogę krajową. Niech dojedzie do ważniejszej drogi i wtedy dać mu lewoskręt na sygnalizatorze z niej niech ma płynne włączenie się do ruchu.
5. Urzędnicy powinni rozmawiać z ludźmi przed wprowadzeniem zmian a nie iść na rympał, bo się wie lepiej (np. autobus przez Avię).
6. Urzędnicy ZDMK powinni mieć zakaz jeżdżenia samochodami służbowymi - pojeżdżą MPK, to zobaczą realne skutki wdrażanych pomysłów.
Pieszorowerowe tunele pod liniami kolejowymi, w miejscach. Ścieżki pieszorowerowe wzdłuż niektórych linii kolejowych
Spowodować aby środki komunikacji miejskiej nie jeździły stadami (czyli jeden za drugim) a później przez 15 min nic.

Uatrakcyjnić komunikację zbiorową i rozbudować infrastrukturę rowerową

Ścieżka rowerowa wzdłuż Wilgi powinna być dociągnięta aż do bulwarów wiślanych. Przed ulica Konopnickiej powinna zjechać z wału na między wale i potem pod mostem w ciągu ulicy Konopnickiej, oraz pod mostem rRetmańskim połączyć się z ścieżką wzdłuż Wisły. Dla mnie osobiście byłoby to skrócenie drogi do pracy i jakieś 5 minut, a kosztowałoby jakiś promil tego co trasa łagiewnicka. Pozdrawiam

Priorytet dla transportu zbiorowego i ruchu rowerowego. Filtrowanie przejazdu samochodem

Należy prowadzić redystrybucję przestrzeni - zmniejszać ilość powierzchni miasta przeznaczoną dla samochodów, uzyskaną powierzchnię przeznaczyć w celu poprawy przemieszczania transportem zbiorowym, a także w celu tworzenia dróg dla rowerów.

Dalsze uzupełnianie sieci DDR, wyrównanie krawężników w ciągu DDR, darmowa komunikacja miejska, egzekwowanie przepisów dot parkowania aut.

Organizacja dróg/pasów dla rowerów łączących w sposób ciągły długie odległości. O ile relacja wschód-zachód to niemal bezkolizyjna droga wzdłuż Wisły, tak kierunek północ - południe to tragedia. Zapewnienie takiego połączenia, jak najprostszego i z przystankami ograniczonymi do minimum, pozwoliłaby przekonać większą ilość osób, że rower może być przyjemny, bezpieczny i o wiele szybszy niż samochód, jako codzienny środek transportu

Budować świadomość społeczną i przygotowywać zachęty do innych niż auto form transportu

kierować się w stronę zmiany modelu transportowego w celu zmniejszenia udziału samochodów prywatnych w podróżach na rzecz transportu zbiorowego (w tym kolei), ruchu rowerowego i pieszego

wspierać komunikację miejską; obecne ceny biletów jednorazowych są niemal równe kosztom ponoszonym na jazdę samochodem co sprawia, że nie jest to środek pierwszego wyboru w sytuacjach gdy inne sposoby napotykają na trudności (pogoda, okresy wyjazdowe itp).

Ustanowić ograniczenie prędkości 30 km/h jako standardowe na obszarze całego Krakowa. Na ulicach, które funkcjonują jako główne ciągi komunikacyjne znakami zostanie podniesiona prędkość do 50 czy nawet 70 km/h, tak jak ma to miejsce obecnie. Dodatkowo należy pilnie wprowadzić filtrowanie tranzytu, by uchronić ulice, które nie są do tego predystynowane, przed niechcianym ruchem tranzytowym.

Lepsze mapki

Miasto jest jakie jest. Obecnie rośniemy w liczbe ludzi i aut (bo to auta najwiecej jednak miejsca zajmują). Musimy probowac zmienic w ludziach podejscie aby wybor auta do pojechania po bulki nie byl pierwszym wyborem. Ludzie z wygody potrafią 500 m podjezdzac autem po bulki, do pracy nawet.

Zsynchronizować światła na głównych ulicach. Kiedyś była informacja z jaką prędkością trzeba jechać aby zdążyć na następnych światłach.

jeden tani bilet miesięczny na mpk i pociągi w obrębie Krakowa (50PLN)

Uspokajać ruch

usunąć przeszkody w ruchu autobusowym (wydzielić buspasy, zamknąć niektóre ulice dla ruchu samochodowego), zwiększyć częstotliwość kursów, wprowadzić nowe linie autobusowe prowadzone przez huby transportu miejskiego jak ICE czy Rondo Mogilskie. zagęścić siatkę wydzielonych ścieżek rowerowych

Odważniejsze wydzielanie DDR z jezdni i odważniejsze wytyczanie buspasów tam, gdzie są co najmniej 2 istotne linie autobusowe.

Najlepsze efekty w postaci optymalizacji proces przemieszczania się po mieście w stosunku do kosztów dałoby wprowadzenie monitoringu i rzeczywistego egzekwowania zakazu wjazdu na skrzyżowanie w sytuacji, gdy nie ma możliwości opuszczenia go. Na wielu kluczowych skrzyżowaniach jest to chroniczny problem, który powoduje olbrzymie zakłócenia płynności ruchu.

Więcej buspasow, większe ograniczenia dla wjazdu samochodem, więcej bezkolizyjnych dróg dla rowerow

Sprawny system przesiadkowy, korekta przystanków obsługujących kilka linii tramwajowych i autobusowych. Czas przejścia do danego przystanku jest zbyt długi, przykładem jest skrzyżowanie ulic Lipskiej i Saskiej gdzie przesiadka nie funkcjonuje sprawnie.

Należy zapewnić niezawodny transport publiczny, który będzie lepszą opcją niż wybór własnego samochodu

Zmniejszyć ilość bezsensownych i niebezpiecznych ścieżek rowerowych. Wąskie drogi z kontrpasami dla raz, że i tak nie będą wykorzystane przez myślących rowerzystów, dwa stwarzają tylko niebezpieczeństwo dla kierowców, którzy muszą uważać czy jednak ktoś nie jedzie. Usunięcie też wszystkich buspasów - raz, że dyskryminujemy ludzi dzieląc ich na lepszych jeżdżących autobusami i gorszych jeżdżących autami, dwa, że powoduje to ogromne korki, które są uciążliwe dla wszystkich (przykład wyjazd na aleje od strony dworca w okolicach politechniki - tam wyjazd na pasie dla samochodów jest niebezpieczny, niewygodny, a pas dla autobusów bardzo często jest pusty). Zlikwidowanie strefy płatnego parkowania - nie dość, że jest nieproporcjonalnie droga do zarobków, to jeszcze powoduje, że na jej granicach tworzą się masowe parkingi tam gdzie tylko to możliwe. Kolejnym krokiem powinno być poszerzanie istniejących ważnych arterii (np Alei Trzech Wieszców). Takie drogi służą szybkiego transportu z jednego końca miasta na drugi, więc powinny zapewniać maksymalną przepustowość - jak najmniej świateł, przejść dla pieszych (zamiast tego kładki/przejścia podziemne). Kolejny krok to usuwanie tramwajów i zastępowanie tego metrem. Chcąc czy nie chcąc trzeba usuwać masowy transport publiczny z ulic i dawać go pod ziemię. Zamiast istniejących tras tramwajowych zrobić na ich miejscu albo pasy dodatkowe dla samochodów (tam gdzie są tuż obok drogi), albo ścieżki rowerowe (gdzie te trasy są oddzielone - przykład Dietla). Ostatnim (ale tak naprawdę podstawowym) krokiem powinno być planowanie - nie jest trudno określić jak powinny wyglądać docelowo przepływy ludzi - z pracy do domów itp. - to właśnie to powoduje największe korki ponieważ w Krakowie nie ma stref które w przemyślany sposób by to planowały. Lepiej zbudować i zaprojektować dzielnicę biurową, z dobrymi drogami i transportem publicznym (oczywiście pod ziemią) żeby potem łatwo sterować ruchami ludzkimi, ponieważ w chwili obecnej to wygląda tak, że wszyscy, wszędzie, na raz jada o podobnych godzinach.

Zminimalizować ilość przesiadek wydłużając długość linii, odwrotnie, niż to zaczęto robić dobrych kilka lat temu. Umożliwić sprawdzanie rozkładów jazdy z innych przystanków w automatach biletowych. Być może warto by też udostępnić w automatach aplikację do planowania podróży. Nie każdy ma smartfona, a do tego dobry Internet w nim. W przypadku korków umożliwić opuszczenie pojazdu pasażerom poza przystankami, na żądanie, w bezpiecznym miejscu. Wprowadzić elektroniczne tablice informacyjne o czasie odjazdów takie jak dla tramwajów także dla autobusów.

Zwiększyć ilość ścieżek dla rowerzystów ale także dla hulajnóg, deskorolek, rolek itp - nie zamykamy się tylko w kategoriach: zmotoryzowany, pieszy i rowerzysta

'-Więcej parkingów, zwłaszcza w centrum.

-Lepszej jakości komunikacja zbiorowa, czyli więcej kursów, więcej linii, linie bezpośrednie, znaczne skrócenie czasu przejazdu.

-Upłynnianie ruchu, zamiast jego spowalnianie.

udrożnić Aleje 3 Wieszczów (permanentne korki już od Bonarki), przywrócić pierwotną organizację ruchu (dwukierunkową) na Basztowej, Dunajewskiego, Podwale aby mieszkańcy pobliskich ulic nie krążyli po okolicznych uliczkach emitując spaliny, tracąc czas, paliwo na dotarcie do domów. Umożliwić mieszkańcom strefy ograniczonego ruchu (w obrębie Plant) przejazd w ciągu dnia ul. Dominikańska - do Św. Gertrudy aby odciążyć ul. Poselską. W celu uspokojenia ruchu w ścisłym centrum zamontować system kamer czytających tablice rejestracyjne zamiast tracenia czasu straży miejskiej na okazjonalne kontrole wjazdu do strefy ograniczonego wjazdu.

Zwiększyć gęstość ścieżek rowerowych. Rower jest najtańszym i najszybszym środkiem transportu w mieście, a infrastruktura rowerowa jest najtańsza w budowie i utrzymaniu.

Rozwijać komunikację rowerową (ścieżki, rowery miejskie!), komunikację miejską (zachęcać do korzystania zamiast ciągle podnosić ceny), projektować remonty/drogi z uwzględnieniem ruchu pieszego i rowerowego

Zadbać o jakość

Uregulować w ścisłym centrum ruch pieszych. Wchodzący cały czas piesi bardzo utrudniają płynności ruchu

Stosować zasady planowania przestrzennego
Sprzedawać działki pod osiedla, zamiast dziur w ziemi

Udrożnić korytarze transportowe, skrócić czas realizacji remontów (i lepiej je planować), zoptymalizować zarządzanie ruchem i sygnalizacją świetlną (promować "zielone fale"), ograniczyć działanie systemu automatycznego sterowania ruchem (w wielu miejscach korzyści dla komunikacji zbiorowej są nieadekwatne to utrudnień dla użytkowników indywidualnych ORAZ autobusów!), uporządkować kwestię przejść dla pieszych (niektóre warto wyeksponować, niektóre zlikwidować), poprawić spójność ciągów rowerowych oraz dopuścić jazdę rowerem na części buspasów.

Zakończyc budowę polnej obwodnicy

Trasa rowerowa wzdłuż ul. Półanki ponieważ brakuje połączenia rowerowego między północą a południem Krakowa w tamtej okolicy.

Wybudować 3 obwodnice do końca i !!!!wybudować ul Miłosza która rozwiąże problem Kleparza

Zrealizować całą zakładaną sieć w zaktualizowanym w 2019 r. Studium Tras Rowerowych Miasta Krakowa. Powołać oficera rowerowego który będzie podlegał tylko pod prezydenta miasta i koordynował wszystkie inwestycje rowerowe rozwalone obecnie po wszystkich jednostkach miejskich, z których jak np. ZZM nie przestrzegają nawet wymaganych zarządzeniem prezydenta miasta procesów "audytu rowerowego".

Wykorzystać lepiej sieć linii kolejowych / SKA która zaraz po wielu latach oczekiwania powinna w końcu działać wg. założeń (wybudować wszystkie planowane nowe przystanki).

Postawić na rozwój nowych linii tramwajowych/prametra. Po domknięciu IV obwodnicy w 2024 skoncentrować się na domknięciu III obwodnicy (trasa Zwierzyniecka, Pychowicka oraz Ciepłownicza), a po jej domknięciu przekształcić Aleje Trzech Wieszców w zwykłą drogę z jednym pasem w każdym kierunku dla samochodów (z lewoskrętami), linią tramwajową i porządne drogi rowerowe, zachowując przy tym zieleń na środku.

Rozwój Szybkiej Kolei Miejskiej za pomocą istniejącej infrastruktury kolejowej. W godzinach szczytu w obrębie ścisłego Krakowa i obrzeży pociąg powinien odjeżdżać co 10 minut.

Przywrócić : pospieszny 1.autobus A na linii PI.Centralny w Nowej Hucie- Śródmieście-
Bronowice
2.tzw. MKi- mikrobusy na liniiPI.Centralny N.H- Rynek Główny.

Zakaz wjazdu i tranzytu samochodów z gmin ościennych lub wprowadzenie opłaty za wykorzystanie i zanieczyszczanie naszej przestrzeni w granicach miasta, szerszy niż trzecia obwodnica. Zmuszenie do korzystania z komunikacji miejskiej.

Wprowadzenie linii tramwajowej z borku fałęckiego w okolice ugorka ponieważ ciężko jest się tam dostać z okolic nowych osiedli na klinach bądź linia autobusowa z pod fortem w okolice ugorka

Bus pasy w miejscach korkujących się, dalsza rozbudowa sieci ścieżek rowerowych,

Obrzeża Krakowa mają bardzo niekorzystne połączenia z innymi rejonami Krakowa. Oby dostać się np. z Przegorzał do Azorów trzeba na to poświęcić na to dużo czasu i pieniędzy. Dlatego objęcie całego Krakowa strefą czystego transportu jest negatywnie skierowany dla osób o niższych dochodach. Obecnie taki dojazd do pracy samochodem jest dużo szybszy, tańszy ponieważ omija się centrum, jedzie obrzeżami. Pomysł przeniesienia się na rower nie bierze pod uwagę osób takich jak ja, mam niepełnosprawność ruchową.

Należy umożliwić skierowanie na linie aglomeracyjne autobusów przegubowych, dla przykładu na linii 304 i 301 pojawiały się autobusy przegubowe jako rezerwy, jednak MPK twierdzi, że nie ma takiej możliwości. Dodatkowo w okresie wakacyjnym 2021 kursowała linia przegubowe do Niepołomic obsługiwana przez Mobilis i linia nie miała problemów z nawracaniem czy zmieszczeniem się pod rynkiem w Niepołomicach. Teraz MPK twierdzi, że się nie da, a jak widać, Mobilis dał radę.

Przywrócić ulice do poprzedniego stanu czyli nie zawężać ich

Rozwijać w pierwszej kolejności transport zbiorowy i infrastrukturę piesza i rowerową.

Magistralne linie tramwajowe powinny mieć bezwzględny priorytet na wszystkich skrzyżowaniach. Zamiast budować tunele i estakady dla samochodów budować takie dla linii tramwajowych. Wyznaczać więcej buspasów. Zbudować spójną sieć dróg rowerowych.

Likwidacja transportu publicznego

Zapewnić więcej miejsca postojowych, (mniej krążenia w celu znalezienia miejsca postojowego), udrożnić skrzyżowania (zielona fala) likwidacja zbędnych buspasów.

Przywrócić zabrane pasy ruchu

Przede wszystkim należy zmienić zasady organizacji SCT i dopuścić samochody już zarejestrowane do eksploatacji. Sztuczne narzucanie wymiany samochodu ogromnie wpływa na koszty transportu i sztucznie obniży ceny dieseli i starszych benzyn i zwyży ceny nowszych, wykluczając część ludzi transportowo przy obecnym niedorozwoju transportu miejskiego, nie wspominając poza miejskiego.

Zwiększyć ilość miejsc parkingowych i nie poszerzać SPP, budować nowe parkingi.

Usunąć niepotrzebne zwężenia i słupki oraz przejścia bez sygnalizacji świetlnej przez drogi 2 i więcej pasmowe w jednym kierunku.

Należy budować drogi zapisane w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego a nie tworzyć planów widmo z drogami tylko na papierze.

Zielone strzałki powinny świecić do końca czerwonego, a nie gasnąć kilka sekund przed zamianą z czerwonego na zielone. Mniej skrzyżowań i świateł, więcej dróg bez kolizyjnych.

Udostępnić zablokowane pasy jezdni dla samochodów

Przede wszystkim potrzebna jest kampania zachęcająca do pozostawienia samochodu i korzystania z transportu zbiorowego. Przekonanie mieszkańców i mieszkanki do tej formy przemieszczania się po Krakowie (nawet mając samochód wybieram transport publiczny bo tak jest lepiej dla środowiska, planety i jest to tańsze - pod warunkiem, że jest). Szybkie i komfortowe połączenia, możliwość przesiadania się (under i over ground jak w Londynie).

Zmiana przyzwyczajeń poprzez kampanię informacyjną, np. instytucje kultury oferujące tańsze bilety dla tych odbiorców, którzy docierają do instytucji transportem publicznym. Duże utrudnienia w zakresie parkowania pod chmurką - to zniechęci kierowców. Nie może być tak, że w pobliżu płatnego parkingu np. przy Nowohuckim Centrum Kultury wszędzie dookoła można parkować za free nawet w miejscach do tego nie przeznaczonych - tereny zieleni gminnej (które potem wymagają rekultywacji i stosowania systemów ochronnych w postaci montażu słupków) lub chodniki objęte zakazem postoju. Nadal jesteśmy miastem prosamochodowym, w którym samochód jest uprzywilejowany, zabiera przestrzeń publiczną, niszczy tereny publiczne a dojście do przystanku jest utrudnione przez stojące na chodnikach samochody. Żeby zachęcić do korzystania z komunikacji trzeba stworzyć komfortową i bezpieczną infrastrukturę pieszą (dojścia, przystanki, ich otoczenie, sygnalizacja świetlna - zielona strzałka dla pojazdów skręcających w prawo powoduje często wymuszenia na przejściu dla pieszych - wystarczy poobserwować idąc do Nowohuckiego Centrum Kultury od strony os. Centrum D -setki ludzi korzystają z tego przejścia - trzy razy trzeba przejść na światłach, które nie są zsynchronizowane - w połowie trzeba przepuścić tramwaje - to powoduje duże zagrożenie dla zdrowia). Wszystkie wyjazdy z dróg wewnętrznych na drogi publiczne powinny być uwolnione od parkujących samochodów zwłaszcza przed przejściami dla pieszych (na drogach wew., nie obowiązują przepisy o Ruchu Drogowym więc parkowanie odbywa się również na pasach). Trzeba poprawić bezpieczeństwo na przejściach, doświetlić przejścia tak, by dotarcie na przystanek było komfortowe. Szybki, sprawny, zrównoważony tabor - dlaczego jako Kraków nie chwalimy się jakością taboru? Dlaczego w ten sposób nie trafiamy do klientów? Mieszkaniec, mieszkanka to przecież klient, klientka więc trzeba o nich zabiegać jak w normalnym biznesie! Dlaczego mnie nikt nie nagradza za to, że od ćwierć wieku poruszam się po Krakowie w sposób ekologiczny, zrównoważony?

Zgłaszam temat wprowadzenia nowej trasy dla Mpk na odcinku Tyniecka-Most Zwierzyniecki- Księcia Józefa- Salwator. Mógłby to być ten mniejszy autobus taki np. jak jeździ na Kopiec Kościuszki. Skróciłoby to trasę dojazdu do centrum, czyli czas, paliwo, zmniejszenie ilości spalin co za tym idzie dbałość o ekologię. Do tej pory jeździmy maksymalnie okrężnymi trasami tj. tramwajami z Czerwonych Maków do których to kilkanaście min trzeba dojść i objechać pół miasta żeby dostać się do centrum / tram. 52i18/. Drugi sposób to autobusy 112 i 162 jadące ul. TYNIECKĄ ale one dojeżdżają tylko do pentli na Debnikach, a dalej musimy przesiadać się na inne autobusy żeby dojechać do centrum. Takie właśnie rozwiązanie pozwala uzyskać najlepsze efekty przy najmniejszych nakładach i jak zacząć ochrona środowiska. Proszę koniecznie to rozważyć i jak najszybciej zorganizować. Mieszkańcy tych rejonów marzą o tym od lat.

Zamknąć ruch samochodowy na długiej i stworzyć deptak od basztowej do nowego kleparza

W mojej opinii należy postawić na rozwój zbiorowej komunikacji szynowej (tramwajów, kolei miejskiej / aglomeracyjnej) oraz na możliwości dojazdu do tych miejsc. Dla przykładu Kliny mogłyby już w tym momencie korzystać z linii SKA2, gdyby nie brak połączenia autobusowego ze stacją Kraków Swoszowice. Wprowadzenie takiego połączenia odciążałoby inne linie autobusowe jadące do centrum, zmniejszyłoby korki i znacznie przyspieszyło czas przejazdu w godzinach szczytu.

1. Zaprzestanie tworzenia linii autobusowych jadących przez całe miasto, przez co ich godziny odjazdów są zupełnie nie realne (więcej krótszych linii zamiast mniejszej ilości długich i dogodne przesiadki).
2. Rekonfiguracja świateł, aby priorytet miał pieszy, komunikacja miejska, rowerzyści a na końcu samochody (przesiadka w ramach skrzyżowania może zająć kilka cykli świateł)
3. Wyznaczenie przejść dla pieszych z każdej strony skrzyżowania.

Zacząć na większą skalę budować ścieżki rowerowe i linie tramwajowe
Premetro lub metro z integracją z tramwajami. Zmuszać do przesiadki do transportu publicznego poprzez zwężanie dróg i podwyższanie kosztów postoju w centrum
Należy tworzyć miejsca parkingowe tylko dla mieszkańców centrum miasta i ograniczyć wjazd samochodów z zewnątrz.

Wydłużyć bilety z 20 min na 30 min.

Budowa buspasów, integracja SKA z KM.

wydłużyć zielone dla pieszych, skracając je dla samochodów, co zniechęci do korzystania z aut

częstsze kursy tramwajów na niektórych liniach, zwłaszcza w tunelu pod Dworcem Głównym

Poszukać miejsc gdzie można przyspieszyć komunikację zbiorową i wybrać te o największych zyskach i małych kosztach.

Skorzystać z crowdsourcingu w postaci pasjonatów na forach o transporcie jako sposobu na tworzenie pomysłów, które potem przejdą weryfikację ekspertów.

Przede wszystkim polepszyć ofertę MPK. Bilet za 4 złote na 20 minut to zdecydowanie zbyt dużo. Krakowskie tramwaje niestety często jeżdżą przepełnione, proponowałbym aby w centrum puszczać dłuższe składy lub ewentualnie kupić kilkanaście sztuk nowych długich tramwajów. Proponowałbym zwiększyć ilość ścieżek rowerowych bliżej centrum oraz próbować odciążyć konieczność przebijania się przez centrum. Przykładowo, osoba jadąca z Bronowic do Ronda Mogińskiego musi się przebijać przez centrum. Można było by próbować poprowadzić część tras i linii dalej od centrum tak aby stworzyć część tras całkowicie niezależnych od ścisłego centrum.

Rower publiczny

Stworzyć nowe połączenia tramwajowe, uzupełniające już istniejące siatki połączeń, co więcej należy poszerzać obszary objęte transportem publicznym.

Zlikwidować buspasy, progi zwalniające, sztuczne zwężenia drogowo. Należy budować szersze drogi, więcej darmowych miejsc parkingowych. Nie należy wprowadzać strefy czystego transportu ani innych rozwiązań tego typu. Przejścia dla pieszych powinny być budowane pod ziemią lub w formie kładek nad ziemią.

Ścieżki rowerowe wytyczać na pasach zieleni a nie ulicach; zwiększyć liczbę i powierzchnię parkingów P&R (patrz: całkiem nowa zajezdnia pleszów, która powinna służyć za parking dla mieszkańców Niepołomic przesiadających się do tramwaju, jest permanentnie przepełniona bo miejsc do parkowania jest drastycznie zbyt mało

1. Stworzyć sieć buspasów. Tam gdzie jest linia autobusowa i przynajmniej 2 pasy ruchu na wprost, to jeden z nich powinno się przeznaczyć na buspas.
2. Odpowiednio planować zagospodarowanie przestrzenne, mieszać funkcje zabudowy by niwelować konieczność podróży samochodem. Dobrym przykładem jest stara część Nowej Huty, która oprócz budynków mieszkalnych zapewnia dostęp do różnego rodzaju usług komercyjnych jak i publicznych (żłobki, przedszkola, szkoły, urzędy, teatry, centra kultury, szpitale, komisariaty, jednostki straży pożarnej) oraz terenów rekreacyjnych (podwórka, obszary zielone na osiedlach, łąki nowohuckie, zalew nowohucki).

Ułatwić korzystanie z transportu publicznego (obniżenie cen biletów, więcej biletów czasowych etc) tak aby minimalizować konieczność poruszania się po mieście autem prywatnym, a tym samym zmniejszyć emisyjność oraz ilość samochodów stojących na chodnikach w centrum

Należy utworzyć nowe punkty przesiadkowego, głównie przy stacjach i dworcach kolejowych, nowe pętle autobusowe w ich rejonie oraz przedłużyć niektóre linie w ich okolice, aby czas dojścia z przystanku autobusowego na kolejowy był jak najkrótszy. Przykładem może być tutaj Kraków Złocień, gdzie mimo niedalekiego przystanku Złocieniowa, traci się jednak kilka minut na dojście. Przystanek Kraków Prokocim, czy Kraków Bieżanów podobnie.

Zwiększyć zakres usług w transporcie publicznym opartym nie tylko na transporcie autobusowym ale również kolejowym, tramwajowym również dla obrzeżnych gmin np. Zielonki, Bibice. Przystępnej Ceny biletów.

Komunikacja miejska musi jeździć często, żeby nie trzeba było patrzeć na rozkład a przesiadki nie były uciążliwe (np. każdy autobus i tramwaj w szczycie powinien jeździć nie rzadziej niż co 10 minut, a poza szczytem nie rzadziej niż co 20 minut).

Wolę także zapłacić za taką lepszą ofertę w postaci wyższej ceny biletu miesięcznego. Dla przykładu: w 2005 roku bilet ulgowy kosztował 44,70 zł, a w 2023 roku kosztuje 40 zł, więc nic dziwnego, że oferta jest jaka jest.

Zapewnienie dogodnego dojazdu Komunikacją Miejską do stacji i przystanków kolejowych zwłaszcza na obrzeżach (Kraków Złocień, Kraków Bieżanów, Kraków Prokocim) wraz z jak najszybszą budową parkingów w systemie P+R przy tych punktach. Również ważne jest dojazd w głąb oddalonych osiedli do najbliższego możliwego punktu przesiadkowego (czasami do przejścia jest nawet ponad kilometr).

Najlepsze efekty można uzyskać budując drogi dla rowerów zgodnie z przyjętym przez miasto studium tras rowerowych. Za cenę 1 trasy łagiewnickiej można wybudować kilkadziesiąt km dróg dla rowerów w całym mieście.

Co należy zrobić w obszarze zarządzania miejscami parkingowymi w mieście?

Wprowadzić płatne parkowanie w niedzielę. Zweryfikować wartość stawek w centrum (powinno być drożej) oraz poza centrum (np. w rejonie Biprostatu planowane 6zł za godzinę to moim zdaniem za dużo). Ceny parkowania powinny być optymalizowane pod kątem zajętości miejsc parkingowych w strefie - w godzinach szczytu powinno być około 10% miejsc wolnych.

Analiza "naturalnych" miejsc, w których parkują mieszkańcy. Zamiast ich likwidacji i stawiania słupków, warto rozważyć ich legalizację. Zadbanie by każdy z miejskich urzędów posiadał parking dostępny dla interesantów. Rewizja SPP oraz rozważenie jej ograniczenia, wyznaczenie nowych miejsc parkingowych. Egzekwowanie na deweloperach budowy ogólnodostępnych miejsc parkingowych wokół inwestycji, kontrola miejsc, w których zarządcy, deweloperzy po zakończeniu inwestycji wprowadzili zakazy parkowania.

Zwiększać ich ilość

Podnieść ceny, szczególnie za długi postój, jak ludzi nie będzie stać aby stać cały dzień to nie przyjadą autem.

Udostępniać na potrzeby krótkiego parkowania zamiast zalegania

Jak nie zmarnujecie 26 milionów złotych na bzdurna drogę przez środek zabytkowego lotniska to można za to wybudować p&r

zająć się POWAZNIE pojazdami parkującymi nielegalnie, głównie na chodnikach

w terminologii budowlanej są stanowiska postojowe - nie realizować takich równoległe do ulic ale prostopadle lub pod kątem,

1. Podnieść opłaty za parkowanie przez samochody z rejestracją inną niż KR.
2. Nie likwidować obecnych miejsc parkingowych "przy okazji" remontów i napraw ulic,

Zwiększyć strefę

Należy zwiększyć koszt abonamentu mieszkańca i wpływy przekierować na budowę parkingów P+R

Znacznie zwiększyć liczbę zadaszonych miejsc parkingowych dla rowerów. Głównie na osiedlach, tam gdzie ludzie trzymają rowery najwięcej czasu.

Płatne parkowanie w niedziele

Należy uniemożliwić nielegalne parkowanie w strefie płatnego parkowania, rozszerzać strefę płatnego parkowania. Przestać uzależniać budowę mieszkań od równoczesnej budowy miejsc parkingowych.

Likwidować miejsca parkingowe.

Płatne strefy powinny być tańsze za pierwszą godzinę, za to jeszcze droższe za drugą, i zaporowo drogie za każdą następną. Tak aby przyjazd samochodem do centrum na dłużej niż coś szybko załatwić, był tylko w przypadkach absolutnej konieczności. + Symboliczna strefa w niedzielę ;)

Słupkozy i rozwoju SPP ciąg dalszy przy poprawie jakości infrastruktury drogowej

zmniejszać podaż (i to drastycznie) w szczególności w obszarach poza II obwodnicą - wprowadzając SPP i (ważne!!) zmniejszając bądź likwidując minima parkingowe z planów zagospodarowania!

Nie zwiększać ich ilości, bo nowe miejsca to nowe pojazdy. Opłaty parkingowe przeznaczać na wsparcie MPK infrastruktury rowerowej.

Przed wszystkim należy precyzyjnie zinwentaryzować miejsca postojowe, by poznać ich prawdziwą liczbę, a nie szacunkową. Następnie należałoby np. w referendum, zdecydować, że w obszarze śródmieścia funkcjonalnego liczba miejsc postojowych nie może wzrosnąć.

Dlaczego? Badania pokazują, że tworzenie miejsc postojowych zachęca do posiadania i używania samochodu.

Zwiększyć ich ilość, do dziś mi się oplaca przyjechać autem ze Skawiny, bo nie ma jednego połączenia do centrum.

Liczba miejsc parkingowych bez zwiększania. Wywalenie samochodów okupujących stale miejsca parkingowe z miasta

Wywieźć wraki.

wprowadzić opłaty w niedziele i podnieść ceny

bardziej równomiernie rozmieszczać miejsca do parkowania

zwiększyć koszt korzystania z miejsc parkingowych

Należy wprowadzić więcej dróg jednokierunkowych, w celu filtrowania tranzytu oraz zwiększenia możliwości wyznaczenia miejsc parkingowych na jezdni. Chodniki powinny być uwalniane od parkowania.

Liczbę miejsc parkingowych w ścisłym centrum miasta (wewnątrz drugiej obwodnicy) należy stopniowo zmniejszać. Konieczna jest skuteczne egzekwowanie parkowania w miejscach niedozwolonych – system, w którym Straż Miejska z własnej inicjatywy nie podejmuje interwencji, a reaguje jedynie na zgłoszenia, nie jest efektywny.

Zwiększyć opłaty aby zniechęcić to podróży samochodem, więcej i powiększyć istniejące P+R przy pętlach autobusowych i tramwajowych

System informacji o dostępności miejsc w obszarze strefy parkowania

Zapewnić miejsca postojowe mieszkańcom, natomiast uruchomić opłaty dla osób wjeżdżających przy założeniu istnienia niezawodnego transportu publicznego, która działa również w miejscowościach ościennych

Zlikwidować strefę płatnego parkowania- głupia, niepotrzebna, droga. Służy tylko nabijaniu kasy. Jeśli chcemy ograniczyć parkowanie ludzi w mieście trzeba to inaczej zaplanować. Są dwie możliwości. Pierwsza to wybudowanie parkingów P&R (ale takich prawdziwych na tysiące aut każdy) z dobrym dojazdem komunikacją miejską do centrum, z dobrze przemyślanymi węzłami komunikacyjnymi). Druga opcja - lepsza, ale trudniejsza, to stworzenie wokół Krakowa stref w których będą lokowane galerie handlowe/lokale i wydziały UM. Przez to okoliczni mieszkańcy którzy przyjeżdżają na zakupy/załatwienie spraw urzędowych, nie będą musieli wjeżdżać do miasta.

Absurdalne jest ciągle rozszerzanie strefy parkowania, poza tym nieuczciwe, na peryferiach miast również są problemy z parkowaniem, mamy cały Kraków objąć strefą? To już lepiej wprowadzić myto za wjazd dla osób spoza Krakowa. Poza tym uważam, że po pierwsze strefa powinna obejmować wyłącznie ściśle centrum, ponadto obowiązywać tylko osoby spoza Krakowa, auta z obcymi rejestracjami. Miasto powinno przejąć (odzyskać) ulice przekazane niefortunny w wieczyste użytkowanie np. spółdzielniom mieszkaniowym, taka forma własności powinna być dopuszczona wyłącznie dla zabudowy mieszkaniowej, ewentualnie ulicy, która prowadzi do 1-2 budynków. W zamian za oddanie ulicy we władanie Miasta, to powinno wzdłuż tych ulic lub w najbliższym sąsiedztwie wybudować parkingi.

Przykładem problematycznej sytuacji jest ul. Podedworze (od ul. Nowosądeckiej do ul. Bochenka), której zamknięcie dla mieszkańców Krakowa niebędących członkami Spółdzielni skutecznie utrudnia im życie, powoduje powstawanie korków w okolicy przez co zwiększenie zanieczyszczenia powietrza.

Zmniejszyć ilość chętnych przyjeżdżających samochodami do swojego celu.

'-Trzeba przywrócić pierwotną ilość miejsca parkingowych w mieście czyli taką, jaka była przed rozszerzaniem się strefy płatnego parkowania.

-Dla mieszkańców, jeden abonament parkingowy na całe miasto, bez podziałów na podstrefy,
-Zaoferowanie konkurencyjnej oferty transportu zbiorowego, czyli szybsze połączenia, gwarancja miejsca siedzącego w pojeździe komunikacji zbiorowej, więcej linii bezpośrednich.

wzorem wielu miast w Europie w ścisłym centrum wydzielić i oznaczyć poziomem odpowiednim kolorem wyłączne osobne miejsca parkingowe dla mieszkańców strefy (linie żółte), dla przyjezdnych linie niebieskie. Dziś mieszkańcy w centrum Krakowa krążą samochodami często po kilkanaście minut usiłując zaparkować w pobliżu swojego mieszkania.

Najbardziej palącym problemem jest nielegalne parkowanie wpływające na bezpieczeństwo i płynność ruchu. Należy przede wszystkim zintensyfikować wysiłki straży miejskiej w tym zakresie.

Więcej park'n'ride na obrzeżach miasta, z dobrą komunikacją zbiorową do centrum

Wprowadzić limit abonamentów mieszkańca w strefie.

3 rodzaje miejsc parkingowych: dla mieszkańców, „na chwile”, płatne dla przyjeżdżających

Stosować ceny zbliżone do komercyjnych, jednak nie działając tylko metodą kija, musi być dostępna sieć P+R z przesiadkami na szybki transport szynowy. Należy z informatyzować SPP, by kierowcy mieli dostęp do informacji o zajętości miejsc. Na blokowiskach należy stosować parkingi kubaturowe, bądź smart parkingi uwalniając miejsce pod zielenią

Rozwijać Park & Ride, zwiększać ilość miejsc na parkingach zbiorowych (i powiązać je z systemem roweru miejskiego czy hulajnóg), budować parkingi wielopoziomowe przy okazji inwestycji komercyjnych

Nic, wszystko ok

wybudować więcej P+R

Podwyższyć opłaty za parkowanie w centrum, wprowadzić opłaty również w niedzielę.

Budować parkingi P+R na obrzeżach miasta.

Na osiedlach wprowadzić

1. znaki Strefa Zamieszkania, tak by samochody nie parkowały w miejscach niedozwolonych.
2. PARKINGI ZBIORCZE na obrzeżach osiedli- zgodnie ze sztuką budowy miast- tak aby wyprowadzić samochody z osiedli i stworzyć przyjazną dla mieszkańców przestrzeń wewnątrz osiedlową bez samochodów- z zakazem ich wjazdu.
3. Parkingi Park and Ride.
4. W dzielnicy XVIII Nowej Hucie- zgodnie z zapisami Parku Kulturowego par.3 o ochronie dziedzictwa krajobrazu i urbanistyki- nie dopuścić do niszczenia tych zasobów i PRZYWRÓCIĆ ZIELEŃ zniszczoną niezgodnie z ww.zapisami prawa np.os.Na Skarpie przy bl.57, bl.51 i bl.52.

Posadzić drzewa

Nowy samochód pozwolić rejestrować tylko w przypadku udokumentowanego posiadania miejsca postojowego. Miejsce postojowe to nie prawo konstytucyjne. Jak chce mieć krowe to nie oczekuje by miasto mi budowało stodoły i dalo łąkę. Nowe osiedla i budynki prosimy by były w okolicach transportu publicznego. A jak nie ma to developer jest zobowiązany to sfinansować, jak potrafi sfinansować tabuny beznadziejnych parkingów to an to ich też stac.

Miejsca postojowe które mają określony czas parkowania np 1h/2h

Miejsca dla osób z niepełnosprawnością- często realnie nie można z nich skorzystać, np. Parkowanie prostopadle i wysoki krawężnik przebiega przez środek miejsca- nie ma jak ustawić wózka; albo wokół miejsca są wysokie krawężniki- nie ma jak wjechać na chodnik- potrzebny audyt większości miejsc przez osoby z niepełnosprawnością

Na pewno ich nie likwidować. Kraków jest dla mieszkańców a nie dla urzędników, którzy zachwycają się bogatymi turystami. Gdzie tutaj dbanie o mieszkańców, którzy płacą podatki?

Należy utworzyć więcej miejsc parkingowych na obrzeżach miasta z dogodnymi przesiadkami na tramwaj lub szybki autobus. Przykładem tego mogłaby być pętla tramwajowa Prokocim nieużywana w ruchu liniowym. Mógłby tam powstać parking typu Park and Ride (na środku pętli, analogicznie jak Nowy Bieżanów P+R) z wjazdem połączonym z ulicą Wielicką (ułatwiony dojazd dla mieszkańców powiatu Wielickiego).

Nie utrudniać wjazdu aut spalinowych do miasta i nie wyznaczania niepotrzebnie pustych bez powodu miejsc

Rozbudować miejsca parkingowe, wybudować nowe parkingi

Zwiększyć opłaty za parkowanie na ulicy, tak aby podmiotom prywatnym opłacało się budować parkingi podziemne lub kubaturowe w centrum. Ograniczać ilość miejsc parkingowych na ulicy, przeznaczając więcej przestrzeni na zielen, chodniki i ścieżki rowerowe. Montować estetyczne słupki na chodnikach zamiast biało czerwonych. Rozważyć stworzenie dynamicznej taryfy za parkowanie w zależności od obłożenia (jak np w uberze)

Zwiększyć, rozszerzyć

Udostępnić więcej miejsc postojowych, rozwijać lokalne parkingi, parkingi P+R, nie poszerzać SPP.

Jest wiele miejsc parkingowych "zoptymalizowanych" (np. na Podgórzu) parkowanie wzdłuż 4 pojazdy zamiast jodełki 7 pojazdów ! W miejscach do tego odpowiednich .

Skupić się na tworzeniu miejsc parkingowych oraz odpowiednich uprawnień dla mieszkańców. Budowa parkingów pod miastem dla przyjezdnych

Ceny są na odpowiednim poziomie

Zbudować ich zdecydowanie więcej i zwiększyć ilość pozostałych likwidując np. Kontrapasy rowerowe lub drogi rowerowe

Obniżyć opłaty, usunąć słupki, zwiększyć ilość miejsc parkingowych.

Budować nowe parkingi, kontrolować porzucone samochody.

Może zrobić limit czasowy na części miejsc, żeby była większa rotacja.

Zlikwidować wszechobecną słupkozę

Konieczne jest wprowadzenie bardziej sprawiedliwego podziału przestrzeni wewnątrz osiedli w starej Nowej Hucie, drogom wewnętrznym należy dać status dróg publicznych albo wprowadzić strefy zamieszkania/strefy ruchu by parkowanie odbywało się tylko w wyznaczonych miejscach a nie na chodnikach, jak jest obecnie. Zmusić posiadaczy samochodów do korzystania z płatnych parkingów lub miejsc postojowych na zewnątrz osiedli tworząc dodatkowe miejsca postojowe wzdłuż uli i alei. Przywrócić fragmentowi alei Róż (między osiedlami Zielonym i Górali) wygląd należny tej głównej osi widokowej - rabaty zostały zamienione na miejsca postojowe jest to wbrew postrzeganiu tej dzielnicy jako najbardziej przyjaznej do życia z uwagi na dużą ilość zieleni i szerokie chodniki. Należy zlikwidować miejsca postojowe po obu jej stronach i przywrócić rabaty różane zgodnie z nazwą alei Róż. Jest to deptak spacerowy od pl. Centralnego (obecnie przywracany jest wygląd z lat 1956-1972 kiedy była tu zieleń zaprojektowana) aż do ul. Bulwarowej. Łamane są przepisy o Ruchu Drogowym - jazda wzdłuż po chodniku i przez przejście dla pieszych - odbywa się na chodnikach pod blokami oraz przy wyjeździe z dróg wewnętrznych co stwarza olbrzymie zagrożenie dla ruchu pieszego - wielokrotnie była zgłaszane te przypadki łamania prawa na mapę zagrożeń - jednak bez reakcji odpowiednich służ - procedury nasilają się i coraz bardziej piesi są narażeni na samochody jeżdżące po chodnikach - dzielnicowi nie podejmują działań, SMK nie ma uprawnień - bo droga wewnętrzna. Bardzo obniża to jakość życia w Krakowie. Parkowanie powinno być płatne!

Nie mam pomysłu

Na pewno nie należy powiększać miejsc ze względu na zwiększające się wymiary samochodów. Posiadacze tych pojazdów muszą liczyć się z tym, że mogą mieć problem z ich parkowaniem. Poszerzenie miejsc zmniejszyłoby pulę dostępnych miejsc parkingowych dla mieszkańców, która i tak jest mocno ograniczona. Wolałbym, żeby na tym samym obszarze zaparkowało 10 niż 8 samochodów.

1. Wyeliminować 'dzikie' miejsca parkingowe (samochody pozostawione niezgodnie z prawem, niszczące resztki zieleni itp)
2. Znacząco podnieść opłaty za parkowanie w centrum (obecnie taniej jest jechać autem na godzinę do centrum niż autobusem, nie licząc kosztu benzyny)
3. Podnieść ceny abonamentu parkingowego, łącząc go z biletem sieciowym (nie powinien być tańszy niż bilet miesięczny, szczególnie dla mieszkańców nowych 'inwestycji')
4. Powinniśmy dążyć do całkowitej likwidacji parkowania na chodnikach, poza wyznaczonymi miejscami.
5. Zlikwidować parkingi, poza miejscami dla osób z niepełnosprawnością, przy urzędach miasta w ramach 1 obwodnicy (szczególnie parking 'prezydencki').

podpisać porozumienie z Metropolią Krakowską w kwestii budowy parkingów w gminach ościennych na granicy z Krakowem i w pobliżu centrów przesiadkowych.

Większe Strefy, dużo droższe w centrum

Tworzyć coraz więcej w centrum miasta, przeznaczonych dla mieszkańców.

Brakuje miejsc parkingowych zwłaszcza dla niepełnosprawnych

Poszerzenie SPP oraz budowa większej liczby P+R, stworzenie aplikacji pokazującej zajętość miejsc zarówno w SPP, jak i P+R.

zwiększyć opłatę za postój, powiększyć strefę parkowania, egzekwować mandaty za parkowanie w niedozwolonych miejscach, błyskawicznie odholowywać auta blokujące ruch

ułatwić znajdowanie wolnych za pomocą np. aplikacji

Uszczelnić istniejące strefy. Nakreslic plan wieloletni poszerzania ich.
Zbudować dużo P+R skomunikowanych transportem szynowym z centrum.

Miejsca parkingowe. Niestety ale dużo osób potrzebuje zaparkować swój samochód.

Proponuję aby najlepiej w centrum wybudować duży parking najlepiej kilku poziomowy na około 500 samochodów. Dzięki temu ludzie nie będą musieli parkować samochodów na ulicy blokując drogę, a będą parkować w jednym sprzyjającym miejscu.

Parking dla jednego samochodu to parking dla 8 rowerów. Im trudniej parkować samochód w centrum tym więcej osób będzie poruszało się alternatywnie.

Parkingi na obrzeżach miasta, park and ride. W ścisłym centrum wykluczenie samochodów.

Zlikwidować strefy płatnego parkowania, budować nowe miejsca parkingowe, budować wiele garaży podziemnych.

Tworzyć parkingi w cenie miejsca parkowania na ulicy w niewralgicznych miejscach. Opłaty za parkowanie (na parkingach oraz ulicach) uzależnić od normy emisji spalin parkowanego samochodu jednocześnie zwiększając opłatę dla mieszkańców odprowadzających podatki poza Krakowem

Należy zwiększyć ilość miejsc do parkowania rowerów i hulajnóg przy generatorach ruchu jak np. urzędy, szkoły, uczelnie, ośrodki kultury. Dodatkowo, nowo budowane budynki mieszkalne powinny być obowiązkowo wyposażone w zadaszone miejsca do postoju rowerów z normatywym parkingowym wynoszącym przynajmniej 2 miejsca postojowe dla rowerów na 1 mieszkanie.

W zakresie parkowania aut należy zdecydowanie poprawić egzekucję obowiązujących przepisów.

Więcej wyznaczonych miejsc parkingowych w rejonach zamieszkałych i priorytetyzacja mieszkańców kosztem turystów i przyjezdnych (zdarza się, że mieszkając w centrum nie mam gdzie zaparkować pod własnym domem - wszędzie "obce" rejestracje)

Należy wybudować więcej parkingów w systemie park and ride, głównie na obrzeżach i stacjach/przystankach kolejowych. Ponadto moim zdaniem należałoby wprowadzić max 5 minut bez biletu dla dostawców dostarczających jedzenie w granicach strefy płatnego parkowania. Parkingi Park and ride mogłyby być lokalizowane również w dalszej odległości od punktów przesiadkowych, jeżeli zapewni się częstokursujący np. autobus do najbliższego punktu przesiadkowego/linii tramwajowej.

Darmowe parkingi dla osób, którzy korzystają z miejskiej komunikacji, albo zniżki dla tych osób. Również w miejscach parkingowych warto umieścić stojaki na rowery.

1. Uskutecznić działania Straży Miejskiej - jako instytucja nadzorowana przez miasto, priorytetowo powinna zajmować się weryfikacją nieprawidłowego parkowania. Alternatywnie stworzenie dedykowanej komórki/jednostki do tego.
2. Dopuścić możliwość dynamicznej stawki w strefie płatnego parkowania, która na bieżąco (kilka razy w ciągu dnia) mogłaby zmieniać się w zależności od potrzeb. Alternatywnie, wprowadzić ograniczenie czasowe parkowania w strefie (np. do 3 godzin) z weryfikacją (najlepiej automatyczną np. za pomocą pojazdu z kamerami jak w Warszawie) numerów rejestracyjnych.
3. Działanie strefy płatnego parkowania dopiero od godziny 10:00 powoduje zwiększenie liczby aut w szczycie porannym.

W centrum ceny mogą być większe, a na obrzeżach darmowe, powinny powstać parkingi przy węzłach przesiadkowych (np. Park nad Ride Biezanów jest w pełni obłożony już w godzinach porannych, więc powinno powstać więcej takich punktów, na przykład przy przystankach Prokocim Szpital, ale też nieużywana w ruchu liniowym pętla Prokocim, gdzie można stworzyć kolejny parking tego typu).

Zlikwidować parkowanie na chodnikach. Chodnik jak sama nazwa wskazuje, służy do chodzenia. Parkowanie należy wyznaczać na jezdni, w zatokach parkingowych lub na dedykowanych parkingach.

Co należy zrobić, aby zmniejszać emisję różnych zanieczyszczeń pochodzących z transportu w Krakowie?

Ograniczyć ruch samochodowy i wyeliminować stare pojazdy nie spełniające norm Euro 3, itp.

Szczególnie należy zwrócić uwagę na stare i zniszczone busy wożące ludzi do Krakowa.

Zanieczyszczenie powietrza w Krakowie nie wyłuka z transportu, a z niewłaściwej gospodarki urbanistycznej powodującej coraz gęstszą zabudowę i ograniczanie przewietrzania miasta. Warto zainteresować się tym, czym palą mieszkańcy okolicznych gmin. Dodatkowo budowa parkingów Park&Ride na obrzeżach by zachęcić do korzystania przez przyjezdnych z komunikacji miejskiej. Poprawa komunikacji miejskiej, rewizja siatki połączeń i częstotliwości kursów, atrakcyjna oferta cenowa dla mieszkańców, obecnie taniej jest jechać autem/taksówką niż komunikacją zbiorową. na pewno nie wprowadzać miast 15minutowych

Nic, indywidualny transport samochodowy nie powoduje znaczącego wzrostu zanieczyszczeń co pokazała pandemia - był zdecydowanie mniejszy ruch, a powietrze wciąż beznadziejne.

Zmniejszyć ilość emisjantów.

Zmniejszyć korki i ilość progów, samochody po progu przyspieszają i emitują więcej spalin

Nie wprowadzajcie smrodliwego, spalinowego ścieku przez środek lotniska w Czyżynach

wyrywkowe kontrole spalin prowadzone przez policję

mniej samochodów osobowych

1. Poprawić przepustowość głównych arterii (lepsze zgranie świateł). Dlaczego jadąc z dozwoloną prędkością ul. Stella-Sawickiego spod Obi nie da się przejechać na zielonym na światłach przy zjeździe z Oświecenia? Podobnie jest w przeciwnym kierunku. Wystarczy o kilkanaście sekund przestawić światła.
2. Wyciszać ruch na drogach osiedlowych a usprawniać na przelotowych (Andersa, Dąbrowskiej, Solidarności)
3. Nie zamieniać ulic na parkingi - to za droga sprawa.
4. Firmy wykonujące prace drogowe powinny płacić na zajęcia pasa drogowego aby nie opłacało się go zajmować niepotrzebnie. Obecnie są to tanie miejsca składowiska na całe palety krawężników, kostki czy innych rzeczy.

Wprowadzić połączenia nie przejeżdżające przez centrum
Właściwie nadzorować stacje kontroli pojazdów, bo SCT nic nie zmieni jak będą po niej jeździć nowe auta bez DPF i katalizatorów

Inwestować w ekologiczne środki transportu

Ulice tylko dla transportu zbiorowego

Należy bezwzględnie faworyzować komunikację miejską względem transportu samochodami.
Należy zwiększyć tempo rozwoju infrastruktury rowerowej.
Darmowa komunikacja miejska, kontrole emisji spalin z pojazdów codziennie na rogatkach miasta, z odbieraniem dow. rejestracyjnych

Postawić elektrownie atomową ;) a że do tego daleko, to komunikacja miejska nie powinna iść w prąd a w wodór.

Rozejść SCT i dotować zakup pojazdów niskoemisyjnych

realizować założenia SCT i działać w kierunku poprawy oferty transportu zbiorowego, infrastruktury rowerowej, a także zmniejszać średni pokonywany dystans (dogęszczać miasto i zapewniać odpowiednie rozłożenie w przestrzeni zabudowy mieszkaniowej (wielorodzinnej!), miejsc pracy, usług i usług publicznych

wyznaczyć strefy wolne od transportu spalinowego, pobierać opłaty za wjazd pojazdów spoza miasta, ograniczać korki, nie rejestrować w mieście pojazdów prestarzałych technologicznie i niesprawnych

Przede wszystkim należy skutecznie zacząć działać na rzecz zmniejszenia ruchu, czyli wracamy do punktu pierwszego - filtrowanie tranzytu jest sprawdzonym, tanim i skutecznym narzędziem w zarządzaniu ruchem. To rozwiązanie nie dzieli ludzi na biednych i bogatych, czyli takich których stać na samochód spełniający normy Strefy Czystego Transportu. Filtrowanie tranzytu traktuje wszystkich użytkowników samochodów równo.

Skonczyc obwodnice!!!! Zwiększyc ilosc polaczen spoza miasta. Brakuje dlugodystansowych malych busow. Zapraszam pod Skawinę o 8 rano

Upłynnić ruch na głównych ulicach.

cena biletów mpk jest nadal wyższa niż koszt dojazdu samochodem + koszty parkowania przy dojeździe np 4 osobowej rodziny

promować zbiorkom, promować rower, UTO, poprawiać infrastrukturę rowerową ze szczególnym uwzględnieniem ciągłości infrastruktury i jej oznakowania. Nawet nowa infrastruktura często jest trudna w użytkowaniu lub do zrozumienia dla mniej zaawansowanych użytkowników, co skłania ich do wyboru samochodu zamiast roweru.

uatrakcyjnić transport zbiorowy i rowerowo/pieszy

Należy zadbać o rzeczywisty priorytet, ustalony za pomocą infrastruktury typu buspasy i wydzielone torowiska, transportu publicznego - ludzie będą wybierać autobusy i tramwaje chętniej, jeżeli będą mieli gwarancję, że nie utkną w autobusie czy tramwaju w tym samym korku, w którym staliby jadąc samochodem.

Ograniczyć ruch samochodów niespełniających odpowiednich norm emisji spalin. Władze miasta muszą zebrać się na odwagę i powrócić do zakazu poruszania się po mieście busów, które charakteryzują się ponadnormatywną emisją cząstek stałych i trujących gazów. Takie pojazdy powinny docierać jedynie do stacji przesiadkowych KMK.

Opłaty za wjazd do centrum, zmniejszenie prędkości ale upłynnienie ruchu bez niepotrzebnych zatrzymań

Należy zachęcić osoby do korzystania z form transportu niskoemisyjnego korzyściami z których będzie można korzystać w mieście.

Ograniczyć liczbę samochodów niespełniających norm (to już się dzieje), rozwijać porządnie!!! transport publiczny i odejść od podejścia „nimby”, że u nas się da!

Należy odebrać spółkom miejskim i UM służbowe samochody, niech chodzą na nogach ew. na rowerach Dodatkowo w ramach przykładu powinni też posprzedawać swoje prywatne samochody. Na razie na próbę na dwa lata. Może jak przez ten czas poczują jak potrzebne są ludziom samochody przestaną wymyślać idiotyczne motywowane chorą ideologią pomysły utrudniające poruszanie się po Krakowie samochodem.

Promować wprowadzanie aut (także autobusów, co już się dzieje) z napędem/zasilaniem wodorowym (elektrycznych z ogniwami paliwowymi na wodór-to lepsze rozwiązanie niż tak bardzo promowane auta czysto elektryczne), wspomóc wybudowanie niezbędnej infrastruktury (stacji ładowania/tankowania wodoru). Poprawiać przejezdność tam, gdzie powstają korki. Przykład podałem wcześniej, spółdzielnie zamykające drogi w użytkowniku wieczystym powodują tworzenie się korków w okolicy (ul. Podedworze, Łużycka). Kolejny przykład na możliwość ograniczenia korków - skrzyżowanie Nowosądecka/Witosa/Łużycka. Nie tak dawno powstał tam Park kieszonkowy (przy Lidlu), który wydaje się mało sensownym rozwiązaniem w tym miejscu, bo kto lubi siedzieć przy ruchliwych ulicach i odpoczywać tam, w szczególności jak obok tworzą się korki i to z obu stron? Zarówno od strony Sławka, jak i od strony Łużyckiej (Piasków) powinien powstać osobny, jak najdłuższy pas do prawoskrętu, co mogło by przynieść znaczną poprawę i usprawnić tam ruch.

Zachęcić do używania bardziej ekologicznych środków transportu jak rower, hulajnoga, skuter elektryczny itp.

Zachęcić ludziach do korzystania z komunikacji miejskiej.

Zapewnić przyjemne ścieżki dla pieszych (nie bezpośrednio przy ruchliwej i śmierdzącej drodze).

'-Znaczna część zanieczyszczeń komunikacyjnych, to pyły wzbijane przy przejeździe pojazdów. Trzeba więc przywrócić polewaczki myjące nawierzchnie, aby usuwać kurz z jezdni.

-Najwięcej smog powoduje nie transport a ogrzewanie paliwami stałymi, więc to z tym źródłem trzeba przede wszystkim walczyć.

-Stanowcze nie dla strefy czystego transportu! Zwłaszcza w obecnie proponowanej formie, obejmującej całe miasto.

-Zamiast budować nowe drogi, trzeba budować nowe parkingi, w ten sposób nie będzie tak łatwo dojechać do centrum, ale już w centrum łatwo zaparkować.

W obecnym modelu dojazd jest łatwy, ale parkowanie trudne, w centrum trzeba więc krążyć w poszukiwaniu miejsca postojowego.

-Transport zbiorowy jest w Krakowie na tak kiepskim poziomie (niepunktualny, powolny, przeładowany) że nie stanowi żadnej konkurencji dla transportu indywidualnego.

zlikwidować korki - stojące lub bardzo wolno jadące samochody emitują dużo więcej spalin.

Zmniejszyć ilość prywatnych samochodów przez zniechęcanie do ich używania na rzecz innych środków transportu

Wspierać rowery i komunikacja zbiorową

Zadbać o jakość infrastruktury. Szczególnie pieszej i rowerowej

Dbać o komunikację rowerową, lobby aby nie palić byle czym w gminach obok

Czyścić ulice nie dopuszczając do unosu wtórnego

Poprawić płynność ruchu, wyprowadzać tranzyt jak najdalej od centrum
Wprowadzić trolejbusy

Postawić na naprawdę zeroemisyjny transport czyli rowery/UTO. Wprowadzić dopłaty do zakupu rowerów lub e-rowerów np. w zamian za złomowanie starych samochodów. Po wprowadzeniu nienagannej sieci tras rowerowych w obrębie do III obwodnicy, wprowadzić strefę czystego transportu.

Inwestować w ekologiczną kolej oraz dążyć do budowy metra (niekoniecznie w 100% podziemnego!) na obszarach, gdzie kolej konwencjonalna obecnie nie dociera. Należy budować również parkingi P+R na obrzeżach miasta tak, aby osoby dojeżdżające spoza Krakowa nawet jeśli nie dojeżdżają do niego koleją, to żeby do centrum dojechali już pociągiem SKM, tramwajem lub autobusem.

Zwiększyć ilościowo komunikację ZBIORCZĄ PUBLICZNĄ, zmniejszyć opłacalność transportu samochodem osobowym- opłaty za przejazdy, płatne parkowanie itp., tak by transport publiczny stał się bardziej opłacalny.

Zachęcać kierowców, szczególnie przyjezdnych do komunikacji zbiorowej. SADZIĆ DRZEWA, NIE WYCINAĆ ISTNIEJĄCYCH (ZDROWYCH)

Zamienić na każdej drodze dwupasmowej, jeden pas na droge rowerowa. Wspierać komunikację miejską. Zakazać wjazdu lub pobierać opłaty od ludzi i pokazdów bez KKM.

Wprowadzenie zakazu wjazdu do centrum aut z silnikami diesla

Sprawdzać jakość floty prywatnych przewoźników (tzw.busy), ograniczać ilość samochodów

Nie kierować się datą produkcji a faktycznym stanem technicznym samochodu. Wykluczać kopciuchy.

Należy umożliwić ludziom dotarcie do punktów przesiadkowych w głębi osiedli (np. Ulica Henryka i Karola Czeczów, autobus zawracałby w istniejącym układzie ulicznym, dojeżdżałby do pętli autobusowej Złocień, skąd istnieje możliwość przesiadki na inne linie i byłby skoordynowany z wybranymi kursami 125 lub 425 lub 163).

Nie zabudowywać więcej Krakowa blokami i innymi budynkami ponieważ jest w dolinie i nie ma się jak wtedy wentylować

Zablokować możliwości wjazdu do miasta diesla poniżej Euro 5

Ograniczać ruch samochodowy poprzez ograniczenie przepustowości dróg,, ograniczanie tranzytu, drogi jednokierunkowe, strefy tempo 30, fizyczne ograniczenia typu zawężenia czy szykany. Budować sprawny i szybki transport zbiorowy. Ograniczać potrzebę transportu rozwijając dzielnice zgodnie z założeniami miasta 15 minutowego

Godnie płacić ludzi, by tych było stać na lepsze auta.

Zwiększyć ilość dostępnych miejsc postojowych, aby skrócić czas poszukiwania wolnego miejsca, nie poszerzać SPP, nie wprowadzać SCT!

Sprzątać torowiska po zimie i nie tylko . Tramwaj potrzebuje piasku do hamowania ale można ten pył i piasek w centrum sprzątać !

Czyścić torowiska z zalegającego piasku oraz ulic . Unoszący się pył będzie nadal bez względu na to czy będziemy jeździć samochodami spalinowymi czy nie . Zamknąć pierwszą obwodnicę dla ruchu pojazdów .

Wprowadzić mądre rozwiązania, takie jak rozróżnienie stref SCT. O ile na alejach samochody diesla poniżej euro3/4 nie powinny jeździć to na obrzeżach miasta to fanaberia. Odciążmy miasto przez budowę porządnej obwodnicy dla tranzytu i ominiecia centrum a nie zabierajmy ludziom samochodów.

Ograniczyć ilość powstawania nowych budynków i zabudowywania kanałów przewietrzania miasta

Zakazać skupu katalizatorów. Uszczelnić stacje diagnostyczne.

Skończyć z przewężeniami i szykanami an drodze.

Usunąć przestarzałe prywatne stare busy transportowe oraz stare taksówki.

Udrożnić ulice (zlikwidowane pasy jezdni) aby zlikwidować korki

Strefa Czystego Transportu jest szansą dla Krakowa - zobaczymy jak będzie funkcjonować do tego czasu należy szeroko informować opinię publiczną o planowanych zmianach o warunkach wjazdu itp. Szeroka kampania informacyjna.

No właśnie chociażby to o czym pisze w pkt.1 zaczynając od mojej małej ojczyzny tzn.mojej okolicy w której mieszkam.

Zamknięcie długiej to dobry początek

Należy kontynuować rozwijanie transportu rowerowego poprzez budowę dedykowanej infrastruktury, która może także służyć osobom podróżującym przy użyciu środków opartych o elektryczność (np. hulajnóg). Następnie należy rozwijać komunikację miejską, dla której emisja per capita jest nawet niższa niż rozwiązania elektromobilności.

Realna promocja komunikacji zbiorowej, wzmocnienie jej pracy (tak, by nie trzeba było planować podróży wcześniej). Zaprzestanie budowania wielomilionowych tras promujących transport indywidualny.

Rozwijać komunikację miejską oraz promować jazdę na rowerze. wdrożyć zapisy o SCT. wykluczyć transport ciężki. Stworzyć centra przeładunkowe. Udrożnić połączenia kolejowe. Czyścić ulice i sprzętać. Zazieleniać torowiska.

Zwężać drogi w ścisłym centrum, budować trasę zwierzyniecka jako alternatywę dla alej, szybkie trasy rowerowe

Ograniczyć wjazd do centrum miasta starych busów i ciężarówek.

Nie zabudowywać dalej korytarzy które wietrzą Kraków, zmniejszyć ilość świateł, wyłączać światła po godz. 21

SCT wiele w tym pomoże, dodatkowo wyłączanie kolejnych ulic (np. drogi dookoła Plant) z ruchu indywidualnego.

zmniejszyć liczbę aut wjeżdżających do Krakowa
zakup elektrycznych autobusu i/lub większy rozwój sieci tramwajowej (która jest zeroemisyjna)

SCT powinno wystarczyć. Powinno też dać się dojechać do P+R bez ograniczeń.

Przede wszystkim nie ograniczać samochodów w centrum. Nie przyniesie to oczekiwanego rezultatu a wiele osób przez zakaz wjazdu samochodów starszych niż 10 lat straci możliwość dojazdu do pracy. Najlepiej było by do przeglądu pojazdu dodać obowiązkowy pomiar emisji spalin. Dzięki temu ludzie bardziej dbali by o samochody co przełożyło by się na czystsze powietrze.

Priorytet dla transportu publicznego i rowerow

Stosować autobusy elektryczne i tramwaje. Ograniczać ruch samochodów. Inwestować w szybkie połączenia z obrzeżami Krakowa

Nic, to piece są odpowiedzialne za smog, samochody odpowiadają zaledwie za około 6% zanieczyszczeń, a samochody elektryczne są nieekologiczne.

Wyprowadzić z miasta przemysł emitujący zanieczyszczenia nawet kosztem utraty zysków z podatków. Video: huta sendzimira

Przenieść ruch samochodowy na odcinki obwodowe, gdzie łatwiej jest wprowadzać działania ograniczające emisję. Należy unikać rozwiązań w postaci ekranów akustycznych, które dzielą przestrzeń, ograniczają dostępność a ich efektywność jest wątpliwa (chronią dobrze jedynie niskie piętra budynków w niedalekiej odległości od ekranu)

Postawić na transport publiczny - zwiększyć atrakcyjność tej formy transportu, obniżyć cenę biletów bo w tym momencie przejazd po ścisłym centrum uberem jest tańszy niż tramwajem (najtańszy bilet to 4zł na osobę)

Należy zakupić autobusy wodorowe oraz inwestować w kolej. Kolej mogłaby zostać uruchomiona między innymi do Łęgu (również z utworzeniem nowych linii autobusowych pozwalających dostać się do stacji), czy dużej obwodnicy kolejowej Krakowa.

Zachęcić do korzystania z komunikacji publicznej, transport szynowy! Dogodne połączenia między dzielnicami i strefami podmiejskimi Krakowa, parkingi w miejscach przesiadkowych.

1. Wyznaczyć układ podstawowy ulic (klasy Z i wyższe), a na pozostałych mniejszych ulicach wprowadzać strefy Tempo 30 (z wykorzystaniem fizycznych środków uspokojenia ruchu).
2. Wyposażyć każdą ulicę (poza strefami zamieszkania, wonnerfami czy innymi miejscami gdzie pieszy ma pierwszeństwo) w chodnik.
3. Realizacja dróg dla rowerów przy każdej ulicy, która nie ma wprowadzonego ograniczenia do 30 km/h.

Zakupić autobusy wodorowe (wodór w Polsce jest produkowany głównie z elektrowni wiatrowej), natomiast autobusy elektryczne są zasilane głównie przez prąd pochodzący raczej z elektrowni węglowych.

Obsadzać zielenią ulice i nie budować nowych dróg dla samochodów

I na koniec, w której dzielnicy Krakowa mieszkasz?

Dzielnica XIV Czyżyny

Dzielnica XIII Podgórze
Dzielnica III Prądnik Czerwony

Dzielnica V Krowodrza

Dzielnica XIV Czyżyny
Dzielnica XIV Czyżyny

Dzielnica XIV Czyżyny

Dzielnica III Prądnik Czerwony

Dzielnica XIII Podgórze

Dzielnica XIV Czyżyny

Dzielnica II Grzegórzki

Dzielnica III Prądnik Czerwony

Dzielnica VIII Dębni

Dzielnica XIII Podgórze

Dzielnica II Grzegórzki

Dzielnica II Grzegórzki

Dzielnica XVIII Nowa Huta

Dzielnica VIII Dębni

Dzielnica IV Prądnik Biały

Dzielnica I Stare Miasto

Dzielnica VIII Dębniki

Dzielnica II Grzegórzki

Dzielnica VIII Dębniki

Dzielnica XIII Podgórze

nie mieszkam w Krakowie

Dzielnica VI Bronowice

Dzielnica I Stare Miasto

Dzielnica V Krowodrza

Dzielnica IV Prądnik Biały

Dzielnica VII Zwierzyniec

Dzielnica XII Bieżanów-Prokocim

Dzielnica XII Bieżanów-Prokocim

Dzielnica I Stare Miasto

nie mieszkam w Krakowie

Dzielnica XI Podgórze Duchackie

Dzielnica I Stare Miasto

Dzielnica I Stare Miasto

Dzielnica I Stare Miasto

Dzielnica XV Mistrzejowice

Dzielnica III Prądnik Czerwony

Dzielnica XVIII Nowa Huta

Dzielnica VII Zwierzyniec

Dzielnica XVI Bieńczyce

Dzielnica VII Zwierzyniec
Dzielnica IV Prądnik Biały

Dzielnica XVI Bieńczyce

Dzielnica VI Bronowice

Dzielnica III Prądnik Czerwony

Dzielnica VI Bronowice

Dzielnica XVIII Nowa Huta

Dzielnica IX Łagiewniki-Borek Fałęcki

Dzielnica VII Zwierzyniec

Dzielnica X Swoszowice

Dzielnica III Prądnik Czerwony

Dzielnica VII Zwierzyniec

Dzielnica XII Bieżanów-Prokocim

Dzielnica I Stare Miasto
Dzielnica III Prądnik Czerwony

Dzielnica V Krowdrza
Dzielnica I Stare Miasto

Dzielnica IV Prądnik Biały

Dzielnica XVIII Nowa Huta

Dzielnica XV Mistrzejowice

Dzielnica V Krowdrza

Dzielnica XV Mistrzejowice

Dzielnica VI Bronowice

Dzielnica XVI Bieńczyce

Dzielnica III Prądnik Czerwony
Dzielnica I Stare Miasto

Dzielnica XVIII Nowa Huta

Dzielnica VIII Dębniaki

Dzielnica I Stare Miasto

Dzielnica X Swoszowice

Dzielnica VIII Dębniaki

Dzielnica IV Prądnik Biały

Dzielnica VII Zwierzyniec

Dzielnica II Grzegórzki

Dzielnica XIV Czyżyny

Dzielnica XI Podgórze Duchackie

Dzielnica II Grzegórzki

Dzielnica V Krowodrza

Dzielnica IV Prądnik Biały

Dzielnica V Krowodrza

Dzielnica V Krowodrza

Dzielnica XIV Czyżyny

Dzielnica III Prądnik Czerwony

Dzielnica XVIII Nowa Huta

Dzielnica VIII Dębniaki

Dzielnica I Stare Miasto

Dzielnica XII Bieżanów-Prokocim

Dzielnica IV Prądnik Biały

Dzielnica VIII Dębniaki

Dzielnica XII Bieżanów-Prokocim

Dzielnica VIII Dębniki