

Załącznik 1a - zestawienie wszystkich opinii zebranych podczas konsultacji społecznych przed
Krakowskim Panelem Transportowym

| Pierwszy obszar Panelu | | | | |
|--|--|--------|--------|--------|
| obszar | Wątki | Liczba | % odp | |
| Włączenie kolei do systemu transportu miejskiego | Dobudowa torów/linii kolejowych | 15 | 6,76% | 22,52% |
| | Integracja biletowa z koleją | 13 | 5,86% | |
| | Rozwój Szybkiej Kolei Miejskiej | 22 | 9,91% | |
| Logistyka | Rozwój nowych połączeń autobusowych/zwiększenie częstotliwości kursowania | 48 | 21,62% | 44,14% |
| | Rozładowanie opóźnień w rozkładach jazdy | 22 | 9,91% | |
| | Dynamiczna informacja pasażerska | 15 | 6,76% | |
| | Lokalizacja i rozbudowa węzłów przesiadkowych | 13 | 5,86% | |
| Tańsze bilety komunikacji miejskiej | | 16 | 7,21% | 7,21% |
| Dofinansowanie komunikacji miejskiej przez urząd | | 7 | 3,15% | 3,15% |
| infrastruktury transportu | Budowa metra/premetra | 11 | 4,95% | 21,62% |
| | Wydzielenie dodatkowych buspasów | 15 | 6,76% | |
| | Budowa (przedłużeń) linii tramwajowych | 22 | 9,91% | |
| Rozładowanie korków | Rozwój opcji P&R | 14 | 6,31% | 40,09% |
| | Parkingi wielopoziomowe na osiedlach wjazdowych do miasta | 11 | 4,95% | |
| | Transportowa współpraca z gminami ościennymi - zapewnienie bezpośrednich połączeń do Krakowa | 18 | 8,11% | |
| | Ograniczenie możliwości wjazdu do centrum samochodem | 46 | 20,72% | |
| Zamykanie/ zawężanie ulic | | 27 | 12,16% | 12,16% |
| Zwiększenie dostępności dla pieszych | Rozbudowa chodników | 21 | 9,46% | 31,53% |
| | Ulice wydzielone dla pieszych | 15 | 6,76% | |
| | Poprawa oznakowania/oświetlenia | 10 | 4,50% | |
| | Rozwiązania dostępnościowe dla osób z ograniczoną mobilnością | 12 | 5,41% | |
| | Koncepcja miasta piętnastominutowego | 12 | 5,41% | |
| Bezpieczeństwo dzieci | Bezpieczne opcje transportowe dla samodzielnego dojazdu dzieci | 13 | 5,86% | 9,91% |

| Bezpieczeństwo dzieci | | | | |
|-----------------------|---|----|--------|--------|
| | Tworzenie infrastruktury drogowej z dala od placów zabaw, szkół, domów kultury itp. | 9 | 4,05% | 9,91% |
| | Niespójna polityka transportowa prowadzona przez | 5 | 2,25% | 2,25% |
| Rowery | Poprawa istniejącej infrastruktury ścieżek rowerowych | 48 | 21,62% | 34,23% |
| | Wykorzystywanie mikromobilności jako uzupełnienia transportu publicznego | 4 | 1,80% | |
| | Dotacje na zakup rowerów (w tym elektrycznych) | 9 | 4,05% | |
| | Rozbudowa systemu roweru | 11 | 4,95% | |
| | Inwestycje w parkingi dla rowerów | 1 | 0,45% | |
| | Połączenie dalszych dzielnic | 3 | 1,35% | |
| | Inne | | | |
| | Parkowanie | 14 | 6,31% | 6,31% |

| Drugi obszar Panelu | | |
|--|-------------------|--------|
| Wątki | Liczba odpowiedzi | % odp |
| Tanie/bezpłatne bilety komunikacji miejskiej | 27 | 12,16% |
| Rozwój carshare'ingu | 12 | 5,41% |
| Inwestycje w parkingi dla rowerów | 13 | 5,86% |
| Rower jako alternatywa | 20 | 9,01% |
| System parkingów P&R | 58 | 26,13% |
| Sensowne malowanie/wyznaczanie | 47 | 21,17% |
| Parkingi (podziemne) w centrum/ wewnątrz osiedli | 27 | 12,16% |
| Parkingi na | 24 | 10,81% |
| Parkingi na | 19 | 8,56% |
| Strefa płatnego ulic/ zmiana organizacji ruchu | 67 | 30,18% |
| Ograniczenie możliwości wjazdu do centrum | 28 | 12,61% |
| Rozwiązania dostępnościowe dla | 22 | 9,91% |
| Rozbudowa chodników i zwiększanie dostępności | 3 | 1,35% |
| Niespójna polityka transportowa | 30 | 13,51% |
| Inne | 5 | 2,25% |
| Systemy inteligentnego | 5 | 2,25% |
| Miejsca/abonament dla | 13 | 5,86% |
| | 24 | 10,81% |

Parkingi przy

5 2,25%

Trzeci obszar Panelu

| Wątki | Liczba odpowiedzi | % |
|--|-------------------|--------|
| Ograniczenie możliwości wjazdu do centrum samochodem (SCT) | 100 | 45,05% |
| Rozwiązania dotyczące zbiorokomu/ alternatyw dla samochodu (np. rower, mikromobliwość) | 75 | 33,78% |
| Zbiorowy transport metropolitalny | 22 | 9,91% |
| Wsparcie/ulgi dla samochodów | 14 | 6,31% |
| Zwiększanie dostępności dla pieszych | 18 | 8,11% |
| Inteligentne systemy zarządzania ruchem | 16 | 7,21% |
| Ograniczenie ruchu tranzytowego w mieście | 39 | 17,57% |
| sygnalizacji na obwodnicach | 14 | 6,31% |
| Płynne/dobrze zaprojektowane zjazdy z | 16 | 7,21% |
| Kontrola stanu | 16 | 7,21% |
| OZE/ fotowoltaika | 3 | 1,35% |
| Niespójna polityka transportowa | 6 | 2,70% |
| Inne | 12 | 5,41% |

| Temat Panelu | | |
|---|-------------------|--------|
| Wątek | Liczba odpowiedzi | % |
| Miejski system transportowy (zbiorowy) i zarządzanie ruchem | 126 | 56,76% |
| Wyzwania transportowe (konkretne) | 20 | 9,01% |
| Obwodnice | 1 | 0,45% |
| Przestrzeń miejska | 33 | 14,86% |
| Zarządzanie parkowaniem | 18 | 8,11% |
| Polityka klimatyczna | 22 | 9,91% |

| | | |
|--|----|--------|
| Elektromobilność | 8 | 3,60% |
| Niespójna polityka transportowa prowadzona przez urząd | 22 | 9,91% |
| Inne | 53 | 23,87% |

| Nr responde nta | *Pierwszy obszar Panelu: Jakie widzi Pan_i wyzwania i problemy w tym obszarze, które powinny być wzięte pod uwagę podczas Panelu? Które z nich Pana_i zdaniem są kluczowe dla tego obszaru i którymi priorytetowo powinien zająć się Panel? |
|-----------------------|--|
| 1 | Usprawnienie dróg rowerowych. Pierwszeństwo dla rowerów, pieszych, autobusów przed samochodami |
| 2 | Problemem tego miasta jest, że ogranicza się ludziom coś, zanim zaoferuje się inne opcje. Zamyka się ulice, ale nie poprawia zbiorcomu. W efekcie centrum wymiera. Wiem, co pisze, bo moja rodzina mieszka tu od lat. |
| 3 | <p>Problem: zależność od samochodu powoduje, że miasta stają się nieprzyjazne ludziom (duże odległości, nieprzyjazne przestrzenie, bariery dla pieszych i rowerzystów, korki, hałas). Rozlewanie miast powoduje też wysokie koszty utrzymania infrastruktury drogowej.</p> <p>Wyzwanie: tak rozwinąć system komunikacji zbiorowej (łącznie z koleją), aby większości mieszkańców po mieście wygodniej i pewniej było poruszać się tym systemem niż samochodem. Również dla osób spoza Krakowa wygodniej i pewniej powinno być dojechać w taki sposób (np. zostawiając samochód na stacji kolejowej czy P&R).</p> <p>Wyzwanie: stworzyć taką sieć infrastruktury rowerowej, żeby przez większą część roku rower był bezpiecznym środkiem transportu dla wszystkich zdrowych mieszkańców, w tym dzieci w wieku szkolnym.</p> <p>Szczególnym wyzwaniem jest dojazd dzieci do szkół i na zajęcia dodatkowe. Idealnie byłoby, gdyby opcje transportowe były na tyle bezpieczne, że dzieci mogą być samodzielne w poruszaniu się po mieście. Potrzebne jest też zapewnienie równomiernego dostępu do wysokiej jakości szkół i zajęć w każdej dzielnicy miasta.</p> |
| 4 | Punktualność i utykanie w korkach jest moim zdaniem największym problemem komunikacji. Oferta jest niezła (wiadomo, zawsze może być lepiej), ale co z tego, jeżeli w skutek utrudnień w ruchu są sytuacje, kiedy autobusy mają po 45 min spóźnienia. Powinno się bezwarunkowo ograniczyć ruch samochodów na korzyść komunikacji miejskiej. Ponadto powinno się udzielić przejazd komunikacji miejskiej w taki sposób, aby była realna konkurencja w transporcie po mieście np. przez wydzielenie dodatkowych bus-pasów. |
| 5 | Zmniejszenie ilości samochodów z gmin ościennych wjeżdżających do Krakowa w związku z np. pracą w Krakowie --> mądra rozbudowa + lepsza efektywność systemu P+R ; lepsza współpraca z gminami aglomeracji krakowskiej (bezpośrednie połączenia, np. jak propozycja linii tramwajowej dojeżdżającej do Wieliczki). |
| 6 | Kluczowe moim zdaniem jest równe traktowanie wszystkich mieszkańców. A zatem nie widzę powodów, by pewne grupy miały darmowy parking i wjazd do centrum. |

- ☒ jak sprawić, żeby życie bez samochodu w Krakowie było tak samo wygodne jak życie z samochodem
 - ☒ które relacje, trasy w mieście mają najlepszy potencjał na to, żeby alternatywy dla samochodu (transport zbiorowy, rower) miały szybszy czas podróży od drzwi do drzwi
 - ☒ jak zachęcić kierowców samochodów (zwłaszcza tych z przedmieść) do przesiadki na transport zbiorowy
 - ☒ jak zmniejszyć udział samochodów w codziennych dojazdach z aglomeracji
 - ☒ jak poprawiać dostępność pieszą w istniejącej zabudowie
 - ☒ jak realnie włączyć kolej w transport w mieście
 - ☒ jak poprawić bezpieczeństwo rowerzystów i rozwijać drogi rowerowe
 - ☒ jakie inwestycje infrastrukturalne powinny mieć priorytet
- ☒ jak poprawiać planowanie przestrzenne, żeby przemieszczanie się inne niż piesze nie było potrzebne (miasto 15 minutowe)
 - ☒ co z aglomeracją (np. organizacja przewozów w aglomeracji, aglomeracyjne drogi rowerowe, planowanie przestrzenne)
 - ☒ propagowanie roweru: dotacje, dofinansowanie dla rowerów elektrycznych i system roweru miejskiego
 - ☒ zdanie dzieci i młodzieży o organizacji przestrzeni miejskiej, tj. jak tworzyć bezpieczną przestrzeń np. w okolicach placów zabaw, szkół, domów kultury itd., jak tworzyć przestrzeń, w której dzieci i młodzież mogą samodzielnie i bezpiecznie się poruszać po mieście
 - ☒ rozbudowa transportu publicznego i poprawa istniejącego otoczenia np. oznakowanie, węzły przesiadkowe, dynamiczna informacja pasażerska
 - ☒ superbloki /super kwartały (ulice wydzielone dla ruchu pieszego) i inne dostępne pieszo założenia urbanistyczne

jak sprawić, żeby życie bez samochodu w Krakowie było tak samo wygodne jak życie z samochodem
które relacje, trasy w mieście mają najlepszy potencjał na to, żeby alternatywy dla samochodu (transport zbiorowy, rower)
miały szybszy czas podróży od drzwi do drzwi

jak zachęcić kierowców samochodów (zwłaszcza tych z przedmieść) do przesiadki na transport zbiorowy
jak zmniejszyć udział samochodów w codziennych dojazdach z aglomeracji

jak poprawiać dostępność pieszą w istniejącej zabudowie

jak realnie włączyć kolej w transport w mieście

jak poprawić bezpieczeństwo rowerzystów i rozwijać drogi rowerowe

jakie inwestycje infrastrukturalne powinny mieć priorytet

8 jak poprawiać planowanie przestrzenne, żeby przemieszczanie się inne niż piesze nie było potrzebne (miasto 15 minutowe)

co z aglomeracją (np. organizacja przewozów w aglomeracji, aglomeracyjne drogi rowerowe, planowanie przestrzenne)

propagowanie roweru: dotacje, dofinansowanie dla rowerów elektrycznych i system roweru miejskiego

zдание dzieci i młodzieży o organizacji przestrzeni miejskiej, tj. jak tworzyć bezpieczną przestrzeń np. w okolicach placów zabaw,
szkół, domów kultury itd., jak tworzyć przestrzeń, w której dzieci i młodzież mogą samodzielnie i bezpiecznie się poruszać po
mieście

rozbudowa transportu publicznego i poprawa istniejącego otoczenia np. oznakowanie, węzły przesiadkowe, dynamiczna
informacja pasażerska

superbloki /super kwartały (ulice wydzielone dla ruchu pieszego) i inne dostępne pieszo założenia urbanistyczne

9

Lepsze ścieżki dla rowerów. Więcej połączeń komunikacji miejskiej i tańsze bilety

Najważniejszym zadaniem dla optymalizacji przemieszczania się po mieście jest w mojej opinii nie wątpliwie budowa systemu szybkiego transportu publicznego. W obliczu problemów z finansowaniem premetra i skomplikowaniem tej inwestycji, braku możliwości budowy prawdziwego metra oraz faktu, że z powodu pochłonięcia przez tę inwestycję znacznej części budżetu miasta na rozwój sieci komunikacyjnej, co spowoduje wykluczenie innych rozwijających się dynamicznie części miasta głównie tych południowych uważam, że przed przystąpieniem do realizacji premetra kluczowe jest uruchomienie tymczasowej sieci szybkiego transportu w oparciu o obecny system Szybkiej Kolei Miejskiej (SKA), która powinna funkcjonować na wzór stosowanych za granicą (między innymi w Niemczech i Szwajcarii) sieci S-bahn. Krakowski węzeł kolejowy już dzisiaj prezentuje duże możliwości i po przeprowadzeniu odpowiednich działań mających na celu poprawę jego przepustowości, takich jak na przykład trwająca dobudowa torów między Płaszowem, a Dworcem Głównym powinno doprowadzić się do częstotliwości co najmniej 12 pociągów na godzinę na odcinkach miejskich. Do pełnego działania systemu konieczna jest oczywiście dobudowa zupełnie nowej linii kolejowej do Placu Centralnego, prawdopodobnie w zupełnie nowym śladzie, bardziej optymalnym niż obecny korytarz bocznicy kolejowej przez Łęg, np. w korytarzu linii wysokiego napięcia na południe od al. Pokoju, niemniej jednak ma ona dużo większe szanse na dofinansowanie z budżetu województwa i państwa niż premetro jako że cała sieć SKA będzie służyć nie tylko mieszkańcom Krakowa, ale również całego regionu i docelowo może znacząco przyczynić się do liczby samochodów napływających codziennie do Krakowa z poza jego granic, a tym samym zmniejszyć korki w mieście.

Uważam, że kluczowym dla panelu jest zajęcie się dyskusją na temat systemu SKA w tym własnego udziału miasta w projekcie takim jak budowa parkingów P+R oraz dobudowa linii przedłużeń linii tramwajowych (os. Piastów, Bieżanów) oraz inwestycjami infrastrukturalnymi pozwalającymi na obsługę stacji autobusowymi liniami dowozowymi (np. Kraków Olszanica, Kraków Zakliki) i uruchomienie takich linii. Ponadto wypracowaniem rozwiązań dla współpracy miasta, województwa i PKP PLK w zakresie systemu SKA, w tym współfinansowaniem inwestycji infrastrukturalnych przez wspomniane wyżej podmioty. I przede wszystkim ponowna dyskusja potrzeby realizacji premetra w Krakowie zwłaszcza w obliczu referendum, w którym mieszkańcy opowiadali się za metrem, a system SKA zważywszy na wykorzystywany tabor jak i infrastrukturę bardziej przypominałby metro niż proponowane premetro.

| | |
|----|--|
| 11 | <p>jak sprawić, żeby życie bez samochodu w Krakowie było tak samo wygodne jak życie z samochodem które relacje, trasy w mieście mają najlepszy potencjał na to, żeby alternatywy dla samochodu (transport zbiorowy, rower) miały szybszy czas podróży od drzwi do drzwi</p> <p>jak zachęcić kierowców samochodów (zwłaszcza tych z przedmieść) do przesiadki na transport zbiorowy</p> <p>jak zmniejszyć udział samochodów w codziennych dojazdach z aglomeracji</p> <p>jak poprawiać dostępność pieszą w istniejącej zabudowie</p> <p>jak realnie włączyć kolej w transport w mieście</p> <p>jak poprawić bezpieczeństwo rowerzystów i rozwijać drogi rowerowe</p> <p>jakie inwestycje infrastrukturalne powinny mieć priorytet</p> <p>jak poprawiać planowanie przestrzenne, żeby przemieszczanie się inne niż piesze nie było potrzebne (miasto 15 minutowe) co z aglomeracją (np. organizacja przewozów w aglomeracji, aglomeracyjne drogi rowerowe, planowanie przestrzenne)</p> <p>propagowanie roweru: dotacje, dofinansowanie dla rowerów elektrycznych i system roweru miejskiego</p> <p>zdanie dzieci i młodzieży o organizacji przestrzeni miejskiej, tj. jak tworzyć bezpieczną przestrzeń np. w okolicach placów zabaw, szkół, domów kultury itd., jak tworzyć przestrzeń, w której dzieci i młodzież mogą samodzielnie i bezpiecznie się poruszać po mieście</p> <p>rozbudowa transportu publicznego i poprawa istniejącego otoczenia np. oznakowanie, węzły przesiadkowe, dynamiczna informacja pasażerska</p> <p>superbloki /super kwartały (ulice wydzielone dla ruchu pieszego) i inne dostępne pieszo założenia urbanistyczne</p> |
| 12 | <p>1. Dużo schodów i przejść, które uniemożliwiają swobodne korzystanie z miasta osobom z ograniczoną mobilnością</p> <p>2. MPK stojące w korkach, bo za mało buspasów</p> |
| 13 | <p>Częstotliwość komunikacji miejskiej, kosztem zmniejszenia ilości linii, integracja biletowa z koleją, bezpłatne parkinki wielopoziomowe na osiedlach wjazdowych do miasta</p> |
| 14 | <p>Brakuje w naszym mieście odpowiedniego dofinansowania do komunikacji miejskiej, które skutkuje licznymi brakami w jej funkcjonowaniu (np. godziny wieczorne) i idącymi za tym podwyżkami cen biletów. Nasze miasto dopłaca na głowę mieszkańca mniej do komunikacji niż Łódź, która uchodzi za miasto z fatalną komunikacją.</p> <p>W wielu obszarach nowopowstałe drogi są przeskalowane przez co mimo zapewnień zwiększa ilość samochodów wjeżdżających do miasta. Wszelkie polityki transportowe co za tym idzie są niespójne i oparte na zasadzie marchewka dla samochodu za pieniądze dla komunikacji miejskiej.</p> <p>Tempo powstawania nowych parkingów typu P+R jest za niskie.</p> <p>Dużym wyzwaniem jak widać staje się też integracja biletowa, która prowadzona jest źle (na zasadzie kija, a nie marchewki).</p> |
| 15 | <p>Skomunikowanie przesiadek, opóźnienia będące stałym elementem na niektórych trasach np linia 194</p> |

| | |
|----|--|
| 16 | Mądry sposób na ograniczenie ruchu w centrum, tańsza komunikacja miejska, bus pas też dla aut hybrydowych |
| 17 | W mojej opinii priorytetowe jest zapewnienie bezpieczeństwa dla osób poruszających się rowerem jak i szybszy i większy rozwój PRZEMYSŁANEJ infrastruktury rowerowej. Połączenie dalszych dzielnic krakowa z centrum. |
| 18 | <p>Komunikacja publiczna staje się atrakcyjna wtedy, kiedy czas oczekiwania na przyjazd pojazdu nie przekracza 5 minut. Mikromobilność tj. rower, kiedy zakupy albo małe dzieci i hulajnoga elektryczna to doskonałe uzupełnienie dla komunikacji publicznej. Można np. podjechać do przystanku, który łączy kilka linii. Dlaczego więc to nie działa?</p> <p>Otóż ryzyko utraty sprzętu w wyniku kradzieży jest wysokie, a kary za kradzież są tak niskie, że nawet w przypadku złapania złodzieja na gorącym uczynku lepiej się dogadać niż angażować aparat państwowy do wymierzenia "kary".</p> <p>Ubezpieczenie roweru od kradzieży ma sens jedynie w przypadku drogich rowerów w pierwszych latach po zakupie. Np. już po 4 latach w oczach PZU wartość roweru to 50% ceny zakupu. A gdzie dodatkowe akcesoria, zmarnowany czas... Nie da się ubezpieczyć kompleksowo, od całości problemów związanych z kradzieżą. Co może zrobić miasto? Np. automatyczne procedury udostępniania nagrań monitoringu miejskiego, ze wszystkich nagrań na których pojawia się złodziej.</p> |
| 19 | Częstotliwość kursów autobusów i tramwajów, a możliwość wygodnej przesiadki i ogólny czas podróży. |
| 20 | Zwiększenie częstotliwości jazdy komunikacji miejskiej, ograniczenie ruchu samochodowego, przekształcenia infrastruktury miejskiej w kierunku przyjazności pieszym, rowerzystom i komunikacji publicznej. |
| 21 | integracja sieciowa, rozkładowa i taryfowa wszystkich rodzajów transportu zbiorowego (autobus, tramwaj, kolej) +rowerów miejskich |
| 22 | Rozwijanie i rozbudowa transportu zbiorowego, który powinien być podstawą poruszania się po mieście. |

jak sprawić, żeby życie bez samochodu w Krakowie było tak samo wygodne jak życie z samochodem
które relacje, trasy w mieście mają najlepszy potencjał na to, żeby alternatywy dla samochodu (transport zbiorowy, rower)
miały szybszy czas podróży od drzwi do drzwi
jak zachęcić kierowców samochodów (zwłaszcza tych z przedmieść) do przesiadki na transport zbiorowy
jak zmniejszyć udział samochodów w codziennych dojazdach z aglomeracji
jak poprawiać dostępność pieszą w istniejącej zabudowie
jak realnie włączyć kolej w transport w mieście
jak poprawić bezpieczeństwo rowerzystów i rozwijać drogi rowerowe
jakie inwestycje infrastrukturalne powinny mieć priorytet
jak poprawiać planowanie przestrzenne, żeby przemieszczanie się inne niż piesze nie było potrzebne (miasto 15 minutowe)
co z aglomeracją (np. organizacja przewozów w aglomeracji, aglomeracyjne drogi rowerowe, planowanie przestrzenne)
propagowanie roweru: dotacje, dofinansowanie dla rowerów elektrycznych i system roweru miejskiego
zдание dzieci i młodzieży o organizacji przestrzeni miejskiej, tj. jak tworzyć bezpieczną przestrzeń np. w okolicach placów zabaw,
szkół, domów kultury itd., jak tworzyć przestrzeń, w której dzieci i młodzież mogą samodzielnie i bezpiecznie się poruszać po
mieście
rozbudowa transportu publicznego i poprawa istniejącego otoczenia np. oznakowanie, węzły przesiadkowe, dynamiczna
informacja pasażerska
superbloki /super kwartały (ulice wydzielone dla ruchu pieszego) i inne dostępne pieszo założenia urbanistyczne

- jak sprawić, żeby życie bez samochodu w Krakowie było tak samo wygodne jak życie z samochodem
- które relacje, trasy w mieście mają najlepszy potencjał na to, żeby alternatywy dla samochodu (transport zbiorowy, rower) miały szybszy czas podróży od drzwi do drzwi
- jak zachęcić kierowców samochodów (zwłaszcza tych z przedmieść) do przesiadki na transport zbiorowy
 - jak zmniejszyć udział samochodów w codziennych dojazdach z aglomeracji
 - jak poprawiać dostępność pieszą w istniejącej zabudowie
 - jak realnie włączyć kolej w transport w mieście
 - jak poprawić bezpieczeństwo rowerzystów i rozwijać drogi rowerowe
 - jakie inwestycje infrastrukturalne powinny mieć priorytet
- jak poprawiać planowanie przestrzenne, żeby przemieszczanie się inne niż piesze nie było potrzebne (miasto 15 minutowe)
 - co z aglomeracją (np. organizacja przewozów w aglomeracji, aglomeracyjne drogi rowerowe, planowanie przestrzenne)
 - propagowanie roweru: dotacje, dofinansowanie dla rowerów elektrycznych i system roweru miejskiego
 - zdanie dzieci i młodzieży o organizacji przestrzeni miejskiej, tj. jak tworzyć bezpieczną przestrzeń np. w okolicach placów zabaw, szkół, domów kultury itd., jak tworzyć przestrzeń, w której dzieci i młodzież mogą samodzielnie i bezpiecznie się poruszać po mieście
 - rozbudowa transportu publicznego i poprawa istniejącego otoczenia np. oznakowanie, węzły przesiadkowe, dynamiczna informacja pasażerska
 - superbloki /super kwartały (ulice wydzielone dla ruchu pieszego) i inne dostępne pieszo założenia urbanistyczne

24

25

Koncepcja miasta 15 min- całego jego obrębu!

26

Rozwój sieci tramwajowej i kolei aglomeracyjnej, a w przyszłości metra. Zapewnienie spójnej sieci dróg rowerowych, uzupełnienie brakujących odcinków.

27

jak sprawić, żeby życie bez samochodu w Krakowie było tak samo wygodne jak życie z samochodem
które relacje, trasy w mieście mają najlepszy potencjał na to, żeby alternatywy dla samochodu (transport zbiorowy, rower)
miały szybszy czas podróży od drzwi do drzwi
jak zachęcić kierowców samochodów (zwłaszcza tych z przedmieść) do przesiadki na transport zbiorowy
jak zmniejszyć udział samochodów w codziennych dojazdach z aglomeracji
jak poprawiać dostępność pieszą w istniejącej zabudowie
jak realnie włączyć kolej w transport w mieście
jak poprawić bezpieczeństwo rowerzystów i rozwijać drogi rowerowe
jakie inwestycje infrastrukturalne powinny mieć priorytet
jak poprawiać planowanie przestrzenne, żeby przemieszczanie się inne niż piesze nie było potrzebne (miasto 15 minutowe)
co z aglomeracją (np. organizacja przewozów w aglomeracji, aglomeracyjne drogi rowerowe, planowanie przestrzenne)
propagowanie roweru: dotacje, dofinansowanie dla rowerów elektrycznych i system roweru miejskiego
zdanie dzieci i młodzieży o organizacji przestrzeni miejskiej, tj. jak tworzyć bezpieczną przestrzeń np. w okolicach placów zabaw,
szkół, domów kultury itd., jak tworzyć przestrzeń, w której dzieci i młodzież mogą samodzielnie i bezpiecznie się poruszać po
mieście
rozbudowa transportu publicznego i poprawa istniejącego otoczenia np. oznakowanie, węzły przesiadkowe, dynamiczna
informacja pasażerska
superbloki /super kwartały (ulice wydzielone dla ruchu pieszego) i inne dostępne pieszo założenia urbanistyczne

28

Widzę coraz większe podziały na zamożnych i biednych. Zamożni mają wjazd do każdej dzielnicy, a biedni spóźniają się
autobusy.

29

Integracja transportu miejskiego i aglomeracyjnego.

30

Bezkolizyjność 3 obwodnicy, budowa parkingów P&R wokół 3 obwodnicy, tramwaj do Zielonek

31

32

tani i nowoczesny transport plus samochody (nie taksówki)

33

Głównym celem miasta winno być ograniczenie transportu indywidualnego (samochodowego) na rzecz komunikacji publicznej
jak i rowerowej

34

35

36

| | |
|----|--|
| 37 | <p>jak sprawić, żeby życie bez samochodu w Krakowie było tak samo wygodne jak życie z samochodem które relacje, trasy w mieście mają najlepszy potencjał na to, żeby alternatywy dla samochodu (transport zbiorowy, rower) miały szybszy czas podróży od drzwi do drzwi</p> <p>jak zachęcić kierowców samochodów (zwłaszcza tych z przedmieść) do przesiadki na transport zbiorowy</p> <p>jak zmniejszyć udział samochodów w codziennych dojazdach z aglomeracji</p> <p>jak poprawiać dostępność pieszą w istniejącej zabudowie</p> <p>jak realnie włączyć kolej w transport w mieście</p> <p>jak poprawić bezpieczeństwo rowerzystów i rozwijać drogi rowerowe</p> <p>jakie inwestycje infrastrukturalne powinny mieć priorytet</p> <p>jak poprawiać planowanie przestrzenne, żeby przemieszczanie się inne niż piesze nie było potrzebne (miasto 15 minutowe) co z aglomeracją (np. organizacja przewozów w aglomeracji, aglomeracyjne drogi rowerowe, planowanie przestrzenne)</p> <p>propagowanie roweru: dotacje, dofinansowanie dla rowerów elektrycznych i system roweru miejskiego</p> <p>zdanie dzieci i młodzieży o organizacji przestrzeni miejskiej, tj. jak tworzyć bezpieczną przestrzeń np. w okolicach placów zabaw, szkół, domów kultury itd., jak tworzyć przestrzeń, w której dzieci i młodzież mogą samodzielnie i bezpiecznie się poruszać po mieście</p> <p>rozbudowa transportu publicznego i poprawa istniejącego otoczenia np. oznakowanie, węzły przesiadkowe, dynamiczna informacja pasażerska</p> <p>superbloki /super kwartały (ulice wydzielone dla ruchu pieszego) i inne dostępne pieszo założenia urbanistyczne</p> |
| 38 | <p>Coraz większa liczba pojazdów, wąskie gardła, utrudnione wyjazdy na obwodnice, zatłoczone ulice przez pojazdy szukające parkingów.</p> |
| 39 | <p>Rozwój i priorytet dla TZ</p> |
| 40 | |
| 41 | <p>Skoordynowanie połączeń tramwaj-autobus-kolej. Problem w zbyt długim czekaniu na kolejny transport i brak w wielu miejscach odpowiednich wiat i przystanków chroniących przed deszczem.</p> |
| 42 | <p>Jestem osobą niepełnosprawną. Moim zdaniem jestem prześladowany przez Miasto Kraków poprzez uniemożliwianie mi realizacji moich potrzeb zawodowych oraz osobistych. Komunikacja miejska kursuje zupełnie niezgodnie z rozkładem jazdy. Kierujący pojazdami uniemożliwiają mi wejście do pojazdu (skrajne chamstwo, zgłaszałem do MPK - odpowiedź bezczelna), dla mojej kategorii niepełnosprawności to zwyrodniałe miasto odmawia mi prawa do miejsc parkingowych a gdy wejdzie w życie tzw. strefa czystego transportu pozbawicie mnie prawa użytkowania mojego samochodu dostosowanego do mojej niepełnosprawności! Inaczej niż faszyzm nie umiem nazwać waszego zwyrodniałstwa! Domagam się przesiedlenia mnie poza to barbarzyńskie miasto!</p> |

| | |
|----|--|
| 43 | <ul style="list-style-type: none"> '- problemy z punktualnością i zintegrowaniem komunikacji miejskiej, - coraz mniejsza częstotliwość komunikacji miejskiej, - zbyt dużo prywatnych samochodów osobowych w granicach miasta, - brak miejskich nieemisyjnych środków transportu (np. rowerów, hulajnóg, rikszy itp.) - zbyt mała liczba miejsc parkingowych w mieście i na obrzeżach |
| 44 | |
| 45 | |
| 46 | Brak lub nieudane kampanie edukacyjne. Miasto może prowadzić kampanie edukacyjne, które zachęcają mieszkańców do korzystania z alternatywnych form transportu, takich jak rowery. |
| 47 | Informowanie na bieżąco o np. ruchu drogowym tj. np. korki czy remonty dróg oraz dostępności miejsc parkingowych ale w taki sposób aby ta informacja była dostępna w momencie podejmowania decyzji o podróży np. wsiadania do samochodu pozwoli na efektywniejsze wykorzystanie już dostępnej infrastruktury komunikacyjnej - osobiście chciałbym mieć informację czy np. najbardziej optymalnym środkiem transportu jest samochód (bo będzie dostępne miejsce parkingowe w pobliżu - tutaj chciałbym dostać lokalizację), czy może autobus lub tramwaj, a może rower? |
| 48 | Miasto powinno posiadać aplikacje webowe do planowania podróży. Miasto może promować i rozwijać aplikacje mobilne, które pozwolą mieszkańcom na planowanie najszybszych i najbardziej efektywnych tras przejazdu. |
| 49 | Bilety czasowe zamiast przystankowych w komunikacji miejskiej. Błagam, bo korki w Krakowie sprawiają, że taniej jest wybierać transport prywatnym autem niż komunikacją miejską. |

| | |
|----|---|
| 50 | <ul style="list-style-type: none"> ☐jak sprawić, żeby życie bez samochodu w Krakowie było tak samo wygodne jak życie z samochodem ☐które relacje, trasy w mieście mają najlepszy potencjał na to, żeby alternatywy dla samochodu (transport zbiorowy, rower) miały szybszy czas podróży od drzwi do drzwi ☐jak zachęcić kierowców samochodów (zwłaszcza tych z przedmieść) do przesiadki na transport zbiorowy <ul style="list-style-type: none"> ☐jak zmniejszyć udział samochodów w codziennych dojazdach z aglomeracji ☐jak poprawiać dostępność pieszą w istniejącej zabudowie ☐jak realnie włączyć kolej w transport w mieście ☐jak poprawić bezpieczeństwo rowerzystów i rozwijać drogi rowerowe ☐jakie inwestycje infrastrukturalne powinny mieć priorytet ☐jak poprawiać planowanie przestrzenne, żeby przemieszczanie się inne niż piesze nie było potrzebne (miasto 15 minutowe) <ul style="list-style-type: none"> ☐co z aglomeracją (np. organizacja przewozów w aglomeracji, aglomeracyjne drogi rowerowe, planowanie przestrzenne) ☐propagowanie roweru: dotacje, dofinansowanie dla rowerów elektrycznych i system roweru miejskiego ☐zdanie dzieci i młodzieży o organizacji przestrzeni miejskiej, tj. jak tworzyć bezpieczną przestrzeń np. w okolicach placów zabaw, szkół, domów kultury itd., jak tworzyć przestrzeń, w której dzieci i młodzież mogą samodzielnie i bezpiecznie się poruszać po mieście ☐rozbudowa transportu publicznego i poprawa istniejącego otoczenia np. oznakowanie, węzły przesiadkowe, dynamiczna informacja pasażerska <ul style="list-style-type: none"> ☐superbloki /super kwartały (ulice wydzielone dla ruchu pieszego) i inne dostępne pieszo założenia urbanistyczne |
| 51 | Tramwaje w dzielnicach peryferyjnych (np. Kliny), szybkie połączenia do przystanków tramwajowych z tych dzielnic |
| 52 | <ol style="list-style-type: none"> 1) Za dużo samochodów w mieście 2) Miasto dostosowane bardziej do samochodów niż do ruchu pieszych (wiele obszarów wręcz trudno dostępnych lub niebezpiecznych dla pieszych) 3) Skażenie hałasem |
| 53 | <p>Dzień dobry. Mieszkam obecnie na ul. Glogera. Codziennie muszę dojeżdżać do pracy i na uczelnie. Uważam, że śmiesznym i absurdalnym jest obecny stan dojazdu z miejsca oddalonego w zasadzie o 20 min od centrum. Nie zdażyło mi się ani razu by jakakolwiek linia autobusowa jeżdżąca przez prądnik biały była na czas, ponadto stan dróg w tym obszarze doprowadza do codziennych potężnych korkow ktore są potężnym ograniczeniem czasowym oraz wzmagają frustracje i stres, a to wpływa na ludzi w zły sposób. Do pracy jeżdżę na godzinę 5. Staram się to robić rowerem, ale w przypadku złych warunków pogodowych nie mam nawet możliwości skorzystania z autobusów ponieważ nie jeżdżą o tej porze. obecny stan komunikacji w tym miejscu jest okropny i doprowadza do szału.</p> |

| | |
|----|--|
| 54 | <p>Miasto nie posiada rozwiązania które integruje różne systemy transportowe (tramwaj, autobus, pociąg, rower, samochód) - stworzenie rozwiązania ułatwiającego poruszanie się po mieście uwzględniające wszystkie środki transportu. Tutaj rozwiązaniem wydaje się być aplikacja która pozwoli na planowanie podróży wykorzystując dostępne środki komunikacji.</p> <p>Miasto powinno udostępnić dane publiczne takie jak informacje dot. strefy parkowania, rozkłady jazdy, lokalizacje autobusu, tramwaju aby można stworzyć tego typu system.</p> <p>Oczywiście super rozwiązaniem byłoby posiadanie metra ale miasta chyba nie stać na takie rozwiązanie a i budowa trwałaby latami.</p> |
| 55 | <p>Problem: złe zarządzanie drogami publicznymi prowadzące do zwiększenia zanieczyszczenia powietrza spalinami -szerokie ulice (np. Dietla) są zwężane, co zmniejsza ich przepustowość i prowadzi do tworzenia się korków i zanieczyszczenia powietrza.</p> <p>-organizacja ruchu na ulicach w centrum to porażka. Chcąc dojechać z kortów tenisowych klubu Nadwiślan (ul. Koletek 20) na ulicę Bracką zamiast pojechać sześcioma ulicami (Koletek, Św. Agnieszki, Stradomską, Podzamcze, Straszewskiego i Franciszkańską) trasą która ma około 1,5km, trzeba jechać ulicami: Koletek, Smoczą, Bernardyńską, Stradomską, Św. Agnieszki, Koletek (!), Sukienniczą, Dietla, mostem Grunwaldzkim, Konopnickiej, Zwierzyniecką, Retoryka, Piłsudskiego, Czapskich, Jabłonowskich, Loretańską, Studencką, Św. Anny, Wiślną i Gołębią. (łącznie 19 ulic i ponad 4km). Wiąże się to nie tylko z frustracją kierowców, stratą czasu i wyższymi wydatkami na paliwo, ale też z większą ilością wydzielanych spalin, a przecież zmiany mają służyć zmniejszeniu ilości smogu i usprawnieniem transportu w mieście.</p> |
| 56 | <p>1. Pojebana organizacja ruchu w wielu miejscach. nic wciśnięte na siłę nie będzie działało bez przymusu. a to wypierdalone w błoto środki.</p> |
| 57 | <p>2. Droga komunikacja miejska w odniesieniu się do korzyści jakie daje... Ma być darmowa i kropka.</p> <p>mieszkańcy Krakowa mają mniejsze prawa niż turyści, mieszkam na Kazimierzu nie mam gdzie parkować. Domagam się strefy parkowania tylko dla mieszkańców na wyznaczonych ulicach. Jest ich za mało</p> |
| 58 | <p>ograniczeniem wjazdu mieszkańców aglomeracji do miasta, gdyż utrudniają przemieszczanie się i życie osobom które płacą podatki i mieszkają w Krakowie</p> |
| 59 | <p>Uważam, że największym problemem w przemieszczaniu się po mieście są korki wynikające z niedostatecznej przepustowości dróg w mieście. Według mnie w pierwszej kolejności należałoby podjąć działania mające na celu poprawę przepustowości obecnej infrastruktury poprzez właściwą organizację ruchu drogowego (znaki, inteligentne światła, pasy ruchu), jednocześnie pracując nad rozbudową infrastruktury drogowej zgodnie z potrzebami komunikacyjnymi mieszkańców.</p> |
| 60 | <p>Integracja komunikacji publicznej z innymi środkami komunikacji (hulajnogi, rowery) oraz z koleją</p> |
| 61 | <p>brak egzekwowania przepisów dot. parkowania pojazdów (parkowanie na chodnikach, drogach dla rowerów...)</p> |

62

Nieadekwatna, nierównomierna do potrzeb mieszkańców organizacja transportu MPK w niektórych rejonach miasta np. połączenia południowych rejonów Krakowa z Tyńcem i obszarem między Tyńcem a Skawiną (autobus nr 203 1x na godzinę)

63

W Krakowie należy poprawić infrastrukturę dla ruchu pieszych tak, żeby zlikwidować bariery architektoniczne, ale też czas przejścia z punktu A do punktu B. Dla przykładu mieszkańcy osiedla Podwawelskiego, żeby przejść przez przejście dla pieszych i dostać się np. do Manggi muszą spędzić sporo czasu czekając kilkakrotnie na światłach. Organizacja ruchu na rondzie premiuje kierowców i zwiększa ryzyko potrącenia pieszych, obniża ich komfort podczas korzystania z ronda. Szczególnie osoby starsze mają problem z bardzo długim czasem oczekiwania na przejście, w dodatku kilkakrotnie a ponadto ludzie są zmuszeni kluczyć pomiędzy autami zajeżdżającymi pasy. Niekorzystne są połączenia ruchu pieszych z infrastrukturą zbiorkomu. Chcąc dojść z przystanku na przystanek trzeba pokonywać dodatkowe setki metrów, często przejścia podziemne. Przystanki zbiorkomu są ogrodzone siatkami wymuszając kilkusetmetrowe obejścia. Przystanki nie spełniają swojej funkcji, są słupami reklamowymi, nie chronią przed deszczem, słońcem ani wiatrem, jest na nich zbyt mało miejsca do siedzenia. W mieście brakuje ławek i innych miejsc, gdzie poruszając się w tzw. ciągu pieszych można usiąść, odpocząć i schronić się przed słońcem, wiatrem lub deszczem. To sprawia, że osoby starsze w ogóle unikają chodzenia po mieście. Chodniki są współdzielone z autami, które parkują łamiąc przepisy i zajmują przestrzeń potrzebną do przejścia lub przejechania wózkiem. Chodniki w wielu miejscach są zbyt wąskie do poruszania się na wózku inwalidzkim lub w asyście osoby towarzyszącej. W wielu miejscach Krakowa brakuje chodników lub je zlikwidowano, np. żeby dojść z osiedla Podwawelskiego do biblioteki na Konopnickiej trzeba najpierw dostać się do Manggi i stamtąd bardzo wąskim chodnikiem trzeba dojść do przejścia podziemnego. Osoba na wózku nie dostanie się tam. Przejścia podziemne w ogóle zamykają miasto do bezpiecznego poruszania się. Jestem kobietą i boję się korzystać z przejść podziemnych, cierpię też na klaustrofobię i z obu powodów nie korzystam z wind w miejscach publicznych. Miasto jest zbyt głośne, brakuje miejsc dla pieszych wolnych od zgiełku ulic. Nie ma przestrzeni publicznej, gdzie można pospacerować w otoczeniu zieleni bez narażenia na hałas tranzytu samochodowego. Latem miasto jest nieznośnie upalne.

1. Obecnie jednym z najważniejszych problemów w mieście jest ruch międz dzielnicowy. Przedostanie się z dzielnic południowych do północnych, lub ze wschodnich na zachodnie wymaga przejazdu przez ścisłe centrum miasta (nie zależne czy decydujemy się na podróż samochodem, rowerem czy komunikacją miejską). Prowadzi to do sytuacji w której pierwsza obwodnica oraz jej najbliższe okolice są w ciągłym ruchu i łatwo się korkują.

2. Drugim wyzwaniem jest rozwiązanie problemu tranzytu. Mimo istnienia autostrady na obwodnicy znaczna część ruchu odbywa się drogami wewnętrznymi (np. alejami) prowadząc do ich nieustannego zakorkowania, czego skutkiem jest nie tylko obniżenie jakości transportu, ale też jakości życia przy dużych drogach.

3. Trzecim istotnym problemem jest komunikacja miejska. Autobusy przez brak buspasów notorycznie się spóźniają (nie są przez to wiarygodnym środkiem transportu). Tramwaje z kolei są zatłoczone mimo częstych kursów, a ich czas przejazdu przez skrzyżowania pozostawia wiele do życzenia. Przez te czynniki transport publiczny nie jest oczywistym wyborem dla wielu mieszkańców.

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

rozwiązanie problemu korków w mieście,

Budowa połączenia tramwajowego prowadzącego przez ale. Trzech Wieszców

łatwość znalezienia miejsca parkingowego.

Obwodnice miasta, kwestie odciążania dróg lokalnych

Zwiększenie miejsc parkingowych poprzez budowę parkingów kubaturowych. Rozwiązania informatyczne umożliwiające lepsze zarządzanie strefą.

Polepszenie działania sygnalizacji świetlnej.

Zwiększenie udziału transportu szynowego (w szczególności kolei) w mieście, szybkie rozpoczęcie budowy premetra, dokończenie budowy III obwodnicy jako trasy przeznaczonej przede wszystkim dla samochodów, pilna budowa trasy Balickiej, natychmiastowe wdrożenie pełnej integracji biletowej.

Więcej dróg rowerowych i pasów dla autobusów

Jednym z powodów, dla których transport publiczny nie jest wybierany, jest obecność osób głośnych, pijanych, czy wręcz śmiejących w tramwajach i autobusach. Trzeba to naprawić powołując odpowiednią służbę. Zamiast płacić zasiłki, można by zatrudnić pracowników do pilnowania, aby takie osoby przestrzegały regulaminu przewozów MPK, który zabrania korzystania z komunikacji publicznej osobom głośnym, pijanym, lub o wysokiej intensywności zapachowej.

Poprawiono chodniki na ul. Jerzmanowskiej a kiedy przystanki przestaną straszyć?? (przy ul. Złocieniowej, dziurawy dach przy ul. Jasieńskiego)?

Tańsza masowa komunikacja publiczna - cena też się liczy!

| | |
|----|--|
| 76 | Komunikacja publiczna nie bierze pod uwagę przesiadek. Odjazdy MPK jest słabo skomunikowane z odjazdami PKP. Opóźnienie jednego kursu powoduje dodatkowe pół godziny czekania. Bardzo mało kursów na przedmieścia. Obecna urbanistyka jest samochodocentryczna, pieszy żeby przejść skrzyżowanie musi długo czekać i iść na około. Bardzo duża powierzchnia miasta to parkingi. Taksówki są nieekonomiczne (taksówka ciągle jeździ, mało parkuje, a prywatny samochód większość czasu parkuje). Słaby transport dalekobieżny. Ścieżki rowerowe w Krakowie są OK. Potrzeba akcja wizerunkowa żeby samochodu używać tylko do potrzebnych rzeczy, a nie do dojazdu do pracy i szkoły. |
| 77 | Spójna komunikacja publiczna i rowerowa |
| 78 | Węzły komunikacyjne umożliwiające łatwe przesiadanie się z komunikacji podmiejskiej (aglomeracyjnej) na komunikację miejską MPK, jak np. budowany przystanek kolejowy przy ul. Grzegórzeckiej koło Hali Targowej. Ten i inne podobne mu przykłady (Podgórze, Łobzów), to dobry kierunek usprawnienia komunikacji z przesiadką na środki transportowe MPK. |
| 79 | ograniczyć ilość samochodów w obrębie drugiej obwodnicy i jak najszybciej odciążać aleje |
| 80 | Zmniejszenie ruchu samochodów, które blokują komunikację miejską |
| 81 | Wąskie gardła w których komunikacja miejska stoi w korkach powodując desynchronizację rozkładów jazdy. Przykładem może być np. skrzyżowanie przy nowym kleparzu dla linii 130 |
| 82 | Jednym z największych problemów jest fakt, że w większości przypadków trzeba jechać przez ciasne i zakorkowane centrum (niezależnie czy to własnym transportem czy MPK). Budowa tras Zwierzynieckiej i Pychowickiej (łącznie z linią tramwajową) powinna przyczynić się do rozwiązania tego problemu. |
| 83 | W dobie kryzysu należy szukać jak najtańszych rozwiązań optymalizujących przemieszczanie się po mieście. Dla mnie oznacza to minimalizację używania samochodu. Najskuteczniejszym rozwiązaniem zniechęcającym do podróżowania autem po mieście jest filtrowanie tranzytu. Londyńskie badania pokazują, że ruch wewnątrz takich stref zmalał średnio nawet o 47% i nie spowodował wzrostu ruchu na ulicach okalających strefy. Zanotowano jedynie minimalne odchylenie na +, czyli 0,7%. Dla Krakowa pierwszy plan sektorowej organizacji ruchu polegający właśnie na filtrowaniu tranzytu, został przygotowany już w latach 80. ub.w. ale do dziś nie został wprowadzony. Ten plan niestety ograniczał się tylko do wnętrza 2. obwodnicy, ale moim zdaniem to narzędzie, z racji swojej dowiedzionej empirycznie skuteczności, powinien być stosowany na znacznie szerszą skalę. |
| 84 | Ograniczyć wjazd samochodów do miasta na rzecz komunikacji |
| 85 | przebudowa rond i skrzyżowań - zmniejszenie korków |
| 86 | Integracja taryfowa komunikacji na terenie miasta: autobusy miejskie, tramwaje, pociągi. |
| 87 | Zwiększenie dostępności komunikacji miejskiej - większa częstotliwość kursowania pojazdów i wstrzymanie podwyżek cen biletów. |

88 jak sprawić, żeby życie bez samochodu w Krakowie było tak samo wygodne jak życie z samochodem
które relacje w mieście mają najlepszy potencjał na to, żeby alternatywy dla samochodu miały szybszy czas podróży od drzwi do
drzwi
jak zachęcić kierowców do przesiadki, zwłaszcza tych z przedmieść
jak zmniejszyć udział samochodów w codziennych dojazdach z aglomeracji
jak poprawiać dostępność pieszą w istniejącej zabudowie
jak realnie włączyć kolej w transport w mieście
jak poprawić bezpieczeństwo rowerzystów i rozwijać drogi rowerowe
jaki inwestycje infrastrukturalne powinny mieć priorytet
jak poprawiać planowanie przestrzenne, żeby przemieszczanie się inne niż piesze nie było potrzebne (miasto 15 minutowe)
co z aglomeracją (np. organizacja przewozów w aglomeracji, aglomeracyjne drogi rowerowe, planowanie przestrzenne)
propagowanie roweru: subsydia dla rowerów elektrycznych i rower miejski
zдание dzieci i młodzieży o organizacji przestrzeni miejskiej, tj. jak przywrócić bawiące się dzieci na ulicę
rozbudowa transportu publicznego i poprawa istniejącego otoczenia np. oznakowanie, węzły przesiadkowe, dynamiczna
informacja pasażerska
ulice szkolne i otoczenia przeznaczone dla dzieci
superbloki/super kwartały i inne dostępne pieszo założenia urbanistyczne

- 89 1. Więcej miejsc parkingowych.
- 90 2. Poprawienie płynności przejazdu przez skrzyżowania poprzez przywrócenie pasów, które zostały wyłączone z ruchu.
- 91 Udogodnienia dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, płynność ruchu samochodowego (przyczyny korków)
- 91 Walka z korkami w strefie płatnego parkowania nieskuteczna wobec dużej liczby parkingów wewnętrznych np. koło szkoły na
Humberta
- 92 1. Ciągłą się latami przebudowa kolei Wieliczka-Kraków Główny. Ta trasa mogłaby mieć potencjał zastąpienia ogromnego
potoku samochodów jadącego ulicą Wielicką. Nie ma szybszego sposobu dostania się do centrum niż ten pociąg. Problemem
jest częstotliwość i punktualność połączeń.
2. Pasażerowie z rejonu Bieżanowa mogliby korzystać z tego połączenia o ile dałoby się wygodnie dostać na stację Bieżanów lub
Prokocim. Stacje te znajdują się na uboczu, co ogranicza ich potencjał. Może skomunikowany z czasem odjazdu pociągów
autobus, stacje hulajnóg?
3. Zachęcenie ludzi do korzystania z komunikacji publicznej przez gęstą i punktualną siatkę połączeń. To nie busTV powoduje, że
jeżdżę publicznym transportem, ale to że jest on szybki, punktualny, mogę nim dojechać praktycznie wszędzie i jest
komfortowy.
4. Tworzenie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w rejonach pętli.

| | |
|-----|---|
| 93 | Zbyt duża ilość samochodów, opóźnienia kursowania komunikacji miejskiej, zapowiadane ograniczenia kursów MPK z powodu braku podwyżek cen biletów miesięcznych |
| 94 | Mała atrakcyjność transportu zbiorowego w porównaniu do transportu indywidualnego na dużych dystansach. |
| 95 | Brak infrastruktury umożliwiającej tranzyt międz dzielnicowy, szczególnie po zachodniej stronie miasta (ciąg Mydlniki/Wola Justowska/rejon ul. Tynieckiej/Ruczaj) Bardzo wysokie ceny nieruchomości w mieście, wypychają rodziny o przeciętnych dochodach poza Kraków. Brak pojemnych parkingów przy przystankach kolejowych. |
| 96 | zwiększenie linii tramwajowych , naziemnych lub napowietrznych w zależności od obsługiwane go terenu |
| 97 | Powinniśmy postawić na przemieszczanie się komunikacją miejską. Wszystkie samochody nigdy się w Krakowie nie zmieszczą. |
| 98 | metro; zmiany stref ograniczonego parkowania; ograniczenie wjazdu do ścisłego Centrum |
| 99 | Sprawna komunikacja miejska, która nie stoi w korkach. |
| 100 | Prześladowanie indywidualnego transportu samochodowego, likwidacja miejsc parkingowych, zwężanie ulic, preferowanie cyklistów |
| 101 | W mojej ocenie dla optymalizacji przemieszczania się w mieście kluczowy jest rozwój ścieżek rowerowych, kosztem likwidacji fragmentów dróg przeznaczonych dla samochodów. |
| 102 | Zwiększenie pierszeństwa dla komunikacji zbiorowej. poszerzenie bus pasow. Uniemożliwienie blokowania kierowca aut osobowych blokowania autobusow i tramwajow. |
| 103 | Bilety autobusowe są drogie, a w większości miejsc nie ma bus-pasów i pojazdy stoją w korkach, natomiast trasy tramwajów zostały tak pozmieniane, że rzadko jednym da się dojechać do celu. Dlatego komunikacja zbiorowa nie jest w najmniejszym stopniu konkurencyjna wobec jazdy własnym samochodem |
| 104 | Metro |
| 105 | nierealne rozkłady jazdy ZTM |
| 106 | Poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego - pieszy vs rowery, hulajnogi. |
| 107 | Należy natychmiast uruchomić przejazd ul Wielopole pod wiaduktem koło Hali targowej, teraz wszystkie samochody muszą jechać pod pocztę główną i nie da się tam w ogóle przejechać. |
| 108 | Darmowa komunikacja miejska |
| 109 | Ciągłe i nie ustające korki w mieście. |
| 110 | Położenie nacisku na transport szynowy przy jednoczesnym zapewnieniu tanich biletów miesięcznych. |
| 111 | |
| 112 | Jest zbyt mała częstotliwość kursowania linii, brakuje metra, brakuje integracji z koleją i bilety są zbyt drogie, droższe niż w Warszawie z o wiele lepszym transportem. Ścieżki rowerowe bywają niespójne, brakuje ich |

| | |
|-----|---|
| 113 | Bezwzględne pierwszeństwo dla komunikacji publicznej wraz z wprowadzaniem stref z ograniczoną prędkością do 40 i 30 km |
| 114 | Ważna jest dobra komunikacja miejska, tramwaje i autobusy bo tylko dzięki jej atrakcyjności i duże ilości kursów Kraków jest przejezdny. |
| 115 | Ul. Nowohucka przystanek Koszykarska zatrzymują się tylko dwa autobusy pomimo, że autobus 578 jeździ na tej trasie. |
| 116 | Korki |
| 117 | Zniesienie SCT w obecnej, szkodliwej formie. |
| 118 | Wiele tramwajów jeździ po tych samych trasach, zamiast funkcjonować jako szybkie połączenia, z których można przesiąść się do autobusu. Brakuje buspasów, przez co połączenia autobusowe mają duże opóźnienia i utrudniają przesiadki. |
| 119 | |
| 120 | Budowa metra / premetra |
| 121 | Za późno na te działania. Powstało za dużo budynków bez automatycznej modernizacji infrastruktury drogowej. Obecne działania ukierunkowane są na to jak zniechęcić biednych ludzi do przemieszczania się starszymi samochodami. Tylko dobrze rozbudowana tania sieć komunikacji miejskiej może odrobinę pomóc w tej kwestii. Każdy inny pomysł to pozorowanie działań mających gadułem z własnego grona nabić kaszę lub ustawić się politycznie i finansowi. |
| 122 | Inwestycje w infrastrukturę dla rowerów |
| 123 | |
| 124 | 1. Wysoce szkodliwa "marszrutyzacja", która utrudnia, a nierzadko uniemożliwia słabszym (z różnych względów - wiek, zdrowie, obciążenie małym dzieckiem itp) korzystanie z komunikacji, a dodatkowo wydłuża czas podróży do nieakceptowalnego poziomu. 2. obszary miejskie wykluczone komunikacyjnie (np. geograficzne 7 km mieszkańców pokonuje w 50 min, z dwoma przesiadkami, gdzie autobus jeździ co 20-60 min, tramwaj co 15-20 min.) 3. Niewystarczająca częstotliwość kursowania oraz zbyt rzadkie i nielogiczne rozplanowanie przystanków poza obszarem centrum. 4. brak przemyślanej siatki połączeń w obszarach dzielnic - 4,5 km nierzadko pokonuje się dwiema przesiadkami i jazdą dookoła (znów nieakceptowalne, opcja - samochód). 5. Brak planowania przestrzennego w obszarze skomunikowania osiedli wybudowanych po uchyleniu ustawy w 1995r, oraz po uchyleniu norm budowlanych i innych, który skutkuje efektem "Złocienia", "Żabińca" i "Klinów". Najpierw infrastruktura, potem osiedla. 5. Brak kolei aglomeracyjnej, a jeśli jest, to w niektórych obszarach, mimo intensywnej zabudowy i wykluczenia komunikacyjnego, nie przewidziano przystanków. |

| | |
|-----|---|
| 125 | Po pierwsze miasto i jego infrastruktura powinna służyć wszystkim mieszkańcom, nie ma zgody na korzyści której z grup kosztem innej. Głównie chodzi o dyskryminowanie kierowców i oddawanie większości przestrzeni i praw rowerzystom i pieszym. Po drugie mniej populistycznego gadania, przykład SCT. Ograniczenie, które nie zmieni niczego, a wykluczy komunikacyjnie tysiące mieszkańców. Ograniczenie, które zjada własny ogon (obwodnica w granicach SCT. parkingi P&R w granicach SCT). |
| 126 | "wciskanie" na siłę ścieżek rowerowych i dróg dla rowerów tam gdzie nie są one bezpieczne i zawiązują zdecydowanie jezdnie (np. tzw kontrapasy) lub po prostu nie są potrzebne jako wydzielone np. ul. Grzegórzecka do ronda, zjazd mostu grunwaldzkiego w stronę ul.dietla. |
| 127 | więcej ścieżek rowerowych |
| 128 | W przypadku wyzwania myślę o adaptacji rozwiązań, które pomogłyby lepiej zarządzać przestrzenią parkingową. Wrocław ma na przykład specjalną komórkę ds. Smart City, gdzie testują aplikacje ułatwiające znalezienie miejsc parkingowych. Może powołanie w Krakowie podobnej jednostki byłoby możliwe? Gdy mieszkańcy zobaczą, że nie da się zaparkować w godzinach szczytu np. na Reymonta, to chętniej wybiorą komunikację zbiorową. |
| 129 | Powolne inwestycje w bezpieczne i spójne drogi rowerowe (zgodne ze Studium podstawowych tras rowerowych Miasta Krakowa) oraz za mały priorytet komunikacji zbiorowej. Zbyt duża ilość dróg lokalnych działających jako drogi tranzytowe i powolne wdrażania sektorowej organizacji ruchu dla samochodów. |
| 130 | |
| 131 | Jak najszybsza realizacja zaktualizowanego studium tras rowerowych miasta Krakowa, tak żeby uzyskać w końcu spójność większości z zaplanowanych tras rowerowych, zapewniając też łączność z gminami ościennymi (WTR, VeloRudawa, VeloPrądnik, EV11). Budowa nowych przystanki kolejowe tak żeby wykorzystać potencjał SKA i wyremontowanej średnicówki. Tramwaj w Alejach zamiast wzdłuż Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej (tą zostawić tylko dla samochodów i wpuścić jak najbardziej w tunel). |
| 132 | Trzeba przywrócić drożność głównych ciągów komunikacyjnych między dzielnicami jak również wewnątrz dzielnic. Przykład pierwszy z brzegu to min. zakorkowanie ul.Dietla z zamiarem zamknięcia Grzegórzeckiej, zlikwidowanie jazdy na wprost z ul.Stradomskiej w Krakowską, masowa likwidacja strzałek prawoskrętu, brak synchronizacji świateł, brak sekundników na skrzyżowaniach- chociaż projekt zwiększenia ich liczby wygrał swego czasu w budżecie obywatelskim, nieuzasadnione uprzywilejowanie rowerów i pieszych ,którzy czują się bezkarni -istne święte krowy, bezsensowne zamienianie ulic dwujezdniowych w płatne parkingi, mnożenie bezsensowne znaków drogowych nic nie wnoszących dla poprawy ruchu (strefy zamieszkania, ograniczenia prędkości, istny las znaków trudnych do percepcji podczas jazdy ,a już kuriozum jest masowe zmniejszanie rozmiarów znaków i tabliczek informacyjnych pod nimi niemożliwymi do przeczytania, malowanie istnych labiryntów linii pasów |
| 133 | Likwidacja strefy czystego transportu lub jej ograniczenia do strefy najbardziej turystycznej czyli starego miasta |

| | |
|-----|--|
| 134 | Synchronizacja sygnalizacji świetlnej w celu upłynnienia ruchu, rewizja częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej - za mało kursów na wielu liniach, reorganizacja ruchu rowerowego, kontrola bezpieczeństwa na skrzyżowaniach, wycięcie krzewów w miejscach ograniczających widoczność. |
| 135 | Znalezienie kompromisu tak aby zadowoleni byli piesi, rowerzyści , osoby korzystające z komunikacji publicznej i kierujący samochodami. |
| 136 | <p>Udrożnienie brakujących fragmentów sieci rowerowej. Główne trasy rowerowe mają często tzw. Teleporty czyli miejsca gdzie ich ciągłość się urywa. Poprawa rozwiązań na skrzyżowaniach. Likwidacja punktów w których piesi i rowerzyści gniotą się na skrawku wspólnej przestrzeni - rondo Grunwaldzkie, Matecznego, Grzegórzeckie. Realne strefy tempo 30. Rozcięcie tranzytu na osiedlach przez wprowadzenie jednokierunkowych ulic. Prawdziwe uspokojenie ruchu a nie tylko jeden znak przy wjeździe do takiej strefy.</p> <p>Uwolnienie chodników od samochodów powinno być priorytetem - miejsca postojowe wyznaczone na chodniku lub częściowo utrudniają poruszanie się pieszym. Zatrzymać plany budowy autostrad miejskich jak trasy ciepłownicze, nowobagrowe, balickie i inne nastawione na bezkolizyjny ruch samochodów. Jeśli już budować takie drogi to pod 50km/h a nie jak Trasa Łągiwnicka którą spokojnie można pomylić z A4. Rezygnacja z budowy drogich i niepotrzebnych przystanków podziemnych jak na rondzie Młyńskim. Egzekucja zapisów SCT kiedy wjeżdżamy w życie oparta na automatyce i stu procentowej kontroli wjeżdżających.</p> <p>Wzmocnienie tramwajów i realne priorytety dla nich. Nowe trasy tramwajowej a nie nowe autostrady. Miasto 15 minutowe i zielone. Parkowanie dla przyjezdnych na wzór czeskiej Pragi - strefy kolorowe, ograniczenia w maksymalnym czasie postoju.</p> <p>Rewitalizacja obszarów zdewastowanych przez samochody - Kalwaryjska, Mogilska, Limanowskiego, Wielicka pustynia szerokości lotniska. Realne buspasy a nie urywanie ich przed skrzyżowaniami jak przed Matecznym. Buspasy na ulicy Konopnickiej. Realny priorytet komunikacji zbiorowej i pieszej. Samochody spalinowe przestaną być produkowane w przyszłej dekadzie a na elektryczne nie będzie nas stac więc przestańmy budować infrastrukturę tylko z myślą o nich!</p> |
| 137 | Utrudnia się życie kierowcom samochodów osobowych. Zabiera istniejące pasy pod DDR lub bus pasy, robi ulice jednokierunkowe tam gdzie całe wieki były dwukierunkowe. |
| 138 | |
| 139 | Rozwiązaniami typu P+R oraz poprawą szybkości transportu tramwajowego. |
| 140 | Bardzo nieregularnie rozłożona siatka połączeń KM - liczne "białe plamy", brak parkingów wielopoziomowych oszczędzających miejsce, sztuczne faworyzowanie rowerzystów kosztem pieszych i kierowców, brak nowych ulic i ciągów komunikacyjnych. |

| | |
|-----|---|
| 141 | <p>Choć wiele się w tym obszarze zmienia Kraków wciąż jest miastem faworyzującym ruch samochodowy. Brakuje w mieście ciągłej i bezpiecznej (odpowiedniej też dla rodzin z dziećmi) infrastruktury rowerowej. Chwalimy się ile w mieście powstaje kilometrów dróg rowerowych podczas gdy nie zastanawiamy się nad sednem - czyli ich użytecznością i ciągłością. Drogi rowerowe urywają się, są budowane tak naprawdę przy okazji planowania infrastruktury pod samochody, a nie jako infrastruktura rowerowa stawiająca na rowerowe skomunikowanie centrum miasta i ważnych miejsc dla krakowian z dzielnicami i osiedlami. Brakuje możliwości dojazdu do centrum miasta rowerem od strony wschodniej tj. łań, Młynówki Królewskiej - choć są to główne trakty rowerowe w Krakowie. Umożliwiający dojazd do centrum dla rowerów kontrapasy są bardzo niebezpieczne i stanowią duże ryzyko dla rowerzystów - podczas gdy samochody mają kilka możliwości dostania się od strony wschodniej w okolice Plant - rowerzystom miasto nie zapewniło ŻADNEJ bezpiecznej ścieżki rowerowej. Infrastruktura rowerowa jest tańsza, bardziej ekologiczna i zajmuje mniej przestrzeni miejskiej niż samochodowa - to właśnie i władzom miasta i kierowcom powinno zależeć na jak najlepszej jakości i ciągłości sieci dróg rowerowych, by w mieście i na jego ulicach było jak najmniej aut. Ścieżki rowerowe powinny być bezpieczne i oddzielone od ruchu samochodowego, umożliwiające dzieciom dotarcie do szkół, by nie musiały być wożone samochodami przez rodziców zwiększając i tak już zakorkowanie miasta. Przykładem powinny być miasta Holandii i wiele miast zachodniej Europy, gdzie już dawno zrozumiano, że w mieście priorytetem powinien być traktowany ruch pieszy, komunikacja miejska, ruch rowerowy, a dopiero później indywidualny ruch samochodowy.</p> |
| 142 | Wprowadzenie i integracja komunikacji kolejowej, tramwajowej i autobusowej w konfiguracji z P&R. |
| 143 | Trzeba koniecznie znacząco zmniejszyć strefę czystego transportu. |
| 144 | Korki |
| 145 | Korki. Brak przepustowości ulic. Organizacja ruchu zmuszająca do przejazdu po centrum. Za dużo komunikacji zbiorowej w centrum a za mało na obrzeżach miasta. |
| 146 | Indywidualny transport samochodowy |
| 147 | Wyzwanie: Ułatwienie życia mieszkańcom Problem: władza zajmuje się utrudnianiem życia |
| 148 | Zbyt mało linii tramwajowych i autobusowych , za rzadkie kursy .Powinny wrócić wszystkie połączenia sprzed 30.06.22. Dodatkowo należy zachęcić mieszkańców do korzystania z komunikacji poprzez tańsze jednorazowe i miesięczne bilety |
| 149 | Metro |
| 150 | Korki |
| 151 | Przeanalizować zasadność wprowadzenia zwężeń. Nie we wszystkich miejscach są zasadne a znacznie ograniczają płynność ruchu. Generują korki w których stoją autobusy MPK. |
| 152 | Wieczne korki przez roboty drogowe. Więcej bus pasów. Więcej linii tramwajowych. |
| 153 | Brak ciągłości dróg rowerowych. |

| | |
|-----|--|
| 154 | Ułatwienia w komunikacji rowerowej i zwiększenie częstotliwości oraz punktualności komunikacji miejskiej w celu ograniczenia ruchu samochodów |
| 155 | Ważnym, ale często pomijanym elementem zrównoważonego transportu jest ruch pieszy. Chciałbym w związku z tym zwrócić uwagę na problem jakości przestrzeni publicznych, w szczególności chodników. Wiele projektów drogowych w Krakowie skupia się bardziej na samochodach niż na pieszych. ZDMK granicza się do projektowania chodników o minimalnej szerokości, stykających się z jezdnią, zupełnie nie zachęcających do użytkowania. Najwyższy czas, aby w Krakowie pojawiły się przestrzenie publiczne godne dużego, europejskiego miasta. Szerokie, bezpieczne chodniki, jeżeli to możliwe oddzielone od jezdni pasem zieleni, są koniecznym elementem optymalizacji przepieszczania się po mieście. |
| 156 | komunikacja miejska |
| 157 | |
| 158 | Remont dróg, ograniczenie korków |
| 159 | Wykorzystanie kolei. W tym momencie ma ona marginalne znaczenie. Jedynie zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów może spowodować że mieszkańcy przesiądą się na kolej. Drugim problemem jest to że dotychczasowe działania miasta są ukierunkowane na utrudnianie życia kierowcom nawet w miejscach gdzie nie ma to uzasadnienia. |
| 160 | Więcej wydzielonych buspasów; stworzenie alternatywnego systemu transportowego do SKA, na zasadzie bus rapid system. |
| 161 | Dużym problemem jest zniszczenie ulic w całym Krakowie przez Franka a dokładnie likwidacja pasów, zwężenia, likwidacja miejsc parkingowych. Zamiast udrażniać ruch to się likwidują ulice , coś co dobrze działało i przez to jest smog i różne inne problemy np karetka stojąca w korku ponieważ z dwóch pasów zrobiono jeden. |
| 162 | |
| 163 | Kraków jest dużym miastem, które bardzo szybko się rozwija, przybywa wielu mieszkańców, dla których ważną sprawą jest szybkie poruszanie się po mieście, co samochodem staje się obecnie prawie niemożliwe, dlatego należy wciąż rozwijać transport tramwajowy. |
| 164 | Zbyt wąskie gardła przelotowe przez miasto, spowodowane zmianą organizacji ruchu przez nie przemyślane działania stózb za to odpowiedzialnych. |
| 165 | prametro |
| 166 | Transport publiczny, rowerowy, filtrowanie tranzytu samochodowego |
| 167 | 1. Poprawa spójności dróg rowerowych ale i budowa nowych (zgodnie ze studium tras rowerowych). Konieczne przyspieszenie realizacji np. wzorem Sewilli - budowa pięćdziesięciu km dróg rowerowych w ciągu roku! 2. Strefy tempo 30 są tylko z nazwy: wyznaczone jedynie znakiem drogowym B-43 bez żadnych fizycznych środków uspokojenia ruchu, w szczególności na początku takiej strefy. |
| 168 | Wzmocnienie komunikacji w dzielnicach peryferyjnych. |

| | |
|-----|---|
| 169 | Usunięcie patologii ograniczania ruchu w mieście... Jak mamy gdziekolwiek dojechać jak urzędnicy robią co mogą by nam to utrudnić. |
| 170 | Odpowiedni dobór rozkładów jazdy KKM bo jest wiele zakładów które pracują 24 h 7 dni i we święta i soboty jest bardzo trudno dojechać na godz 6 lub 14 lub 22 do pracy i powrót do domupó zmianie jak w ciągu dnia system przesiadkowy działa tak w godz wczesno porannych i nocnych system przesiadkowy nie istnieje zdają się tak że środki KKM jadą w tym samym kierunku w stadzie i (np dojazd do kombinatu) a potem ok 30 min nie ma żadnego pojazdu KKM |
| 171 | Infrastruktura rowerowa: zbyt wąskie ścieżki, źle prowadzone (np. zbyt ostre zakręty, słupki stalowe, słupy itp. centralnie na środku ścieżki). Gdziekolwiek ścieżki robione na siłę. Skandalicznie ustawione światła dla pieszych - Plac Centralny, Mogilska. |
| 172 | W Krakowie jest problem z odpowiednią ilością parkingów, chodniki są za wąskie i utrudniają przemieszczanie się pieszym, wózkom inwalidzkim i wózkom dziecięcym |
| 173 | Dokończenie obwodnicy Krakowa, zakaz wjazdu tirów na teren miasta od 6.00 do 22.00, parkingi dla turystów w rejonach pętli autobusowych i tramwajowych, obowiązkowe parkingi przy, a raczej pod nowymi budynkami zarówno mieszkalnymi jak i biurowymi. Obniżenie opłat za parkingi podziemne pod Wawelem i Muzeum Narodowym, tak aby opłacało się tam parkować a nie na ulicy, budowa nowych chodników i naprawa istniejących, jasne przepisy dla wszystkich przemieszczających się, w tym pieszych i rowerzystów, doświetlenie przejść dla pieszych. |
| 174 | Rozwój infrastruktury rowerowej |
| 175 | Transport publiczny i kolej |
| 176 | Obwodnica dookoła miasta |
| 177 | Lepsze skomunikowanie obrzeży Krakowa |
| 178 | Mniej przestrzeni dla samochodów, więcej dla pieszych, rowerzystów i komunikacji publicznej |
| 179 | Tania i dostępna komunikacja miejska. Ścieżki rowerowe - zadbanie o oczyszczanie ich z liści i śniegu Chodniki - odśnieżanie! Zadbanie o odpowiednią jakość nawierzchni, zwrócenie uwagi na progi, schody i wysokie krawężniki. |
| 180 | Zamknięcie centrum dla ruchu samochodów. Parkingi podmiejskie. |
| 181 | Monitoring na żywo wszystkich pojazdów komunikacji miejskiej w Krakowie i aplikacja na telefon, która informuje o awariach, opóźnieniach i odwołanych kursach. Teraz to leży i zdecydowanie zbyt często ludzie stoją bez sensu na przystanku, bo nie wiedzą co się dzieje. Budowa dróg rowerowych do osiedli Złocień i Kliny. Na dzisiaj podróże rowerem w te rejony są nieprzyjemne i niebezpieczne przez duży ruch na drogach dojazdowych. |

| | |
|-----|--|
| 182 | Rozkłady jazdy powinny być tak ustalone, żeby pasażer miał możliwość bez pośpiechu przesiąść się na inny tramwaj, autobus. A nie synchronizacja w rozkładach |
| 183 | Coraz gorsza możliwość poruszania się samochodem, wprowadzenie bezsensownej 'strefy ekologicznej'. |
| 184 | Ograniczenia dot. poruszania się pojazdów osobowych w centrum i na obrzeżach centrum, inwestycje w sieć tramwajową |
| 185 | Więcej linii tramwajowych |
| 186 | |
| 187 | Integracja taryfowa SKA i MPK (honorowanie biletów jednorazowych ZTM w pociągach Kolei Małopolskich i PolRegio w obrębie miasta), ułatwiłoby to przemieszczanie się mieszkańców z peryferyjnych dzielnic. Do tego potrzebna jest także tworzenie węzłów przesiadkowych przy stacjach kolejowych, umożliwiając łatwą przesiadkę. Wyzwaniem jest także ograniczenie transportu kołowego, który w miastach jest problematyczny. |
| 188 | Przede wszystkim należy minimalizować wykorzystanie samochodu jako środka transportu w mieście, bo to samochody generują problemy w przemieszczaniu się dla wszystkich pozostałych form transportu, czyli pieszych, rowerzystów, transportu zbiorowego. Należy wprowadzać na szeroką skalę rozwiązania "filtrujące tranzyt" nazywane także sektorową org. ruchu. W nomenklaturze anglojęzycznej takie rozwiązania nazywane są "Low Traffic Neighbourhood". To sprawiedliwe społecznie rozwiązanie pozwala każdemu dojechać samochodem do domu, ale w szerszym kontekście preferowany jest transport pieszy, rowerowy i zbiorowy. |
| 189 | Poprawa komunikacji zbiorowej, ograniczenie wjazdu do miasta dla pojazdów spoza miasta i sąsiadujących powiatów. Zaprzestanie ograniczania przepustowości dwupasmowych dróg głównych. |
| 190 | Wysokopodłogowe tramwaje - w XXI wieku powinno być to zakazane - mega bariera dla osób na wózkach i z wózkami. |
| 191 | Pierwszeństwo linii tramwajowych w nowych inwestycjach i budowanie nowych tras/linii |
| 192 | Komunikacja miejska i drogi rowerowe |
| 193 | W Krakowie brakuje: ścieżek rowerowych, bezpłatnego miejskiego roweru dla mieszkańców z strefą na cały Kraków oraz parkingów typu P&R przy przystankach SKA. Brakuje również integracji MPK z SKA oraz wspólnego biletu miesięcznego na te środki transportu. |
| 194 | jak zachęcić mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej |
| 195 | Inwestycje w infrastrukturę tramwajową tak, aby poruszanie się tramwajem było szybkie i wygodne dla mieszkańców. Alternatywnie tworzenie buspasów na ważnych ulicach, aby autobusy nie stały w korkach wraz z prywatnymi samochodami osobowymi. |
| 196 | lepsza synchronizacja sygnalizacji drogowej |
| 197 | Priorytet dla komunikacji zbiorowej, więcej miejsc parkingowych w punktach przesiadkowych, likwidacja ścieżek rowerowych. |
| 198 | Zwiększenie liczby miejsc parkingowych |

| | |
|-----|---|
| 199 | Mała przepustowość dla ruchu samochodowego, niedostateczna ilość miejsc parkingowych dla samochodów, elementy infrastruktury utrudniające ruch. |
| 200 | Przedłużanie linii tramwajowych, często pętla znajduje się max 15 minut drogi od centrum (salwator, bronowice, cmentarz rakowicki, cichy kącik). Poprawa ciągłości ścieżek rowerowych i ich odseparowanie od pasa samochodowego. Poszerzenie obszarów sfer 30km/h |
| 201 | Głównym problemem jest degradacja infrastruktury drogowej. Panel powinien skupić się na możliwości odwrócenia dotychczasowych trendów oraz na możliwościach rozpięzchnięcia biznesu oraz ludności pod całym obszarze aglomeracyjnym, żeby rozładować przeludnienie w gęstym obszarze miasta. |
| 202 | oddanie miasta pieszym i rowerzystom |
| 203 | Włączanie się do ruchu spod galerii, restauracji itp miejsc z których sporo osób wyjeżdża potrafi zablokować główną ulicę. To samo z osiedli. trzeba robić światła a nie tylko pasy do włączania się |
| 204 | Brak komunikacji bezpośredniej między skrzyżowaniem Alei Pokoju i Francesco Nullo a Centrum Autyzmu. |
| 205 | <p>1. Poruszanie się po mieście na długie dystanse: obecnie przejazd z jednego końca miasta na drugi, jak również dojazd z odległych dzielnic do centrum, zajmuje zbyt dużo czasu przy wyborze komunikacji miejskiej. Należy rozwinąć autobusowe linie przyspieszone po np. ul. Opolskiej i ul. Nowohuckiej i wyznaczyć lub dobudować na tych trasach buspasy. Należy wykorzystać SKA do podróży wewnątrzmijskich (np. Kliny-Prądnik, Kurdwanów-Os. Piastów, Płaszów-Bronowice) poprzez fizyczne poprawienie przesiadek KMK-SKA, oraz działanie na rzecz wzmocnienia SKA2 lub utworzenia SKA4 Nowa Huta-Skawina-Kalwaria Zebrzydowska.</p> <p>2. Poprawić prędkość tramwajów (montaż rozjazdów pozwalających na szybszy przejazd) oraz autobusów (nowe buspasy).</p> <p>3. Przystanki oraz węzły przesiadkowe muszą być wygodne: perony dostatecznie szerokie, wyposażone w duże wiaty i drzewa, krótkie przejścia między peronami.</p> <p>4. Notoryczne niedofinansowanie od wielu lat, które powoduje cięcia i brak rozwoju oferty, która by nadążała za przyrostem mieszkańców: konieczne jest zwiększenie dofinansowania z budżetu.</p> |
| 206 | Zmniejszenie liczby samochodów poruszających się po mieście i zwiększenie liczby tramwajów i autobusów, w tym rozwój sieci tramwajowej. |

| | |
|-----|--|
| 207 | <p>priorytety inwestycyjne - projekty drogowe czy tramwajowe (bez ukrytej opcji drogowej)</p> <p>koszty finansowania transportu publicznego - skala finansowania ze środków miejskich i z przychodów z biletów</p> <p>polityka parkingowa miasta - grono uprawnionych do bezpłatnego/prawie darmowego parkowania - rewizja obecnych preferencji dla zameldowanych w centrum</p> <p>lokalizacja przystanków i przejść dla pieszych/przejazdów rowerowych - optymalizacja usytuowania/skrócenie czasu dojścia/optymalizacja przesiadek</p> <p>atrakcyjność transportu prywatnego a zbiorowego - koszty parkowania a koszty przejazdu komunikacją publiczną (indywidualnie/grupowo)</p> |
| 208 | <p>Priorytetowe kwestie to komunikacja piesza oraz bezkolizyjny transport publiczny</p> |
| 209 | <p>jak ograniczyć ilość samochodów, jakie wprowadzić bariery i przeszkody zniechęcające do podróżowania autami</p> |
| 210 | <p>Więcej buspasow.</p> |

211

Rzeczywista priorytetyzacja komunikacji zbiorowej - począwszy od planowania inwestycyjnego, nowe rozwiązania techniczne, poprzez budżet do codzienne utrzymanie. Podczas gdy władze miasta deklarują priorytet dla komunikacji zbiorowej, rzeczywistość weryfikuje i pokazuje nieprawdziwość tych stwierdzeń: 1) pod pretekstem inwestycji w zbiorkom (budowa nowych linii tramwajowych) buduje się nowe, szerokie i posiadające priorytet drogi (wcześniej ul. Grota-Roweckiego, obecnie trasy Łągiewnicka, Pychowicka, Zwierzyniecka, Wolbromska czy wreszcie kształt ul. Meissnera przed batalią mieszkańców i stowarzyszeń). Oczekuję sytuacji kiedy w Krakowie powstanie wreszcie wydajna i łącząca istotne punkty w mieście linia tramwajowa bez towarzyszącej jej nowej ulicy bo to właśnie zapewni jej niezwykłą atrakcyjność i przyciągnie pasażerów!

2) w sytuacji kryzysów budżetowych pieniędzy nadal płyną na inwestycje i utrzymanie dróg a dyskutuje się podwyżki abonamentów lub cięcia ilości kursów komunikacji zbiorowej. Odwróćmy ten trend - podwyżki i cięcia powinny być omawiane jako ostatnia możliwość a oszczędności zacząć się od dróg (o innych zbytecznych wydatkach jak miejska TV nie wspominając)

3) obecna nieumiejętność faktycznego wyegzekwowania istniejących i dostępnych rozwiązań (strefa ograniczonego wjazdu i parkowania, sytuacja na ul. Długiej, zielona fala mimo której tramwaje zatrzymują się na światłach w nielogicznych miejscach i sytuacjach) winna być zastąpiona zarządzaniem na kształt skandynawsko-holenderski (np. Haga) który w naszej sytuacji powinien przynieść wręcz radykalizację egzekwowania priorytetu komunikacji zbiorowej - np. obszary miasta gdzie można dostać się jedynie komunikacją a nie da się samochodem, absolutny priorytet tramwajów na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną nawet za cenę długiego oczekiwania samochodów, wydłużenie możliwych tras dojazdu dla samochodów (poprzez odpowiednią organizację ruchu) co sprawi że docierająca tam komunikacja będzie zdecydowanie atrakcyjniejsza.

Musimy zrozumieć że jeżeli miasto świadomie nie zniechęci mieszkańców do samochodu, niejako nie zmusi do wyboru komunikacji zbiorowej, to wciąż większość z nich, z wygody wybierze samochód, choćby nie wiem jak nowoczesny tabor i niskie ceny biletów działały na korzyść zbiorkomu.

212

Wzmocnienie komunikacji miejskiej, przywrócenie bezpośrednio połączenia tramwajowego całego ciągu kurdwanowskiego z przystankiem Korona, zmiana priorytetów w budżecie miasta (więcej pieniędzy na komunikację miejską, mniej na drogi takie jak Trasa Łągiewnicka, na której drogowej części nie ma wielkiego ruchu samochodów, a kosztowała sporo).

213

Kluczowym wyzwaniem jest wzmocnienie roli i atrakcyjności komunikacji miejskiej.

214

Nadmierny rozwój infrastruktury drogowej
Mała liczba buspasów
Zbyt mały priorytet dla komunikacji publicznej w sygnalizacji świetlnej
Podwyżki cen biletów komunikacji miejskiej
Spadek udziału komunikacji miejskiej w przemieszczaniu się po mieście

| | |
|-----|---|
| 215 | Budowa metra i nowych linii tramwajowych (np. na Alejach), ograniczenie ruchu samochodowego (likwidacja pasów i przekształcenie ich w buspasy lub ścieżki rowerowe), udogodnienia dla pieszych (naprawa chodników, ZAKAZ PARKOWANIA na chodnikach!!) |
| 216 | Transport dostosowany pod osoby ze szczególnymi potrzebami |
| 217 | Zwiększenie połączeń komunikacji miejskiej. Wprowadzenie biletów przystankowych zamiast podnoszenia cen. |
| 218 | Zmniejszenie korków np. w godzinach szczytu wyjazd z ul. Dworcowej jest koszmarny i zajmuje ok. 20 minut. |
| 219 | Rozwoj infrastruktury rowerowej, zwiększenie częstotliwości komunikacji miejskiej. Rozwinięcie gęstszej sieci dróg w celu rozprowadzenia ruchu |
| 220 | Realizacja premetra w sposób który faktycznie pozwoli w przyszłości na jego ulepszenie do pełnowymiarowego, cięższego metra, gdy pojawi się taka potrzeba i możliwości. |
| 221 | wraz z dywersyfikacją sposobów podróży po mieście (większy ruch rowerowy, hulajnogi), coraz więcej jest problemów z bezpieczeństwem i sytuacji konfliktowych pomiędzy uczestnikami ruchu, wiele z nich rozwiązać można poprawą infrastruktury i oznakowania (głównie dla rowerów i pieszych), oraz znacznym ograniczeniem udziału samochodów prywatnych w ruchu w mieście |

W 2014 r. 175 033 (czyli 85,20%) osób uczestniczących w referendum opowiedziało się za budową infrastruktury rowerowej w Krakowie. Uważam, że stale za mało inwestujemy w bezpieczną i przyjazną sieć dróg dla rowerów, za mało montujemy stojaków na rowery (rocznie 500-750 sztuk), nie mamy zamykanych wiat na rowery i dostatecznie dużych parkingów rowerowych przed instytucjami czy UMK czy MJO. Liczę, że wnioski wyciągnięte z okresu pandemii, gdy uruchomione zostały na szybko rozwiązania dotyczące kontraruchu na jezdni będą wdrażane szybciej.

Kraków potrzebuje setek kilometrów dróg dla rowerów, bo rower, jak twierdzi burmistrz kolumbijskiej Bogoty, to kluczowy element zapewnienia równości. „To potężny symbol demokracji. Świadczy, że obywatel na rowerze wartym 30 dolarów jest równie wartościowy co człowiek w samochodzie za 30 tysięcy” (Peter Walker, jak rowery mogą uratować świat, Wydawnictwo Wysoki Zamek, 2018). Liczę, że podróże rowerem staną się częstsze w tym te, które odbywają osoby starsze – pod warunkiem, że infrastruktura będzie bezpieczna. Poza ogólnymi korzyściami zdrowotnymi jeżdżenie na rowerze w podeszłym wieku może dać o wiele więcej. Jak wykazało badanie z 2013 r. przeprowadzone w Australii, seniorzy, którzy regularnie jeżdżą na rowerze, mają dużo mocniejsze mięśnie nóg i lepiej rozwinięty zmysł równowagi, co zmniejsza ryzyko groźnego upadku.

Podobnie w przypadku dzieci młodzieży rower to znakomity sposób na zwiększenie aktywności fizycznej. Rower ja narzędzie zwiększające mobilność najmłodszych i seniorów to wyzwanie dla Krakowa.

Po drugie jeśli faktycznie zaczniemy wdrażać „Standardy infrastruktury pieszej miasta Krakowa” coraz więcej mieszkańców i mieszkanki zacznie przemieszczać się pieszo po Krakowie.

Cytat: „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym nie jest jedynym obszarem, na który wpływ ma lepsze projektowanie infrastruktury pieszej. Przestrzeń miejska, jej wykorzystanie i funkcje, wpływają na wiele aspektów życia mieszkańców. Na ulicach i placach miasta załatwiane są codzienne sprawunki, spotkania, wreszcie ulice pełnią ważne funkcje transportowe. Kształtowanie przestrzeni w sposób, który sprzyja wygodnemu i bezpiecznemu poruszaniu się pieszo i na rowerze, a także komunikacją publiczną, ma ogromny wpływ na jakość życia mieszkańców. Oczywiście nie należy zapominać o konieczności obsługi ruchu samochodowego – jednak warto zwracać uwagę na to, jaka część przestrzeni jest przeznaczana na poszczególne sposoby poruszania się, w porównaniu do tego, jaką część ruchu obsługuje. Często jest tak, że większość ruchu odbywa się po chodniku, a zdecydowana część przestrzeni jest zajęta przez samochody. Należy to zmieniać – porządkować przestrzeń, wywierać presję na lepsze i bardziej kompaktowe wykorzystanie dostępnego miejsca przez samochody, po to, żeby zwiększać dostępność dla pieszych i rowerzystów. Takie zmiany często budzą wątpliwości i sprzeciw – to naturalna reakcja. Dlatego tak ważne jest z jednej strony prowadzenie dobrej polityki informacyjnej, z drugiej – konsekwencja we wdrażaniu określonego modelu przestrzeni. Tworząc bezpieczną i komfortową przestrzeń pieszą władze miasta,

222

***Drugi obszar Panelu: Jakie widzi Pan_i wyzwania i problemy w tym obszarze, które powinny być wzięte pod uwagę**

- | | |
|---|--|
| 1 | Ułatwienie dostania się do centrum bez samochodu, aby nie trzeba było szukać miejsca parkingowego |
| 2 | Na razie dostrzegam tylko ograniczanie miejsc parkingowych, co niestety sprzyja antagonizowaniu mieszkańców. |

Przede wszystkim zmniejszanie potrzeby korzystania z samochodu. Jeśli miejsca parkingowe nie będą potrzebne, nie będziemy musieli zajmować się ich zapewnianiem.

3

Kolejną sprawą jest zapewnienie miejsc dla osób, które najbardziej ich potrzebują. W razie potrzeby dojazdu kuriera czy przywiezienia mebli ze sklepu powinny być przeznaczone do tego miejsca przed budynkiem, które można zająć na krótki czas bez obaw o parkowanie na zakazie. W razie potrzeby zajęcia miejsca na dłuższy czas (np. ekipa remontowa) można by wystąpić o rezerwację.

Należy rozszerzyć i urealnić opłaty za korzystanie ze strefy płatnego parkowania. Opłata za parkowanie jest za niska w porównaniu do wartości gruntu, który zajmuje miejsce parkingowe.

4

Moim zdaniem w mieście mamy już wystarczającą liczbę miejsc parkingowych. Są dwa parkingi podziemne, które rzadko kiedy są w pełni zajęte. Jeżeli budować parkingi to na obrzeżach miasta, najlepiej przy przystankach tramwajowych, tak żeby dojazd tramwajem do centrum zajmował maksymalnie 15 minut. Powinno się dążyć do zniechęcenia ludzi do przyjazdu samochodem do centrum miasta.

5

Przede wszystkim: inwentaryzacja realnych i potencjalnych miejsc parkingowych JUŻ DOSTĘPNYCH. Po drugie: wyznaczanie tych miejsc poprzez odpowiednie oznakowanie poziome w celu zapobiegania marnowaniu przez bylejakie parkowanie. Jest to widoczne bardzo np. na zatłoczonych już bardzo drogach osiedlowych, ale i w centrum. Rozwój/wsparcie car sharingu - może także mniejszych aut, które wymagałyby mniejszej ilości/powierzchni do parkowania (np. auta dwuosobowe typu smart, zamiast czterosobowych). Po trzecie: weryfikacja wszystkich aut wjeżdżających do centrum z identyfikatorami dającymi uprawnienia, np. osoby niepełnosprawne. Z obserwacji własnych wynika, że są to często drogie, duże auta, gdzie nie widać, żeby z nich korzystały osoby niepełnosprawne.

6

Według mnie należy wymusić na deweloperach, by budowali miejsca parkingowe na nowych osiedlach. W tej chwili nawet karetki nie mają gdzie zaparkować.

7

- ☐ jakie powinny być granice strefy płatnego parkowania?
 - ☐ jak miasto powinno kształtować opłaty?
 - ☐ jak zwiększyć ściągalność opłat?
 - ☐ ile powinni płacić mieszkańcy za abonament?
- ☐ jak skutecznie przeciwdziałać nielegalnemu parkowaniu?
- ☐ parkingi a zieleń, np. czy zakazać przekształcania terenów zielonych w parkingi, co wydaje się być kluczowe w kontekście adaptacji miasta do zmian klimatu
 - ☐ jak zapewnić adekwatną alternatywę (rower, transport zbiorowy) dla docierania samochodem w miejsca, gdzie jest problem z zaparkowaniem i gdzie wzrosną opłaty?
- ☐ przenoszenie miejsc parkingowych pod ziemię i sposób finansowania na nich postojów oraz abonamentów
 - ☐ jak alternatywnie wykorzystywać istniejące miejsca na powierzchni (np. jako drogi rowerowe, zieleń, przestrzeń dla przedsiębiorczości, miejsca spotkań mieszkańców itp.)
 - ☐ P+R czy i jak/ gdzie robić?
- ☐ czy powinny istnieć osobne miejsca dla dostaw, carsharingu, K+R, mieszkańców itd.?
 - ☐ parkingi rowerowe i ładowarki dla rowerów elektrycznych
 - ☐ ładowarki dla aut elektrycznych

8

- jakie powinny być granice strefy płatnego parkowania?
 - jak miasto powinno kształtować opłaty?
 - jak zwiększyć ściągalność opłat?
 - ile powinni płacić mieszkańcy za abonament?
- jak skutecznie przeciwdziałać nielegalnemu parkowaniu?
- parkingi a zieleń, np. czy zakazać przekształcania terenów zielonych w parkingi, co wydaje się być kluczowe w kontekście adaptacji miasta do zmian klimatu
- jak zapewnić adekwatną alternatywę (rower, transport zbiorowy) dla docierania samochodem w miejsca, gdzie jest problem z zaparkowaniem i gdzie wzrosną opłaty?
- przenoszenie miejsc parkingowych pod ziemię i sposób finansowania na nich postojów oraz abonamentów
- jak alternatywnie wykorzystywać istniejące miejsca na powierzchni (np. jako drogi rowerowe, zieleń, przestrzeń dla przedsiębiorczości, miejsca spotkań mieszkańców itp.)
 - P+R czy i jak/ gdzie robić?
- czy powinny istnieć osobne miejsca dla dostaw, carsharingu, K+R, mieszkańców itd.?
 - parkingi rowerowe

9

10

Problem zapewnienia miejsc parkingowych nie jest możliwy do rozwiązania jedynie poprzez budowę nowych parkingów, bo miasto nie ma ani przestrzeni ani środków finansowych, żeby wybudować miejsca parkingowe dla wszystkich. Najlepszym możliwym rozwiązaniem jest zachęcanie ludzi do rezygnacji z posiadania samochodu, poprzez zapewnianie alternatyw transportowych w postaci transportu zbiorowego oraz sieci dróg rowerowych. Absolutnie kluczowym jest jak najszybsze uzyskanie standardu co najmniej ścieżki rowerowej (nie ciągu pieszo-rowerowego i nie prowadzenia ruchu rowerowego w jezdni) na wszystkich trasach wynikających ze studium podstawowych tras rowerowych, a ponadto sporządzenie studium uzupełniających tras rowerowych dla każdej dzielnicy. Docelowo należy dążyć do redukcji miejsc parkingowych w przestrzeni publicznej, a uwolnione tereny zagospodarować na inne cele

Wyzwania to budowa lepszego systemu tras rowerowych oraz lepszej komunikacji miejskiej, a problem to przekonanie mieszkańców do rezygnacji z posiadania samochodu.

11

jakie powinny być granice strefy płatnego parkowania?
jak miasto powinno kształtować opłaty?
jak zwiększyć ściągalność opłat?
ile powinni płacić mieszkańcy za abonament?
jak skutecznie przeciwdziałać nielegalnemu parkowaniu?
parkingi a zieleń, np. czy zakazać przekształcania terenów zielonych w parkingi, co wydaje się być kluczowe w kontekście adaptacji miasta do zmian klimatu

jak zapewnić adekwatną alternatywę (rower, transport zbiorowy) dla docierania samochodem w miejsca, gdzie jest problem z zaparkowaniem i gdzie wzrosną opłaty?
przenoszenie miejsc parkingowych pod ziemię i sposób finansowania na nich postojów oraz abonamentów
jak alternatywnie wykorzystywać istniejące miejsca na powierzchni (np. jako drogi rowerowe, zieleń, przestrzeń dla przedsiębiorczości, miejsca spotkań mieszkańców itp.)
P+R czy i jak/ gdzie robić?
czy powinny istnieć osobne miejsca dla dostaw, carsharingu, K+R, mieszkańców itd.?
parkingi rowerowe i ładowarki dla rowerów elektrycznych
ładowarki dla aut elektrycznych

12

1. Nowo powstające osiedla powinny obligatoryjnie zapewniać co najmniej jedno miejsce parkingowe dla jednego mieszkania (najlepiej 1,5 miejsca na mieszkanie)
2. Wydzielanie jezdni pod miejsca parkingowe, kosztem jednego pasa ruchu (przy starych osiedlach zwłaszcza w centrum)

13

Parkingi wielopoziomowe na osiedlach wjazdowych do miasta

14

Niskie tempo powstawania parkingów P+R (które dodatkowo są budowane w wielkości "symbolicznej"). Ogólna liczba miejsc parkingowych w centrum jest odpowiednia, ale stawki za parkowanie są za niskie. Brakuje funkcjonowania strefy w niedziele (brak możliwości zaparkowania). Ceny abonamentów rocznych są za niskie (posiadam abonament na strefę B20).

15

Zachęty do korzystania z komunikacji publicznej przy wyprawach w miejsca, w których wiadomo, iż będzie stanie w korku i brak możliwości zaparkowania

16

Jak poprzednio, ograniczenie rychu w centrum, parkingi miejskie typu park&ride ale nie tylko na obrzeżach miasta i w przystępnej cenie, niższa cena dla hybryd (tak jak dla aut elektrycznych)

17

Ile powinna wynosić wysokość opłat w strefie płatnego parkowania

18

Pilna potrzebna, to zamiana niewielkiej części istniejących miejsc parkingowych na 'punkty mobilności'. Mikromobilność powinna zyskiwać przestrzeń kierowców, a nie kosztem pieszych.

19

Należy wyznaczać miejsca tylko dla mieszkańców danej okolicy.

20

Osobiście nie dotyczy mnie to, należy prowadzić politykę ograniczonego i zrównoważonego wyznaczania miejsc parkingowych. Powinno się zrezygnować z popularnych ostatnio rozwiązań wyłączania połowy chodników na miejsca parkingowe (malowanie linii i stawianie słupków). W centrum należy ograniczać jak najbardziej ruch samochodowy, także przez ograniczanie miejsc parkingowych. Poza centrum te przepisy powinny być bardziej liberalne, ale powinno być to regulowane.

21

Parkingi P&R powiązane z biletem zbiorcom na cały kraków

22

Zamiast budowy nowych parkingów, powinno się rozbudowywać infrastrukturą rowerową, jako realną alternatywą dla znacznej części mieszkańców. Prakingo budowane za gminne fundusze powinny mieć dostosowane ceny wynajmu w porównaniu z abonamentem postojowym. Należy również wprowadzić opłaty za postój w niedziele oraz w Dzielnicy I przez pełne dni weekendu czyli piątek, sobota, niedziela. Parkingi powinny być dla mieszkańców danej dzielnicy, szczególnie w obrebie Starego Miasta

23

jakie powinny być granice strefy płatnego parkowania?
jak miasto powinno kształtować opłaty?
jak zwiększyć ściągalność opłat?
ile powinni płacić mieszkańcy za abonament?
jak skutecznie przeciwdziałać nielegalnemu parkowaniu?
parkingi a zieleń, np. czy zakazać przekształcania terenów zielonych w parkingi, co wydaje się być kluczowe w kontekście adaptacji miasta do zmian klimatu
jak zapewnić adekwatną alternatywę (rower, transport zbiorowy) dla docierania samochodem w miejsca, gdzie jest problem z zaparkowaniem i gdzie wzrosną opłaty?
przenoszenie miejsc parkingowych pod ziemię i sposób finansowania na nich postojów oraz abonamentów
jak alternatywnie wykorzystywać istniejące miejsca na powierzchni (np. jako drogi rowerowe, zieleń, przestrzeń dla przedsiębiorczości, miejsca spotkań mieszkańców itp.)
P+R czy i jak/ gdzie robić?
czy powinny istnieć osobne miejsca dla dostaw, carsharingu, K+R, mieszkańców itd.?
parkingi rowerowe i ładowarki dla rowerów elektrycznych
ładowarki dla aut elektrycznych

24

– jakie powinny być granice strefy płatnego parkowania?
– jak miasto powinno kształtować opłaty?
– jak zwiększyć ściągalność opłat?
– ile powinni płacić mieszkańcy za abonament?
– jak skutecznie przeciwdziałać nielegalnemu parkowaniu?
– parkingi a zieleń, np. czy zakazać przekształcania terenów zielonych w parkingi, co wydaje się być kluczowe w kontekście adaptacji miasta do zmian klimatu
– jak zapewnić adekwatną alternatywę (rower, transport zbiorowy) dla docierania samochodem w miejsca, gdzie jest problem z zaparkowaniem i gdzie wzrosną opłaty?
– przenoszenie miejsc parkingowych pod ziemię i sposób finansowania na nich postojów oraz abonamentów
– jak alternatywnie wykorzystywać istniejące miejsca na powierzchni (np. jako drogi rowerowe, zieleń, przestrzeń dla przedsiębiorczości, miejsca spotkań mieszkańców itp.)
– P+R czy i jak/ gdzie robić?
– czy powinny istnieć osobne miejsca dla dostaw, carsharingu, K+R, mieszkańców itd.?
– parkingi rowerowe i ładowarki dla rowerów elektrycznych
– ładowarki dla aut elektrycznych

25

Parkowanie wyłącznie w miejscach do tego przeznaczonych- uregulowania prawne też na osiedlach

26

Tworzenie tanich/bezpłatnych parkingów P&R na obrzeżach miasta, zapewniających wygodną przesiadkę na tramwaj lub pociąg, pozwalający szybko dojechać do centrum. Rozszerzenie strefy płatnego parkowania i podniesienie opłat za parkowanie.

27

jakie powinny być granice strefy płatnego parkowania?
jak miasto powinno kształtować opłaty?
jak zwiększyć ściągalność opłat?
ile powinni płacić mieszkańcy za abonament?
jak skutecznie przeciwdziałać nielegalnemu parkowaniu?
parkingi a zieleń, np. czy zakazać przekształcania terenów zielonych w parkingi, co wydaje się być kluczowe w kontekście adaptacji miasta do zmian klimatu
jak zapewnić adekwatną alternatywę (rower, transport zbiorowy) dla docierania samochodem w miejsca, gdzie jest problem z zaparkowaniem i gdzie wzrosną opłaty?
przenoszenie miejsc parkingowych pod ziemię i sposób finansowania na nich postojów oraz abonamentów
jak alternatywnie wykorzystywać istniejące miejsca na powierzchni (np. jako drogi rowerowe, zieleń, przestrzeń dla przedsiębiorczości, miejsca spotkań mieszkańców itp.)
P+R czy i jak/ gdzie robić?
czy powinny istnieć osobne miejsca dla dostaw, carsharingu, K+R, mieszkańców itd.?
parkingi rowerowe i ładowarki dla rowerów elektrycznych
ładowarki dla aut elektrycznych

28

Jeśli w centrum mają zostać jacyś mieszkańcy, to nie należy likwidować kolejnych miejsc parkingowych.

29

Ograniczenie parkowania w centrum Krakowa. Parkingi P&R zintegrowane z szybkim transportem zbiorowym.

30

Budowa parkingów podziemnych w miejscach dobrze skomunikowanych

31

32

By zapobiec gentryfikacji centrum, należy zapewnić miejsca parkingowe dla mieszkańców. Kolejne są likwidowane, ze szkodą dla starszych osób poruszających się zwykle autem, a nie rowerem.

33

Miasto powinno zacząć podnieść ceny za parkowanie zarówno dla mieszkańców jak i dla przyjezdnych (w szczególności), tak aby zachęcać ludzi do rezygnacji z posiadania samochodu

34

Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w zabytkowej części Nowej Huty- dzielnicy co raz bardziej popularnej, w której ruch jeszcze będzie się zwiększał w związku z planowanymi inwestycjami w rewitalizację terenów po Hucie Lenina

| | |
|----|--|
| 35 | <p>Rosnące ceny. Zamiast kształtować zachowanie kierowców poprzez podnoszenie cen za parkowanie powinno rzetelnie informować o możliwości zaparkowania i sugerować transport alternatywny. Wykorzystanie technologii smart city pozwala na optymalizację dostępności miejsc parkingowych, a tym samym poprawia komfort i bezpieczeństwo kierowców. Miasto może wdrożyć systemy inteligentnego parkowania, takie jak aplikacje mobilne, które pozwolą mieszkańcom na łatwe znalezienie wolnego miejsca parkingowego oraz automatycznie opłacić opłaty za parkowanie. Miasto może prowadzić również strony internetowe, na których będą dostępne informacje o dostępności miejsc parkingowych.</p> |
| 36 | <p>Miasto powinno inwestować w nowoczesne rozwiązania ułatwiające parkowanie oparte o dane publiczne. Tak jak robi to np. miasto Limanowa gdzie wraz z firmami prywatnymi stworzyło rozwiązanie ułatwiające podróżowanie do miasta.</p> |
| 37 | <p> jakie powinny być granice strefy płatnego parkowania? jak miasto powinno kształtować opłaty? jak zwiększyć ściągalność opłat? ile powinni płacić mieszkańcy za abonament? jak skutecznie przeciwdziałać nielegalnemu parkowaniu? parkingi a zieleń, np. czy zakazać przekształcania terenów zielonych w parkingi, co wydaje się być kluczowe w kontekście adaptacji miasta do zmian klimatu jak zapewnić adekwatną alternatywę (rower, transport zbiorowy) dla docierania samochodem w miejsca, gdzie jest problem z zaparkowaniem i gdzie wzrosną opłaty? przenoszenie miejsc parkingowych pod ziemię i sposób finansowania na nich postoju oraz abonamentów jak alternatywnie wykorzystywać istniejące miejsca na powierzchni (np. jako drogi rowerowe, zieleń, przestrzeń dla przedsiębiorczości, miejsca spotkań mieszkańców itp.) P+R czy i jak/ gdzie robić? czy powinny istnieć osobne miejsca dla dostaw, carsharingu, K+R, mieszkańców itd.? parkingi rowerowe i ładowarki dla rowerów elektrycznych ładowarki dla aut elektrycznych </p> |
| 38 | <p>Korkowanie ulic ze względu na natężony ruch, generowany przez samochody poszukujące miejsc parkingowych. Podjęcie działań zmierzających do rozłożenia obciążenia parkingów. Opracowanie narzędzia wspierającego parkowanie, umożliwiającego płynne zarządzanie przepływami parkujących pojazdów.</p> |
| 39 | <p>Zróżnicowanie miejsc - mieszkańcy, krótkoterminowe postoje</p> |

40

Parkowanie w tym mieście to jest jakaś porażka. Można jeździć pół godziny i szukać miejsca... Jak się nie zna kogoś kto wie gdzie są magiczne puste miejsca to powodzenia. Mamy XXI wiek, nie wierze, że jedyną opcją na zaparkowanie jest dzwonienie po sąsiadach czy jest gdzie stanąć. Biorąc pod uwagę dostęp do danych i technologii obecnie, byłoby chyba rozsądnie zacząć myśleć o jakimś rozwiązaniu, które pokazuje gdzie mam szansę zaparkować. Szkoda za każdym razem jeździć w kółko.

41

Czasami na siłę zabiera się miejsca parkingowe, a w innych miejscach nie. Trudno znaleźć racjonalne powody takich decyzji. Na przykład zabrano na Urzędniczej jedną stronę do parkowania, przy czym na Chopina (węższe drodze) postawiono parkowanie po obu stronach. Urzędnicza jest szeroka i można by było pozwolić na obustronne parkowanie. Jeśli chodzi o drogi rowerowe, to jest strasznie kiepskie połączenie niektórych odcinków i niebezpieczne dla rowerzystów.

42

Wybudujcie więcej parkingów zamiast handlować naszą przestrzeń życiową z deweloperami osiedli przypominających obozy koncentracyjne!

43

'- ograniczenie wjazdu samochodów osobowych w różne rejony miasta,
- brak parkingów wielopoziomowych (koncepcja: wykorzystanie miejsca np nad lub pod pętlami mpk, jednostkami miejskimi w których widoczność nie jest celem, wykorzystanie działek miejskich do budowy parkingów wielopoziomowych, budowa parkingów na rogatkach miasta z jednoczesnym zakazem wjazdu prywatnych pojazdów itp)

44

Brak informacji o lokalizacji parkingów kubaturowych czy P&R. Budowa kolejnych parkingów bez systemu informującego mieszkańców o ich lokalizacji i zapełnieniu nie jest rozwiązaniem, gdyż te wybudowane za miliony złotych są słabo wykorzystane i są w ten sposób olbrzymim obciążeniem dla najbardziej zadłużonego miasta. Konieczne rozwiązanie, które będzie informowało kierowców że tego typu parkingi są dostępne i jest szansa na zaparkowanie w momencie dojazdu do parkingu tj. jako kierowca chciałbym aby miasto wzdrożyło rozwiązanie które będzie mnie informowało czy znajdzie miejsce parkingowe w momencie dojazdu do celu tak abym mógł zdecydować czy jechać samochodem i czy do centrum a może zaparkować na P&R i przesiąść się na komunikację miejską - a może wogóle zrezygnować z jechać pociągiem/tramwajem bo szybciej i wygodniej.

45

Moi partnerzy biznesowi, którzy przyjeżdżają do Krakowa narzekają na brak miejsc parkingowych w strefie płatnego parkowania i brak odpowiedniego oznakowania/informowania o parkingach np. kubaturowych w centrum (pod muzeum narodowym). Niestety nie znają tak dobrze topologii miasta więc często błędzą po mieście w celu znalezienia miejsca lub proszą mnie o pomoc. Miasto Lublin współpracuje z firmą prywatną, która wdrożyła rozwiązanie dzięki, któremu można jeszcze w domu w Krakowie zorientować się jak wygląda zajętość miejsc parkingowych w Lublinie na moment dotarcia do Lublina co pozwala na wybranie dogodnego parkingu a przekierowanie do nawigacji ułatwia mi podróżowanie.

| | |
|----|---|
| 46 | Brak komórki pracującej na rozwiązaniach dot. zrównoważonego transportu w Krakowie. Uruchomienie komórki w Krakowie która ściśle będzie współpracowała z podmiotami naukowymi oraz prywatnymi w celu wdrażania rozwiązań ułatwiających parkowanie w mieście. |
| 47 | Brak rozwiązania pozwalającego na zorientowanie się jak wygląda zajętość strefy płatnego parkowania w wokół miejsca do którego chce jechać. Ponieważ nie jeżdżę często do centrum samochodem i tylko wtedy gdy jest to konieczne nie wiem jak to wygląda nawet statystycznie. Nie mam również informacji gdzie są miejsca parkingowe tj. na jakiej ulicy w SPPN co sprawia, że krążę po mieście. Miasto Bochnia ma super rozwiązanie, które jest umieszczone na oficjalnej stronie strefy parkowania miasta https://www.strefappbochnia.info/basic-01 gdzie mogę zobaczyć gdzie są zlokalizowane miejsca parkingowe i parkomaty. |
| 48 | Miasto powinno udostępnić dane publiczne niezbędne do tworzenia nowoczesnych rozwiązań smartCity. Podobnie jak to wygląda we Wrocławiu tj. CityLab które jest przedsięwzięciem zainicjowanym przez miasto Wrocław. Jego celem jest wytworzenie w przestrzeni miasta obszarów, w ramach których przedsiębiorcy, start-upy, naukowcy i konsorcja tych podmiotów będą mogły testować autorskie, unikalne i niespotykane do tej pory w przestrzeni publicznej rozwiązania |
| 49 | Zbyt mała liczba miejsc parkingowych w centrum. |
| 50 | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> jakie powinny być granice strefy płatnego parkowania? <input type="checkbox"/> jak miasto powinno kształtować opłaty? <input type="checkbox"/> jak zwiększyć ściągalność opłat? <input type="checkbox"/> ile powinni płacić mieszkańcy za abonament? <input type="checkbox"/> jak skutecznie przeciwdziałać nielegalnemu parkowaniu? <input type="checkbox"/> parkingi a zieleń, np. czy zakazać przekształcania terenów zielonych w parkingi, co wydaje się być kluczowe w kontekście adaptacji miasta do zmian klimatu <input type="checkbox"/> jak zapewnić adekwatną alternatywę (rower, transport zbiorowy) dla docierania samochodem w miejsca, gdzie jest problem z zaparkowaniem i gdzie wzrosną opłaty? <input type="checkbox"/> przenoszenie miejsc parkingowych pod ziemię i sposób finansowania na nich postojów oraz abonamentów <input type="checkbox"/> jak alternatywnie wykorzystywać istniejące miejsca na powierzchni (np. jako drogi rowerowe, zieleń, przestrzeń dla przedsiębiorczości, miejsca spotkań mieszkańców itp.) <input type="checkbox"/> P+R czy i jak/ gdzie robić? <input type="checkbox"/> czy powinny istnieć osobne miejsca dla dostaw, carsharingu, K+R, mieszkańców itd.? <input type="checkbox"/> parkingi rowerowe i ładowarki dla rowerów elektrycznych <input type="checkbox"/> ładowarki dla aut elektrycznych |
| 51 | Im więcej stref, tym lepiej |

| | |
|----|---|
| 52 | <p>Problemem nie jest zbyt mała liczba miejsc parkingowych, ale nadmiar samochodów. Rozwiązaniem jest ograniczenie ruchu samochodowego w mieście (w centrum) oraz promowanie innych form komunikacji niż samochodowa. Miejsc parkingowych nie należy dokładać, ale wręcz przeciwnie - redukować, aby zniechęcić do poruszania się autem tam, gdzie da się komunikacją miejską, pieszo, rowerem.</p> |
| 53 | <p>Uważam że parking dla pracowników, których firma znajduje się na danej ulicy powinien być bezpłatny, konkretnie na ulicy, przy której umiejscowiona jest praca.</p> |
| 54 | <p>Jako kierowcy doskwiera mi brak informacji o dostępności miejsc parkingowych na moment przyjazdu na miejsce. Decyzja o wyborze środka transportu powinna nastąpić w domu co pozwoli zaplanować podróż i wybrać odpowiednie miejsce do parkowania lub nawet zmienić środek transportu lub podjechać na P&R i tam wsiąść w tramwaj/autobus. Takie rozwiązanie jest obecnie wdrażane we Wrocławiu i to dla całej strefy płatnego parkowania.</p> |
| 55 | <p>W centrum (gdzie mieszkam) miejsca parkingowe są usuwane, a w ich miejsce są wstawiane stojaki na rowery. Z moich obserwacji wynika, że stojaki nie są potrzebne w tak dużej ilości, i te na Brackiej są używane zazwyczaj w około 20%. Można by umiejscowić je w innym miejscu, np. na Rynku Głównym, gdzie często są przepełnione. Miejsca parkingowe są bardziej przydatne dla mieszkańców, którzy chcą mieć możliwość parkowania w pobliżu swojej kamienicy, żeby móc np. łatwiej przynieść ciężkie zakupy z samochodu do mieszkania. Dawne, potrzebne miejsca parkingowe pod Magistratem przy Placu Wszystkich Świętych zostały kilka lat temu usunięte, a w ich miejscu nie ma niczego innego. To bolesna strata dla mieszkańców, a korzyści z tego nie ma nikt.</p> |
| 56 | <p>Więcej wielopoziomowych i podziemnych parkingów jak w centrum (i w starym mieście też!) tak i na obrzeżach miasta. Zerknijcie na Drezno i ich stare miasto.</p> |
| 57 | <p>strefy parkowania tylko dla mieszkańców, zadbajmy o to aby Kraków był również przyjaznym mieszkańcom, a nie tylko turystom</p> |
| 58 | <p>Skuteczna weryfikacja na poziomie administracyjnym pozwoleń na budowę usług z realnie za małą ilością parkingów</p> |
| 59 | <p>Liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych w mieście stopniowo maleje. Według mnie wynika to z przynajmniej dwóch czynników:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Celowego ograniczania liczby miejsc parkingowych poprzez stawianie słupków, znaków zakazu i wyznaczanie dostępnych miejsc parkingowych. Rozumiem intencję - chodzi o poprawę bezpieczeństwa czy o poszerzenie miejsca dostępnego dla pieszych bądź rowerzystów, jednak uważam, że często te działania są zbyt daleko posunięte i przynoszą niewielkie korzyści kosztem dużego utrudnienia dla kierowców. 2. Rozbudowy miasta - powstawania nowych budynków. Często skutkuje to zmianami w otaczającej nowo powstające budynki infrastrukturze, która nie uwzględnia potrzeby parkowania samochodów przy ulicy. |
| 60 | <p>Poruszanie się samochodem po mieście powinno być ostatecznością. Priorytet powinna mieć komunikacja publiczna. Należy odstraszać ludzi od używania samochodu przez wysokie stawki parkowania. To samo tyczy się stawek dla mieszkańców, które są śmiesznie niskie.</p> |

| | |
|----|---|
| 61 | wyznaczanie legalnych miejsc parkingowych, ale jedniczesne karanie za blokowanie chodnika, niszczenie zieleni itp.. byc moze powiekszenie SPP |
| 62 | Za mało możliwości parkowania i za drogo dla mieszkańców na stałe mieszkających w Krakowie |
| 63 | W Krakowie jest zbyt wiele miejsc parkingowych. Każdy fragment miasta jest zastawiony autami, co nie tylko szpeci otoczenie, ale odbiera przestrzeń potrzebą do życia. Jako pieszy jestem dyskryminowana narażeniem na hałas wynikający z nieustającego parkowania, smród spalin, zanieczyszczenie powietrza. Auta parkują na zakazach, w miejscach niedozwolonych a władze nic nie robią, żeby temu zapobiec. Skandaliczna była decyzja, gdy nielegalnie usunięto słupki zabezpieczające przed nieuprawnionym parkowaniem, a władze nie podjęły się schwytania wandalą. Należy wprowadzić politykę wymuszającą sprzedaż aut i zniechęcającą do ich kupowania. Należy zlikwidować parkingi w mieście i wprowadzić prawo zakazujące parkowania w odległości 1 km od budynku mieszkalnego. Miasto powinno postawić na komunikację miejską i postawić na rozwój infrastruktury otoczenia zbiorkomu, czyli wygodnych wiat przystankowych, parkingów dla rowerów, zamienić parkingi w zielone strefy odpoczynku. Należy wprowadzić całkowity zakaz wjazdu do miasta autokarów turystycznych. Na alejach należy oddać po każdej stronie pas ruchu dla dwukierunkowego ruchu rowerowego. Należy zlikwidować parkingi pod kawiarniami, w tej chwili ludzie spożywają posiłki wdychając smog, zanieczyszczenia, spaliny. |
| 64 | Stały wzrost liczby mieszkańców oraz powstawanie nowych zabudowań zmniejszają otwartą przestrzeń dostępną dla mieszkańców. Miejsc parkingowych brakuje zarówno w centrum, jak i w dzielnicach mieszkalnych. Rozwiązanie tego problemu wymaga kompleksowego przemyślenia taryfy parkingowej, rozszerzenia stref płatnego parkowania, a także rozważenia opcji car-sharingu, który mógłby zmniejszyć liczbę samochodów w mieście. |
| 65 | budowa nowych obiektów mieszkalnych i biurowych w połączeniu z parkingami, które będą odpowiadać obecnej potrzebie mieszkańców, innymi słowy to deweloper ma zapewnić miejsce postojowe dla mieszkańców i osób, które potencjalnie ich odwiedzą, zakaz stawiania aut po jednej stronie ulicy, doprowadza to do niskiej przepustowości i potencjalnych korków |
| 66 | Liberalizacja przepisów dotyczących parkowania i zwiększenie dostępnych miejsc parkingowych zwłaszcza w obszarach zamieszkania. Budowa nowych powierzchni garazowych |
| 67 | Problemem jest informacja o wolnych miejscach parkingowych. Kilka miast robi coś takiego NP. Wrocław, pokazuje szanse parkowania. |
| 68 | Budowa w ramach dofinansowań parkingów lokalnych, np. na obszarach nieuporządkowanych niezabudowanych tzw "dzikich parkingach" . Panel powinien rozważyć żniżki albo darmowe parkowania w strefie dla zameldowanych mieszkańców. |
| 69 | Parkingi kubaturowe. |
| 70 | W miejscach gdzie brakuje miejsc parkingowych powinno się w miarę możliwości tworzyć kolejne. |

| | |
|----|--|
| 71 | Zaprzestanie ograniczania ilości miejsc parkingowych na terenie całego miasta, przy utrzymaniu rozsądnych cen za parkowanie |
| 72 | |
| 73 | Mniej miejsc parkingowych w mieście to mniej samochodów w mieście. Wzorem Tarnowskich Gór, rotacyjne parkingi (parking do 1 godziny w tym samym miejscu) |
| 74 | Może tak jak na Zachodzir - podziemne garaże- warunkiem budowanych nowych obiektów i miejsc postojowych w całym mieście, |
| 75 | Dowartościowanie zieleni miejskiej kosztem parkingów. Prywatne samochody to luksus, na który mieszkańcy centrów miast nie muszą sobie pozwalać. |
| 76 | Teoria grafów udowadnia, że zamknięcie niektórych ulic może poprawić płynność ruchu. Możliwie zwięzać ulice. Stworzyć tanie parkingi wielopoziomowe na obrzeżach miasta, założenie powinno być takie, żeby do miasta wjeżdżać tylko z konkretną potrzebą - docelowo na parking danej instytucji. Rozszerzenie znanej z centrum miasta strefy B. Usługi firm transportowych powinny być konkurencyjne cenowo wobec wjazdu do miasta. Powinno to być poprzedzone akcją edukacyjną, absolutnie nie odgórnymi zakazami. |
| 77 | Im więcej (prawie darmowych) miejsc parkingowych tym więcej samochodów |
| 78 | Budowa parkingów piętrowych i podziemnych wszędzie, gdzie się da to zrobić na osiedlach już isfnidjących. Priorytetem powinna być budowa miejsc parkingowych na nowych osiedlach w ilości o 20-50% więcej niż mieszkań (dla gości mieszkańców i samochodów dostawczych, dostarczających różne towary). |
| 79 | budować więcej parkingów piętrowych, np. zamiast hotelu Cracovia powinien być parking na kilka tys. samochodów |
| 80 | Parkingi P&R i parkingi buforowe poza centrum |
| 81 | Skupienie się na problemie parkowania pojazdów w miejscach z zakazem (np drogi pożarowe) w celu uniknięcia opłat za parkowanie. |
| 82 | Trzeba zwiększać ilość miejsc parkingowych! Budować parkingi nawet w ścisłym centrum miasta, nie usuwać miejsc kosztem ścieżek rowerowych itp. |
| 83 | Przede wszystkim należy pamiętać o podstawowej zasadzie - nie dodawania nowych miejsc postojowych. Nowy parking kubaturowy musi oznaczać likwidację tej samej liczby miejsc postojowych na ulicach. W przeciwnym razie tworzy się jedynie zachętę do przemieszczania się po mieście samochodami. Miasto nie jest od zapewniania miejsc parkingowych dla samochodów. Miasto powinno zapewniać miejsca do bezpiecznego parkowania rowerów jako zachęta to zwiększenia udziału tego środka transportu. Podsumowując. Zapewnianie miejsc postojowych: - TAK dla rowerów; - NIE dla samochodów. |
| 84 | Radykalnie podnieść ceny parkingów bo ograniczyć ilość ssmochodów |
| 85 | budowa nie tylko parkingów P&R na obrzeżach miasta, ale budowanie wielopoziomowych parkingów bliżej centrum |

| | |
|----|---|
| 86 | Budowa (płatnych) parkingów, zmiana nastawienia Straży Miejskiej z 'w czym problem' na faktyczne zwalczanie parkowania niezgodnego z prawem. |
| 87 | Nie wydawanie zezwoleń na dalszą zabudowę mieszkaniową bez zapewnienia przez deweloperów miejsc parkingowych dla mieszkańców nowopowstających budynków (garaże podziemne, część działki na parking itp) |
| 88 | <p>jakie powinny być maksymalnie granice strefy płatnego parkowania?</p> <p>jak miasto powinno kształtować opłaty?</p> <p>jak zwiększyć ściągalność opłat?</p> <p>ile powinni płacić mieszkańcy za abonament?</p> <p>jak skutecznie ścigać nielegalne parkowanie?</p> <p>parkingi a zieleń, np. czy zakazać przekształcania terenów zielonych w parkingi</p> <p>jak zapewnić adekwatną alternatywę dla docierania samochodem w miejsca gdzie jest problem z zaparkowaniem i gdzie wzrosną opłaty? (rowery, transport publiczny)</p> <p>przenoszenie miejsc parkingowych pod ziemię i finansowanie na nich postoju oraz abonamentów</p> <p>jak alternatywnie wykorzystywać istniejące miejsca na powierzchni (np. jako drogi rowerowe, zieleń, przestrzeń dla przedsiębiorczości itp.)</p> <p>P+R czy i jak robić</p> <p>czy powinny istnieć osobne miejsca dla dostaw, carsharingu, K+R, mieszkańców itd.</p> <p>parkingi rowerowe i ładowarki dla rowerów elektrycznych</p> <p>ładowarki dla aut elektrycznych</p> |
| 89 | Potrzeba zwiększenia ilości miejsc parkingowych. Zamiana miejsc wzdłuż ulicy na umożliwiające parkowanie prostopadłe lub skośne. |
| 90 | Ciągle podwyższanie opłat za parkowanie nie sprawia, że miejsc przybywa, bo ludzie nie przestali mniej jeździć (w tym ja) |
| 91 | Kontrola opłat za parkowanie i wydłużenie czasu parkowania od 8.00 także w niedzielę |
| 92 | <p>1. Miejsca parkingowe powinny być ulokowane w okolicach granic miasta. Park&ride połączone ze sprawną komunikacją miejską.</p> <p>2. W bezpośredniej bliskości szpitali, np w Prokocimiu miejsca parkingowe powinny być łatwo dostępne i w dużej ilości. Choćby wielopiętrowe. Tam ludzie przywożą chorych, niekiedy na SOR, szukanie miejsc parkingowych albo dojazdy tramwajem nie pomaga w korzystaniu ze szpitala o statusie wojewódzkim.</p> |
| 93 | Zbyt niskie ceny za pakowanie w centrum, zbyt dużo miejsc na ulicach, auta nieprawidłowo parkujące m.in. na ul.Długiej i powodujące zatrzymania ruchu tramwajów |
| 94 | Brak odpowiedniej liczby parkingów P&R na granicach z gminami ościennymi i przy obwodnicy autostradowej. |

| | |
|-----|---|
| 95 | <p>Miejsca parkingowe w mieście jest towarem droгим i deficytowym. Powinno się zniechęcać do dojazdu autem, jednocześnie tworząc komunikację miejską konkurencyjną czasowo z samochodem. Powinno czerpać się z doświadczeń innych Europejskich miast o historycznej zabudowie, jak Wiedeń, Paryż, Praga czy Amsterdam.</p> <p>Dodatkowy problem, który nas czeka w perspektywie dekady to zapewnienie możliwości ładowania samochodów elektrycznych mieszkańcom kamienic, bloków i innych budynków wielorodzinnych które nie były zaprojektowane z uwzględnieniem tych potrzeb.</p> |
| 96 | w dogodnych miejscach budować parkingi wielopoziomowe, naziemne, z preferencyjnymi opłatami postojowymi |
| 97 | Trzeba zwiększyć liczbę parkingów krótkoterminowych. |
| 98 | zmiana granic stref ograniczonego parkowania i wprowadzenie ułatwień dla mieszkańców tych stref |
| 99 | |
| 100 | absurdalne likwidowanie miejsc parkingowych, "Słupkoza", |
| 101 | Uważam, że miasto nie jest od zapewniania miejsc parkingowych. Jeśli ktoś decyduje się na mieszkanie w mieście musi wziąć pod uwagę zarówno benefity, jak i ograniczenia z tego płynące. Między innymi właśnie brak garażu czy parkingu pod domem. Stąd pytanie powinno dotyczyć zarządzania miejscami, a nie ich zapewniania. |
| 102 | Samochody są zaparkowane na chodnikach, drogach pozarowych. Przeszkadzają pieszym. Aby zapewnić miejsca parkingowe całe miasto powinno być strefą płatnego parkowania. Osoby dojeżdżające do miasta do pracy/szkoły powinny zostawiać auta na parkingach P+R na granicach miasta |
| 103 | Należy raczej skupić się na tym, by ograniczyć liczbę pojazdów prywatnych wjeżdżających do miasta. Parkingi powinny powstawać na obrzeżach. |
| 104 | Parkingi P&R i ograniczenie wjazdu dla (nie)mieszkańców |
| 105 | Krowodrza/Łobzów - niewystarczająca ilość miejsc parkingowych. |
| 106 | Tworzenie parkingów P+R, w oparciu o natężenie ruchu na rogatkach miasta. |
| 107 | Proponuję przemyśleć czy przechodnie muszą promienować chodnikami szerokości 3m? Wystarczy im 1,5m, a pozostałą część chodnika można przeznaczyć na parkowanie - jedno auto za drugim. |
| 108 | Podniesienie cen w strefie i kosztu abonamentu mieszkańca |
| 109 | Brak piętrowych parkingów wielopoziomowych. Brak miejsc parkingowych. |
| 110 | Miejsca parkingowe powinny być wyznaczane na pasach jezdni żeby ograniczyć ruch. Cena za opłatę w pierwszej strefie należy znacząco podnieść pozostawiając opłatę w strefie C bez zmian |
| 111 | |
| 112 | Miejsca parkingowe nie powinny przeszkadzać pieszym, ma być miejsce na chodniku i to trzeba kontrolować |
| 113 | Rozszerzenie stref płatnego parkowania oraz budowa parkingów osiedlowych |

| | |
|-----|---|
| 114 | Parkingi typu P&R przy pętłach. A dalej komunikacją miejską. W centrum ograniczenie miejsc parkingowych. |
| 115 | Budowa nowych bloków powinna się odbywać tylko wtedy gdy jest możliwość zapewnienia miejsc parkingowych. Tworzenie miejsc parkingowych na ulicach to nie jest dobre rozwiązanie. |
| 116 | Brak miejsc postojowych |
| 117 | Odstupkowanie czyli uwolnienie miejsc parkingowych. |
| 118 | Brak strefy w weekendy powoduje duże trudności w parkowaniu dla mieszkańców, którzy wykupili abonament. |
| 119 | Powinny być udostępnione miejsca parkingowe przy instytucjach publicznych (szkoły itp.), terenach miejskich w godzinach nocnych i w dni wolne. |
| 120 | Więcej miejsc parkingowych pod ziemią |
| 121 | Od dawna wiadomo że tylko bezpłatne parkingi na obrzeżach miasta i sprawnie działająca komunikacja miejska są w stanie cokolwiek wskórać lub poprawić w tej kwestii wszelkie inne działania to tylko pozorowanie działań które i tak są nieskuteczne. Cały problem polega na tym że trzeba zacząć zmianę od zmiany własnej mentalności Problem nie polega na tym aby wymyśleć co zrobić aby pozornie uratować klimat i środowisko przez utrudnianie komuś życia tylko Co i jak zrobić żeby ułatwiając komuś życie poprawić ten klimat i sytuację. Trzeba udoskonalić komunikację miejską i bezpłatne parkingi na obrzeżach miasta żeby ludziom opłacało się zostawić tam własne samochody i przesiąść na komunikację miejską oczywiście i tak ci bogaci będą ignorowali tego typu pomysły bo są bogatsi. Tania komunikacja miejska bez względu na to kto aktualnie jest przy władzy |
| 122 | Inwestycje w parkingi podziemne. Ograniczenie parkowania w centrum |
| 123 | Kiedy piesi będą mieć kachzapewnione 1,5m nachodnikach ?. Kiedy będzie "zielona fala" dla tramwajów ?. Kiedy płatne strefy parkowania z max. opłatą aby dopłacać z tego do okresowych biletów ?. Kiedy tablice świetlne na drogach dojazdowych do informujące o czasie dojazdu autem i komunikacją miejską ?. |
| 124 | 1. Idea P+R słuszna, rozwiązanie daremne. Nie ma możliwości prostego parkowania na zwykły bilet MPK. Brak integracji takich parkingów z pętłami końcowymi MPK. 2. przejrzenie siatki ulic w centrum w celu zmiany na jednokierunkowe - uspokojenie ruchu, wykorzystanie przeciwnego pasa do celów parkingowych. 3. Odebranie przywilejów samochodowych urzędnikom miejskim i nałożenie obowiązku poruszania się komunikacją zbiorową w ramach obowiązków zawodowych i zawodowej odpowiedzialności. |
| 125 | Wyznaczajcie, a nie likwidujcie. I róbcie to spójnie i zgodnie z przepisami, bo gro miejsc jest wyznaczonych nielegalnie, tzn. nielegalnie pobierane są opłaty, bo miejsca nie są odpowiednio oznakowane. |
| 126 | sukcesywne "zabieranie" miejsc parkingowych (stawianie słupków na chodnikach np. ul. Raclawicka, Wrocławska) bez powodu, przy odpowiedniej szerokości chodnika nie powinno się tak ograniczać. |
| 127 | więcej parkingów koło centrum |

| | |
|-----|---|
| 128 | Sugestia podobna jak poprzednio. Gdy wdrożymy aplikację, która pokazuje, że na Reymonta wszystkie miejsca parkingowe są zajęte, a 300 m dalej jest duża szansa na zaparkowanie, to zdecydowanie prościej będzie rozkładać ruch samochodowy na parkingi poboczne. Może nie trzeba będzie wtedy tworzyć nowych miejsc parkingowych, a efektywnie je wykorzystywać? To samo w przypadku parkingów kubaturowych. |
| 129 | Chaos parkingowy poza obszarem stref płatnego parkowania oraz i tzw. samowolka parkingowa (rozjeżdżanie zieleni i chodników). Zbyt niskie stawki za postój w centralnych strefach. Różnice cenowe pomiędzy strefą A, B i C powinny być większe oraz zasady mogłyby być bardziej zróżnicowane (np. płatny postój w niedzielę w strefach A i B) bezpłatny w C. O ile to możliwe postojowe można próbować wyznaczać na jezdni i w ten sposób uspokajać ulice lokalne. Moim zdaniem kwota abonamentu mieszkańca mogłaby być podniesiona. |
| 130 | |
| 131 | Rozbudowa parkingów P&R, ale naprawdę na obrzeżach miasta oraz przy stacjach SKA lub węzłach komunikacyjnych. Jeśli to konieczne podniesienie stawki za parkowanie w centrum i wprowadzanie opłat we wszystkie dni tygodnia, tak żeby dojazd samochodem z gmin ościennych był jak najmniej opłacalny. Budowa zadaszonych i bezpiecznych parkingów rowerowych przy dworcach kolejowych w Krakowie oraz pozostałych stacjach w ramach SKA. |
| 132 | Brak parkingów piętrowych i podziemnych mimo obietnic ich budowy. Brak drożności przejazdowej jest też z tym powiązany ponieważ szybsze przemieszczanie, załatwienie swoich spraw szybciej powoduje ,że zwalniają się potrzebne miejsca. |
| 133 | Parkingi wielopoziomowe lub podziemne(płatne) dla mieszkańców duże zniżki |
| 134 | Zmniejszająca się liczba miejsc parkingowych na terenie miasta, zwłaszcza w bliskim sąsiedztwie instytucji pożytku publicznego, powodująca problemy zwłaszcza dla osób starszych i podróżujących samochodem z małymi dziećmi. |
| 135 | Miasto powinno zająć się rozbudowa postojów P+ R połączonego z tworzeniem pętli autobusowi tramwajowych na kierunkach z których do miasta wjeżdża najwięcej pojazdów. Powinno to, wraz z SCT ograniczyć ilość pojazdów które wjeżdżają codziennie do centrum. |
| 136 | Miejsca postojowe tylko na jezdniach. Strefy tylko dla mieszkańców i strefy dla gości z czasem postoju do 3h. Nie zapewniać miejsc postojowych w obrębie 3 obwodnicy przyjezdnym by mogli jeździć autami pod same drzwi miejsca pracy na osiem lub więcej godzin. Zrezygnować z budowy parkingow kubaturowych w obrębie 2 i 3 obwodnicy a istniejące zapełnić autami by w końcu zaczęły się zwracać. Jestem przeciwny dotowaniu przez samorząd indywidualnej komunikacji samochodowej. Podnieść stawki za postój dla przyjezdnym i urealnić opłatę od samochodu od mieszkańców. Miasto musi podjąć się walki z patologicznym parkowaniem samochodów w miejscach niewyznaczonych poprzez dotowanie Policji i Straży Miejskiej. Okoliczne gminy niech same budują parkingi P+R przy stacjach kolei czy przystankach autobusowych. Kraków nie powinien inwestować w to swoich pieniędzy. |

| | |
|-----|--|
| 137 | <p>Powinno być dużo więcej miejsc parkingowych przy ulicach, w centrum itp. Niech będą płatne, oczywiście (w cenie za 1h w granicach zdrowego rozsądku) nie mam nic przeciwko, ale niech będzie ich więcej (!). Skoro używam samochodu to chcę zaparkować jak najbliżej celu podróży</p> |
| 138 | |
| 139 | Budowa parkingów w systemie P+R |
| 140 | Budowa parkingów wielopoziomowych, zapobieganie sztuczemu zawężaniu ulic. |
| 141 | <p>Im mniej samochodów w mieście i przestrzeni miejskiej tym lepiej - miasto powinno postawić na dobry rozwój komunikacji publicznej (tani bilet miesięczny, łączone bilety w ramach aglomeracji z pociągami itp.), ciągłość ścieżek rowerowych itp. Miasta zachodniej Europy ograniczają ruch samochodowy m.in. poprzez ograniczanie w centrum miejsc parkingowych, tworzenie pieszych deptaków. W miastach z mniejszą ilością samochodów żyje się ciszej, przyjemniej.</p> |
| 142 | Zwiększenie liczby miejsc parkingowych z wyłączeniem zwiększania liczby miejsc w Dzielnicy I. |
| 143 | Miejsca parkingowe są potrzebne i należy podjąć kroki aby zwiększyć ich ilość. |
| 144 | |
| 145 | Likwidacja miejsc parkingowych przez zabudowywanie lub likwidację dotychczasowych. Brak budowy parkingów dla mieszkańców a szczególnie mieszkańców stref parkowania. |
| 146 | Zwiększenie ilości miejsc parkingowych |
| 147 | <p>Wyzwania: budowa parknride, Problem: władza nieustannie likwiduje miejsca parkingowe</p> |
| 148 | Mało miejsc parkingowych , |
| 149 | Budowanie większej liczby miejsc parkingowych kosztem no ścieżek rowerowych albo chodników |
| 150 | Zle zorganizowane miejsca parkingowe |
| 151 | budowa parkingów poza miastem aby te 250.000 aut nie musiało wjechać do miasta. W zamian zrobić Kolej SKA i autobusy. |
| 152 | mało miejsc do pakowania prostopadłego w centrum. |
| 153 | Zbyt niskie opłaty w strefie płatnego parkowania. |
| 154 | Pozwolenie na rejestrację samochodu jedynie dla właścicieli miejsc postojowych. Wszystkie miejsca parkingowe na zasadach komercyjnych. Rynek weryfikuje cenę abonamentów miesięcznych. |
| 155 | Nie ma fizycznej możliwości, aby w mieście wielkości Krakowa większość osób poruszała się samochodami osobowymi. Dobry transport publiczny powinien być głównym środkiem przemieszczania się po mieście - i w takim kontekście należy myśleć o miejscach parkingowych. |
| 156 | P+R więcej i nie takie drogie, jak ktoś jedzie na jednorazowym to też powinien mieć z tego korzyści |

| | |
|-----|--|
| 157 | |
| 158 | Miejsc parkingowych jest zdecydowanie za mało |
| 159 | Rozsądny balans pomiędzy dostępnością miejsc parkingowych a przestrzenią dla pieszych i rowerzystów. |
| 160 | Tańsza i szybsza komunikacja, która spowoduje mniejsze zapotrzebowanie na parkowanie blisko centrów usług. Więcej parkingów przy komunikacyjnych korytarzach transportowych. |
| 161 | nie likwidować miejsc parkingowych a tworzyć nowe. To podstawa |
| 162 | |
| 163 | Jeśli tramwajem szybko i tanio dojadę, to wiele osób zrezygnuje z jazdy samochodem, a co za tym idzie nie będzie problemów z zaparkowaniem. |
| 164 | Miejsca parkingowe są zabierane z pasów ruchu pojazdów ponieważ deweloperzy nie zapewniają miejsc postojowych dla swoich lokatorów .Nie budują parkingów podziemnych dla swoich bloków. |
| 165 | parkingi pod ziemią |
| 166 | Wyniesienie P&R na lub poza granice miasta |
| 167 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Więcej miejsc postojowych dla rowerów. Szczególny brak odczuwalny w rejonie osiedli i większych generatorów ruchu. W rejonie miejsc zamieszkania powinny być to miejsca zadane. 2. Niewydolne służby mundurowe, które zezwalają na parkowanie niezgodnie z przepisami. Konieczna intensyfikacja działań w tym temacie i np. stworzenie dedykowanej komórki do tego. Do rozważenia możliwość wykorzystania kontrolerów strefy płatnego parkowania. 3. Parkingi dla aut nie powinny być realizowane jedynie w przypadku eliminacji parkowania z chodnika. Generalnie zwiększanie ilości miejsc do parkowania zwiększa ruch samochodowy, więc co do zasady nie powinny być realizowane. Dodatkowo, gigantyczne koszty ich budowy mogą być znacznie efektywniej wydane na inne inwestycje transportowe. |
| 168 | Wpływ na prawo budowlane nakazujące deweloperom budowę garaży podziemnych. |
| 169 | Ludzie chcą dojechać do miasta nie tylko komunikacją miejską ale autem. Parę lat temu pewien antygeniusz wpadł na pomysł likwidacji kilku tysięcy miejsc parkingowych. Jak miasto ma je zapewniać skoro nieustannie je likwiduje... |
| 170 | W miejscu istniejących parkingów można wykorzystać pagorkowaty teren ukształtowania krakowa przez budowę 2 do 4 kondygnacyjnych parkingów jak i też zmusić do budowy parkingów deweloperów aby były powierzchnię parkingowe ogólnie dostępne np pod lokami czy pod sklepami wielko powierzchniowymi |
| 171 | |
| 172 | Samochody w mieście zawsze będą a likwidacja miejsc parkingowych nie rozwiązuje problemu. Należy zacząć inwestować bloki parkingowe lub w parkingi przy obrzeżach miasta |
| 173 | Deweloperzy powinni być zobowiązani do budowy parkingów podziemnych pod budynkami zarówno mieszkalnymi jak i biurowymi, budowa parkingów piętrowych, płatne strefy parkowania również w soboty i niedziele. |
| 174 | Samochody parkujące na chodnikach |

| | |
|-----|---|
| 175 | Nie trzeba |
| 176 | Wymuszenie prawnie na deweloperach aby zapewnili tyle miejsc parkingowych ile mieszkań. |
| 177 | W okolicach węzłów komunikacyjnych |
| 178 | Zmniejszenie ilości miejsc parkingowych i skuteczniejsza eliminacja nielegalnego parkowania. |
| 179 | Brakuje zadaszonych miejsc parkingowych dla rowerów. Samochody parkują na chodnikach uniemożliwiając wygodne z nich korzystanie. Trzeba zachęcać kierowców do korzystania z komunikacji miejskiej. |
| 180 | Nie mam zdania. Nie jeżdżę samochodem. |
| 181 | Nie da się zapewnić miejsc parkingowych dla wszystkich, więc P&R jak najbardziej słuszne. Budowa bezpiecznych parkingów rowerowych w kluczowych punktach miasta. Monitoring, czujne oko osób ogarniających strefę parkingową. Mogą być nawet płatne, ale żeby można było podróżować po mieście także droższymi rowerami i móc je bez stresu zostawić podczas wizyty w urzędzie, czy dworcu. |
| 182 | Powinno być więcej miejsc parkingowych w centrum dla wszystkich |
| 183 | Zdecydowanie brakuje miejsc parkingowych. |
| 184 | Wg mnie problemem jest to, że na gospodarstwo domowe przypada zbyt duża ilość samochodów, a w przypadku nowych inwestycji zbyt mała ilość miejsca na te samochody, które są. Gdyby uzależnić ilość metrów przeznaczonych do parkowania od metrażu/iłości mieszkań i wymusić na Deweloperach zapewnienie takich przestrzeni to byłoby lepiej. |
| 185 | Ograniczenia w ruch kołowym samochodów osobowych |
| 186 | |
| 187 | Budowa parkingów P+R przy stacjach kolejowych, węzłach autostradowych i pętlach tramwajowych. Rzszerzanie SPP o rejony Podgórze, Prądnika Czerwonego, Czyżyn i Nowej Huty. |
| 188 | Przede wszystkim należy się skupić na miejscach postojowych dla rowerów, a nie dla samochodów. Współczynnik motoryzacji w Polsce, w tym i w Krakowie jest tak wysoki, że próba zapewnienia miejsc postojowych dla wszystkich samochodów doprowadzi nas do skompromitowanych rozwiązań znanych ze Stanów Zjednoczonych. Największym wyzwaniem w Krakowie jest urealnienie (podwyżka) stawek za parkowanie w Strefie Płatnego Parkowania i rozszerzenie tejże strefy. Jak na razie Rada Miasta Krakowa odłożyła ten projekt w czasie. |
| 189 | Budowa parkingów P+R, budowa wielopoziomowych parkingów w pobliżu centrum dla mieszkańców miasta, zapewnienie większej ilości miejsc do parkowania w centrum miasta (wewnątrz 2 obwodnicy) |
| 190 | Trzeba rozważyć jak zachęcić ludzi do poruszania się innymi środkami transportu. Ale nie w nieskończoność podnosić ceny za parkowanie, tylko zachęcać w pozytywny sposób (np tanzlszy transport zbiorowy). Ulice nie są z gumy nie da się wyznaczać nowych miejsc postojowych w nieskończoność, ale jak mam jechać tramwajem za 6 zeta to też wolę wziąć auto |

| | |
|-----|--|
| 191 | Dobrze skomunikowane P&R aby ograniczyć samą potrzebę wjazdu do centrum |
| 192 | Parkingi podziemne blisko centrum oraz park&ride na peryferiach |
| 193 | Miasto od lat obiecuje i nadal nie spełnia tej obietnicy. Należy wybudować parkingi typu parkuj j jedź prawie przy każdym przystanku kolejowym na terenie Krakowa. Aby zachęcić kierowców do przesiadki na inne środki transportu należy wprowadzić wspólny bilet miesięczny na SKA i MPK oraz taki 24h. |
| 194 | '- |
| 195 | Szukanie rozwiązań takich, aby zapewnić parkingi zbiorcze (wielopoziomowe podziemne/nadziemne) i dzięki temu sukcesywnie usuwać tradycyjne miejsca w centrum na rzecz większej przestrzeni dla ruchu pieszych, rowerzystów, tramwajów itp. |
| 196 | przydałoby się więcej parkingów takiego typu jak przy Muzeum Narodowym |
| 197 | Budowa parkingów P+R w punktach przesiadkowych, więcej miejsc parkingowych dla mieszkańców, tańsze opłaty za parking dla mieszkańców. |
| 198 | Jest za mało miejsc |
| 199 | Słupkoza - należy likwidować słupki i ścieżki rowerowe w celu zwiększenia liczby miejsc parkingowych. |
| 200 | Podnieść stawkę godzinową, ograniczyć możliwość wjazdu samochodom przyjezdnym, i rozważenie likwidacji miejsc celem nasadzeń lub poszerzenia chodnika (szczególnie źle ten podział przebiega na ulicy Długiej która jest jedna z najmniej przyjemnych dla pieszych ulic) |
| 201 | Należy odwrócić obecny polegający na likwidacji miejsc parkingowych. W przypadku niemożliwości ich zapewnienia na powierzchni należy rozważyć budowę parkingów podziemnych oraz kubaturowych. To samo dotyczy rozszerzania strefy płatnego parkowania. Obecne doświadczenia z strefy płatnego parkowania pokazują, że nie spełnia ona postawionego zadania. SPPN rozrosła się już daleko poza centrum, jej wprowadzenie wiązało się zawsze z likwidacją miejsc parkingowych, co powodowało, że sytuacja parkingowa się nie polepszała, a na dodatek cena za parking rosła i trzeba było sobie radzić z abonamentową biurokracją. |
| 202 | uwolnić chodniki od samochodów - samochody powinny parkować na ulicach nawet jeśli oznacza to zmniejszenie ilości pasów czy ulice jednokierunkowe |
| 203 | Parkingi na starych osiedlach |
| 204 | Brak parkingu podziemnego pod XIII LO. |

| | |
|-----|--|
| 205 | <p>1. Parkingi P+R powinny głównie powstawać w aglomeracji, przy stacjach kolejowych. Mamy w Krakowie tylko kilka P+R przy pętlach tramwajowych, ale dają one promil potrzebnych miejsc, a kosztują dużo i zabierają miejsce. Lepiej tańsze, rozproszone parkingi w aglomeracji (wyjątkiem może być okolica zjazdów z S7, tj. Mały Płaszów oraz ul. Igołomska).</p> <p>2. Dla wielu mieszkańców miejsca parkingowe w okolicy zamieszkania są jednym z ważniejszych czynników. W programach przebudów centrum, jeśli chcemy zachęcić mieszkańców do pozostania, należy dodawać w ulicach zieleni i zachowywać miejsca postojowe kosztem przepustowości i szerokości pasów ruchu (zmiany na Dietla oceniam na plus) i zamiany ulic na jednokierunkowe. Rozszerzenie strefy płatnego parkowania w okolice biurowców, gdzie jest problem ze znalezieniem parkingu nawet na chwilę.</p> <p>3. Budowa i utrzymanie parkingów kubaturowych - jakkolwiek kuszące - kosztuje duże pieniądze. Lepiej je przeznaczyć na wzmocnienie komunikacji publicznej.</p> |
| 206 | <p>Miejsca parkingowe powinny ustępować infrastrukturze komunikacji miejskiej. Miasto powinno inwestować jedynie w parkingi typu P&E zachęcające do korzystania z KM.</p> |
| 207 | <p>sytuowanie miejsc parkingowych - koniec z polityką tworzenia miejsc parkingowych na chodnikach -wyznaczone miejsca parkingowe odseparowane pasem zieleni, tylko w zatokach</p> <p>ograniczenie na poziomie MPZP tworzenia parkingów naziemnych (ostatnie inwestycje centrów handlowych Atut)</p> |
| 208 | <p>Kluczowe kwestie to zniechęcanie do korzystania z transportu samochodowego indywidualnego - ograniczenie miejsc parkingowych, wyższe opłaty za parkowanie "na ulicy", przy jednoczesnym kierowaniu do korzystania z istniejących miejskich parkingów podziemnych</p> |
| 209 | <p>miasto nie powinno zapewniać miejsc parkingowych. żadnych parkingów za publiczne pieniądze!</p> |
| 210 | <p>Nie zezwalać na budowanie nowych osiedli bez parkingów.</p> |
| 211 | <p>Należy jasno i bez żadnych wątpliwości zmienić fundamentalne zasady reprezentowane przez miasto w tym zakresie i przejść do podejścia że miasto nie ma żadnego obowiązku zapewnienia każdemu chcącemu, miejsca parkingowego. Miejsca parkingowe mieście powinny być przywilejem, w dodatku takim na którym miasto może bardzo dużo zarobić, a nie mogą być traktowane jako podstawowe prawo przysługujące każdemu mieszkańcowi (i jeszcze przyjezdnemu) przez które pomniejszane są dostępne trawniki czy tereny wspólne, bądź wydawane dodatkowe środki (które mogłyby być wydane na co innego) podczas nowych inwestycji drogowych. Jedynymi możliwymi scenariuszami powstania nowych miejsc parkingowych powinny być: 1) remont istniejących miejsc i 2) spożytkowanie części istniejących i funkcjonujących pasów drogowych (jak to się stało na ul. Dietla, a powinno też mieć miejsce na Alejach 3 Wieszczów).</p> |

| | |
|-----|---|
| 212 | Największym problemem jest, że w Krakowie nie ma realnej alternatywy dla samochodu, przez co posiada go większość mieszkańców. Po zapewnieniu prawdziwej alternatywy (np. w postaci sprawnie funkcjonującej komunikacji miejskiej) liczba samochodów powinna spaść, więc i spadnie zapotrzebowanie na miejsca parkingowe. |
| 213 | Zapewnienie wystarczającej liczby miejsc parkingowych P&R tak by pojazdy wjeżdżające do Krakowa nie musiały jeździć po nim. |
| 214 | Zbyt niskie ceny za parkowanie w porównaniu z biletami komunikacji miejskiej |
| 215 | Tworzenie nowych stref płatnego parkowania; zwiększenie opłaty za parkowanie dla mieszkańców (obecna jest niewiarygodnie niska), pilnowanie żeby nie parkować poza wyznaczonymi miejscami (na trawnikach, chodnikach oto) |
| 216 | |
| 217 | Miejsca parkingowe dla mieszkańców centrum miasta - tego brakuje najbardziej. |
| 218 | Duże bezpłatne parkingi w okolicach Płaszowa |
| 219 | Jako mieszkaniec okolic Hali Targowej, raczej nigdy nie mam problemu żeby znaleźć miejsce parkingowe w pobliżu, za wyjątkiem niedziel, kiedy to odbywa się targ a parkowanie jest za darmo. Wówczas parkowanie w całej okolicy jest praktycznie niemożliwe, co jest bardzo uciążliwe. Generalnie wychodzę z założenia że wolę zapłacić więcej za parking i mieć możliwość zaparkowania, niż nie płacić ale też nie móc znaleźć miejsca. |
| 220 | P&R Bronowice SKA powinno zostać priorytetowo wykonane, ponieważ jest to miejska brama od strony północno-zachodniej i obecnie przyjezdni w sposób daleki od komfortowego zajmują skrawki miejsc dostępnych w okolicy Ronda Ofiar Katynia - w tym parkingi sklepowe i osiedlowe. Realizacja wysokiej klasy rozwiązań P&R jest koniecznością. Miejsca parkingowe bliżej centrum miasta powinny być zredukowane, a te które pozostają powinny zapewniać komfort i bezpieczeństwo (oraz nie być zagrożeniem dla ruchu tramwajów), natomiast każde usunięte miejsce powinno być kompensowane przez powstałe miejsce w systemie P&R. |
| 221 | należy unikać tworzenia nowych miejsc parkingowych w mieście i sukcesywnie ograniczać ich dostępność, aby zachęcać do korzystania z innych środków transportu, dodatkowo miasto powinno rozważyć promocję parksharingu, czyli dzielenia się prywatnymi miejscami (np w garażach podziemnych, które przez większość dnia są puste) |

Gil Penalosa podczas spotkania w Krakowie w listopadzie 2017 r. powiedział: „Jeśli pozwolicie samochodom parkować wszędzie, to zabijecie miasto”. Odnoszę wrażenie, że o ile na obszarze dzielnicy Stare Miasto podjęto działania, to np. w starej Nowej Hucie (dzielnica XVIII) nic się nie poprawiło, samochody parkują dosłownie wszędzie - drogi osiedlowe są drogami wewnętrznymi i dlatego można parkować na całej szerokości chodników, przy czym wewnątrz kwartałów osiedlowych znajdują się budynki pełniące funkcje użyteczności publicznej: żłobki, przedszkola, szkoły, przychodnie, DPSy, domy kultury itp.

Na nielicznych osiedlach Zarząd Dróg Miasta Krakowa wprowadził strefy zamieszkania, czy strefy ruchu, które uspołecznily kwestię parkowania, jednak ten proces powinien być znaczący a nie mikroskopijny. Każde podwórko powinno być oznaczone albo strefą zamieszkania albo strefą ruchu. Dzięki czemu znaczną część samochodów, które obecnie zajmują chodniki osiedlowe będzie można „wyprowadzić” na zewnątrz osiedli.

Parkowanie odbywa się również na terenach zieli – tereny będące w zarządzaniu przez Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie. W Krakowie Zarząd Zieleni Miejskiej w 2019 r. na rekultywację na terenie dzielnicy XVIII Nowa Huta wydał 29 640,00 zł, zaś do 18.03.2021 r. również dla dzielnicy XVIII Nowa Huta wydał na rekultywację terenów zielonych na skutek niewłaściwego parkowania pojazdów 19 786,00 zł. Prace polegały na montażu drewnianych słupków zabezpieczających pas zieleni oraz położeniu nowych trawników. Jest wiele rozjeżdżony przez parkujących terenów zieleni, które w obawie przed reakcją społeczną nie są rekultywowane przez ZMZ (bo np. po zamontowaniu słupków mieszkańcy je demontują i ZMZ nie ma ochoty ich ponownie zamontować!).

Parkowanie powinno odbywać się w specjalnie wyznaczonych do tego miejscach. Trzeba zmusić kierowców do respektowania przepisów prawa, co jednak nie ma miejsca obecnie. Parkowanie odbywa się również na chodnikach – jazda wzdłuż po chodniku, przez przejście dla pieszych – straż miejska nie interweniuje bo nie ma podstawy prawnej – policja też nie reaguje pomimo zgłaszania na mapie zagrożeń, wnioski przeze mnie zgłoszone do Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu zostały pozytywnie rozpatrzone, opracowane zostały projekty zmiany organizacji ruchu i przekazane do Zarządu Dróg Miasta Krakowa a ten nie ma pieniędzy na ich wdrożenie! Chodniki jak wiadomo w starej Nowej Hucie są bardzo szerokie, parkowanie odbywa się pod samymi oknami i klatkami, zastawiane też są wyjazdy z dróg wewnętrznych, co stwarza olbrzymie zagrożenie do włączających się do ruchu na drodze publicznej. Pieszy chcący przejść przejściem dla pieszych na drodze wewnętrznej jest zupełnie niewidoczny – zasłaniają go zaparkowane samochody (również te, które parkują na przejściu i tuż przy nim bo na to zezwala status drogi wewnętrznej).

Liczę, że temat pojawi się na panelu i podjęte zostaną konkretne próby wyeliminowania zagrożeń.

***Trzeci obszar Panelu: Jakie widzi Pan_i wyzwania i problemy w tym obszarze, które powinny być wzięte pod uwagę**

- | | |
|---|---|
| 1 | Zwiększenie ilości dróg rowerowych. Aleje przyjazne mieszkańcom |
| 2 | Elektryczne taksówki, brak darmowych wjazdów dla radnych itp. + darmowy zbiorcom. |

Rozwiązaniem jest uczynienie transportu zbiorowego (w tym kolei) realną – tzn. wygodniejszą i pewniejszą – alternatywą dla samochodu. Również dla osób dojeżdżających do Krakowa.

3

Z drugiej strony zaś urealnienie kosztów korzystania z infrastruktury drogowej. Jest ona postrzegana jako darmowa, gdy w rzeczywistości płaci za nią miasto. Sprawiedliwość wymaga, by większą część kosztów przenieść na kierowców, zwłaszcza tych nie płacących podatków w Krakowie. Należy wprowadzić opłaty za wjazd samochodem do miasta.

4

Jeżeli chodzi o zmniejszenie emisji, to tutaj niestety nie ma "złotego środka". Trzeba ograniczyć ruch i wyeliminować stare pojazdy. Eliminowanie starych pojazdów będzie największym wyzwaniem. Ograniczenie ruchu powinno być prostrze i szybsze do wprowadzenia.

5

Jak najlepsze oznakowanie przed zjazdami/węzłami tak, aby ruch tranzytowy był najbardziej optymalny (więcej tablic informacyjnych ze zmiennymi danymi, które by uwzględniały np. aktualne warunki drogowe i dodatkowo sugerowały pewne kierunki czy robiły czasowo z pasów awaryjnych dodatkowy pas np. do prawoskrętu - świetne rozwiązanie, zauważone w Niemczech). Z doświadczenia wiem, że także lokalizacja MOP ma znaczenie - gdzie będą się kumulować np. podróżni tranzytowi na przerwy w trasie. Być może warto także rozpatrzyć to pod kątem tranzytu ciężarowego i osobowego. I oczywiście zdecydowanie 3 pasy ruchu w każdym kierunku na całej obwodnicy autostradowej. Na początku przynajmniej wydłużenie pasów do prawoskrętu, tak jak to zrobiono do ul. Zakopiańskiej. Przykład zjazd do Skawiny: możliwe wytyczenie nawet dwóch pasów ruchu na drodze zjazdowej, szczególnie, że potem ruch rozdziela się na prawo i lewo. Do tego dobudowa w takich miejscach rond - upłynnienie ruchu.

6

Jeśli władzom naprawdę zależy na ekologii, należy zainwestować w ekologiczny zbiorokom, a następnie obniżyć ceny biletów.

7

- ¹ - bardziej efektywne alternatywy dla samochodu, również elektrycznego jaki koszt są w stanie ponieść mieszkańcy, aby zmniejszyć emisję z transportu (np. dłuższy czas dojazdu)?
- rozwiązanie problemu na skalę aglomeracji, tj. co zrobić, żeby sprawniej poruszać się po całej aglomeracji czymś innym niż samochodem, np. pociągiem, rowerem, autobusem lub tramwajem aglomeracyjnym itp.
- jak sprawić, żeby kierowcy przy blokadzie jezdni/ pasa na istniejącej obwodnicy objeżdżali miasto dookoła korzystając z obwodnicy północnej, a nie próbowali skrótów?
- jak przekształcić miejskie wielopasmowe arterie w miejsca bardziej przyjazne dla ludzi i łączące okolice, biorąc pod uwagę spadek ich znaczenia dla tranzytu?

| | |
|----|---|
| 8 | <p>bardziej efektywne alternatywy dla samochodu, również elektrycznego jaki koszt są w stanie ponieść mieszkańcy, aby zmniejszyć emisję z transportu (np. dłuższy czas dojazdu)? rozwiązanie problemu na skalę aglomeracji, tj. co zrobić, żeby sprawniej poruszać się po całej aglomeracji czymś innym niż samochodem, np. pociągiem, rowerem, autobusem lub tramwajem aglomeracyjnym itp. jak sprawić, żeby kierowcy przy blokadzie jezdni/ pasa na istniejącej obwodnicy objeżdżali miasto dookoła korzystając z obwodnicy północnej, a nie próbowali skrótów? jak przekształcić miejskie wielopasmowe arterie w miejsca bardziej przyjazne dla ludzi i łączące okolice, biorąc pod uwagę spadek ich znaczenia dla tranzytu?</p> |
| 9 | |
| 10 | <p>Najważniejszym wyzwaniem i problemem jest utrzymanie strefy czystego transportu w granicach takich jak została przyjęta przez radnych. Już teraz na stronie ZTP znajduje się informacja sprzeczna z uchwałą, że w strefa zostanie oznakowana tak, aby umożliwić dojazd do obwodnicy autostradowej z poza granic miasta. Strefa czystego transportu jest również okazją do wywierania przez Kraków, zgodnie z przepisami, presji na mieszkańców okolicznych miejscowości, z których zanieczyszczenia również nawiewane są do Krakowa i zgodnie z decyzją radnych miasto powinno ją wykorzystywać, między innymi poprzez uniemożliwianie niespełniającym norm samochodom dostanie się do czwartej obwodnicy. Absolutnie kluczowym jest utrzymanie wymagań SCT na zarządzanym przez miasto fragmencie Zakopianki.</p> |
| 11 | <p>bardziej efektywne alternatywy dla samochodu, również elektrycznego jaki koszt są w stanie ponieść mieszkańcy, aby zmniejszyć emisję z transportu (np. dłuższy czas dojazdu)? rozwiązanie problemu na skalę aglomeracji, tj. co zrobić, żeby sprawniej poruszać się po całej aglomeracji czymś innym niż samochodem, np. pociągiem, rowerem, autobusem lub tramwajem aglomeracyjnym itp. jak sprawić, żeby kierowcy przy blokadzie jezdni/ pasa na istniejącej obwodnicy objeżdżali miasto dookoła korzystając z obwodnicy północnej, a nie próbowali skrótów? jak przekształcić miejskie wielopasmowe arterie w miejsca bardziej przyjazne dla ludzi i łączące okolice, biorąc pod uwagę spadek ich znaczenia dla tranzytu?</p> |
| 12 | <p>Wdrożenie rozwiązań, które będą zachęcać kierowców do wybierania obwodnicy, zamiast wjazdu do miasta (w mojej opinii wjazd do miasta powinien się łączyć z dodatkową opłatą (bez wyjątków! Władze miasta też powinny płacić za wjazd), choć nie wiem na ile akceptowalny jest to pomysł</p> |
| 13 | <p>Na głównych ulicach miejskich ograniczeni ruchu samochodowego do 1 pasa, ulepszenie sieci dróg rowerowych</p> |

14
15
16
17
18
19
20
21
22
23

Ruch po ukończeniu obwodnicy powinien zostać zmniejszony. Miasto powinno promować wewnątrz niej komunikację miejską w większym stopniu - należy ją dofinansować i zwiększyć utrzymanie bierzące torowisk. Ruch samochodowy wewnątrz II obwodnicy powinien być ograniczony dodatkowo. Pozwoli to na uzyskanie stosunkowo dużego zmniejszenia emisji. Powinno się przeanalizować praskie podejście do autobusów elektrycznych/trolejbusów w miejsce obecnie stosowanego rozwiązania. Powinno się dążyć do zwiększenia ilości buspasów w mieście.

Cały ruch aut ciężarowych po obwodnicach Krk, zakładając zwiększenie przepustowości A4 i S7 do 3 pasów jezdni. Większe przywileje dla hybryd i elektryków. Lepsze promowanie komunikacji miejskiej, więcej autobusów elektrycznych.

Jak przekształcić miejskie wielopasmowe arterie w miejsca bardziej przyjazne dla ludzi i łączące okolice, biorąc pod uwagę spadek ich znaczenia dla tranzytu?

Włączenie nowych terenów do Strefy Płatnego Parkowania. Poprawa egzekwowania ograniczenia prędkości w strefach Tempo 30.

Zbiorowy transport metropolitalny, by mniej osób autami dojeżdżało spoza Krakowa.

Strefa czystego transportu to dobry pomysł. Naturalną kontynuacją powinno być zwężenie i częściowe ograniczenie ruchu na Alei Trzech Wieszczów i ul. Opolskiej, skoro będzie funkcjonować obwodnica.

brak

Ułatwić ruch rowerowy i pieszony, tak marginalizowanemu w ostatnich latach, że wydostanie się z wielu miejsc w Krakowie pieszo zostało utrudnione lub stało się wręcz niemożliwe.

bardziej efektywne alternatywy dla samochodu, również elektrycznego
jaki koszt są w stanie ponieść mieszkańcy, aby zmniejszyć emisję z transportu (np. dłuższy czas dojazdu)?
rozwiązanie problemu na skalę aglomeracji, tj. co zrobić, żeby sprawniej poruszać się po całej aglomeracji czymś innym niż samochodem, np. pociągiem, rowerem, autobusem lub tramwajem aglomeracyjnym itp.
jak sprawić, żeby kierowcy przy blokadzie jezdni/ pasa na istniejącej obwodnicy objeżdżali miasto dookoła korzystając z obwodnicy północnej, a nie próbowali skrótów?
jak przekształcić miejskie wielopasmowe arterie w miejsca bardziej przyjazne dla ludzi i łączące okolice, biorąc pod uwagę spadek ich znaczenia dla tranzytu?

| | |
|----|---|
| 24 | <ul style="list-style-type: none"> - bardziej efektywne alternatywy dla samochodu, również elektrycznego - jaki koszt są w stanie ponieść mieszkańcy, aby zmniejszyć emisję z transportu (np. dłuższy czas dojazdu)? - rozwiązanie problemu na skalę aglomeracji, tj. co zrobić, żeby sprawniej poruszać się po całej aglomeracji czymś innym niż samochodem, np. pociągiem, rowerem, autobusem lub tramwajem aglomeracyjnym itp. - jak sprawić, żeby kierowcy przy blokadzie jezdni/ pasa na istniejącej obwodnicy objeżdżali miasto dookoła korzystając z obwodnicy północnej, a nie próbowali skrótów? - jak przekształcić miejskie wielopasmowe arterie w miejsca bardziej przyjazne dla ludzi i łączące okolice, biorąc pod uwagę spadek ich znaczenia dla tranzytu |
| 25 | Szybki przetarg |
| 26 | |
| 27 | <ul style="list-style-type: none"> bardziej efektywne alternatywy dla samochodu, również elektrycznego jaki koszt są w stanie ponieść mieszkańcy, aby zmniejszyć emisję z transportu (np. dłuższy czas dojazdu)? rozwiązanie problemu na skalę aglomeracji, tj. co zrobić, żeby sprawniej poruszać się po całej aglomeracji czymś innym niż samochodem, np. pociągiem, rowerem, autobusem lub tramwajem aglomeracyjnym itp. jak sprawić, żeby kierowcy przy blokadzie jezdni/ pasa na istniejącej obwodnicy objeżdżali miasto dookoła korzystając z obwodnicy północnej, a nie próbowali skrótów? jak przekształcić miejskie wielopasmowe arterie w miejsca bardziej przyjazne dla ludzi i łączące okolice, biorąc pod uwagę spadek ich znaczenia dla tranzytu? |
| 28 | Elektryczne autobusy? Wtedy emisja zostanie przeniesiona gdzie indziej (tam gdzie produkuje się prąd do baterii). |
| 29 | Priorytet zmniejszenia emisji z transportu w Krakowie od etapu projektu. Przykładem jest studium korytarzowe dla drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków-Myślenice. GDDKiA już na tym etapie odrzuca rozwiązania ograniczające emisję w rejonie obwodnicy autostradowej. Wybrane rozwiązania są gorsze (o 5-10%)!!! od odrzuconych. Dalsze etapy utrwalały tylko niekorzystnie przyjęte założenia. |
| 30 | Dofinansowanie KMK, zwiększenie taktu, zwiększenie liczby linii tramwajowych |
| 31 | |
| 32 | Mieszkańcy płacący w Krakowie podatki mają prawo przemieszczać się po całym mieście. Nie w każdej dzielnicy są dobrze działające place targowe czy szkoły, np. językowe. Jeżeli pragną Państwo ograniczać ruch samochodowy, to proponuję zacząć od najbogatszych, których stać na taksówki. |

| | |
|----|--|
| 33 | <p>Jeśli chodzi o zarządzanie ruchem, to wiele się można nauczyć od Holandii, przenosząc na nasz rodzimy grunt podział trzy typy ulic jaki jest tam powszechny (znacząco usprawnia to również charakter dróg rowerowych przy tych ulicach, mają one bowiem z góry wyznaczone standardy (łatwiej dopasować typ drogi rowerowej)) Jeśli chodzi o zmniejszenie emisji, to tak jak już wspomniałem powinno się to opierać na znacznym zwiększeniu % udziału zarówno komunikacji miejskiej jak i rowerowej. Jak to osiągnąć? Na przykład sprawiając, że czas dojazdu samochodem z punktu A do B wynosi 30 minut, podczas gdy rowerem lub komunikacją będzie to 15-20. W Krakowie jest niestety odwrotnie i bez radykalnej zmiany polityki transportowej w tym zakresie, szansy na poprawę nie widzę (nawiasem mówiąc, czas dojazdu to na podstawie wielu badań nr 1 przy wyborze środka transportu)</p> |
| 34 | <p>Sprawdzenie i lepsza refulacja płynności ruchu w miejscach poprzedzających wjazd i zjazd na obwodnicę (emisja spalin) oraz innych przekrojowych ulicach Krakowa np. Opolska, Nowohucka, Ujastek, Zakopiańska etc. Regulacja skrętów np. za pomocą dodatkowego pasa w miejscach, w których natężenie ruchu powoduje korki (np. wiadukt na Nowohuckiej). Parkingi miejskie na kluczowych wjazdach do miasta, zachęcające do przesiadki na komunikację miejską.</p> |
| 35 | |
| 36 | |
| 37 | <p>bardziej efektywne alternatywy dla samochodu, również elektrycznego jaki koszt są w stanie ponieść mieszkańcy, aby zmniejszyć emisję z transportu (np. dłuższy czas dojazdu)? rozwiązanie problemu na skalę aglomeracji, tj. co zrobić, żeby sprawniej poruszać się po całej aglomeracji czymś innym niż samochodem, np. pociągiem, rowerem, autobusem lub tramwajem aglomeracyjnym itp. jak sprawić, żeby kierowcy przy blokadzie jezdnii/ pasa na istniejącej obwodnicy objeżdżali miasto dookoła korzystając z obwodnicy północnej, a nie próbowali skrótów? jak przekształcić miejskie wielopasmowe arterie w miejsca bardziej przyjazne dla ludzi i łączące okolice, biorąc pod uwagę spadek ich znaczenia dla tranzytu?</p> |
| 38 | <p>Wprowadzenie pojazdów niskoemisyjnych. Wdrożenie systemów monitorujących natężenie i kierowanie dynamiczne strumieniami pojazdów. Stworzenie systemów przewidujących obciążenie ulic i parkingów, udostępnienie informacji dla wszystkich uczestników ruchu.</p> |
| 39 | <p>Kontrola wjazdu, jakości utrzymania stanu technicznego aut</p> |
| 40 | |
| 41 | <p>Jestem zdecydowanie za większą weryfikacją tego, kto parkuje w strefach. Dla mieszkańców brakuje miejsc i biznes zwłaszcza sobie miejsca parkingowe. Wyzwaniem będzie wdrożenie takich zasad, żeby nie opłacało się parkować w centrum, ale za to były bardzo tanie parkingi na obrzeżach i bardzo dobre połączenia z centrum. Dużym wyzwaniem byłoby zachęcenie turystów podróżami do centrum kolejką podmiejską.</p> |
| 42 | <p>Emisja spalin jest naturalnym elementem sektora transportu. Przestańcie nas tym terroryzować! Najpierw niech wojskowe pojazdy będą bezemisyjne a potem szukajcie ewentualnych rozwiązań dla zwykłych ludzi!</p> |

43 - skuteczny monitoring dróg i zarządzanie ruchem przy pomocy sztucznej inteligencji oraz danych z lokalizacji gpsów poprzez choćby nakładkę Google o natężeniu ruchu,
- sprawny transport zbiorowy będący alternatywa dla prywatnych pojazdów,
- propagowanie energii elektrycznej i stawianie miejskich stacji ładowania.
- budowa paneli słonecznych na budynkach należących do miasta, wykorzystanie nawet drobnych miejsc do stawiania elektrowni oze wszystkich wariantów (słonecznych, wiatrowych i wodnych - przecież nie muszą to być olbrzymie elektrownie, a sieć mniejszych generatorów rozproszonych po całym mieście),
- pobieranie opłat od wszystkich emisyjnych pojazdów (lub tabela norm),
- poszerzanie i tworzenie nowych stref zielonego transportu,
- marketing komunikacji zbiorowej,
- akcje i marketing uświadamiający i edukujący o zbiorowej komunikacji i emisyjność oraz "czystej energii"

44 Kraków powinien zainteresować się takimi programami jak <https://gieldamiejskichtechnologii.pl/> które pozwalają na darmowe wdrożenie pilotażowe rozwiązań wspierających działanie miasta. W przypadku parkowania jest kilka ciekawych rozwiązań które bezkosztowo można szybko wdrożyć w mieście Kraków.

45
46
47 Miasto może prowadzić kampanie edukacyjne, które zachęcają mieszkańców do korzystania z alternatywnych form transportu, takich jak rowery.

48 Strefa Czystego Transportu - jest tyle dyskusji na temat SCT w Krakowie i opcji związanej z zasięgiem, że trudno jest zorientować się na czym to stanęło. Jako kierowca chciałbym mieć aplikację mobilną lub inne rozwiązanie, która powie mi przed wjazdem do miasta czy mogę wjechać swoim samochodem i gdzie zaparkować by przesiąść się na inny środek transportu (jeśli mój samochód nie spełnia norm). Chciałbym aby miasto odpowiednie wcześniej uwzględniło ten problem i odpowiednio zaplanowało działania.

49 Trzeba zwiększyć atrakcyjność komunikacji miejskiej (ceny biletów, buspasy, częstotliwość kursowania tramwajów), tak, aby osoby dojeżdżające autami osobowymi spoza Krakowa wołały wybierać transport publiczny zamiast auta wjeżdżając do miasta.

| | |
|----|--|
| 50 | <p>☒bardziej efektywne alternatywy dla samochodu, również elektrycznego</p> <p>☒jaki koszt są w stanie ponieść mieszkańcy, aby zmniejszyć emisję z transportu (np. dłuższy czas dojazdu)?</p> <p>☒rozwiązanie problemu na skalę aglomeracji, tj. co zrobić, żeby sprawniej poruszać się po całej aglomeracji czymś innym niż samochodem, np. pociągiem, rowerem, autobusem lub tramwajem aglomeracyjnym itp.</p> <p>☒jak sprawić, żeby kierowcy przy blokadzie jezdni/ pasa na istniejącej obwodnicy objeżdżali miasto dookoła korzystając z obwodnicy północnej, a nie próbowali skrótów?</p> <p>☒jak przekształcić miejskie wielopasmowe arterie w miejsca bardziej przyjazne dla ludzi i łączące okolice, biorąc pod uwagę spadek ich znaczenia dla tranzytu?</p> |
| 51 | Dopóki gminy ościenne nie będą zobligowane do obniżenia emisji, działania w samym Krakowie nie przyniosą widocznych skutków |
| 52 | Mniej samochodów w mieście to mniejsze emisje zanieczyszczeń i hałasu, a także większe bezpieczeństwo. Rozwiązaniem jest ograniczenie ruchu samochodowego na terenie miasta. |
| 53 | '- |
| 54 | Rozwiązanie, które zmniejszy ruch - nie ma sensu czekać na zamknięcie obwodnicy tylko trzeba działać od razu. Sporo samochodów wjeżdża do miasta i nie może znaleźć miejsca parkingowego. Trzeba już eliminować ten czynnik zwiększający emisje szkodliwych substancji. Konieczne rozwiązanie, które będzie informowało kierowców jak będzie wyglądała zajętość miejsc w momencie dotarcia do centrum miasta co pozwoli podjąć odpowiednią decyzję jeśli jest mała szansa na zaparkowanie i np. wykorzystać parkingi na obrzeżu miasta. |
| 55 | Wyzwanie? Nie blokowanie Zakopianki, bo w weekendy tworzą się nawet kilkugodzinne korki |
| 56 | > zarządzanie ruchem |
| 57 | Odpieprzyć się od ruchu. Sam się zorganizuje i się przeniesie. Po prostu stać w stronce. |
| 58 | należy wprowadzić ograniczenia wjazdu samochodem do Śródmieścia |
| 59 | Opłaty dla osób niezameldowanych w Krakowie za wjazd do miasta w celu innym niż tranzytowy |
| 60 | Uważam, że poprawa płynności ruchu samochodowego o czym wspomniałem w punkcie 1 wpłynęłaby pozytywnie na emisję spalin - samochody stojące w korkach emitują więcej spalin, niż gdyby poruszały się płynnie. Różnica w czasie dojazdu pomiędzy różnymi punktami miasta bywa kilkukrotna w zależności od natężenia ruchu - warto by przeliczyć to na różnice w emisji. |
| 61 | zwiększenie stref z zakazem wjazdu w obszarze plant. podwyższenie opłat za parkowanie w ścisłym centrum. egzekwowanie zakazów parkowania (chodnik, trawniki...) |
| 62 | Ograniczenie samochodów ciężarowych na obszarze miasta |

| | |
|----|--|
| 63 | Należy wprowadzić szlabany i pobierać dodatkowe opłaty od ruchu samochodowego, żeby zniechęcić kierowców do poruszania się po mieście autami. Należy tworząc infrastrukturę drogową brać w pierwszej kolejności potrzeby komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów. Należy bezwzględnie postawić na likwidowanie barier w ruchu pieszo-rowerowym i połączyć ruch pieszo-rowerowy z infrastrukturą zbiorowemu. Należy wyprowadzić ruch samochodowy z miasta i sprawić, żeby finansowo był odczuwalny na tyle boleśnie, żeby nie opłacało się jeździć po mieście autem. Należy wprowadzić opłaty parkingowe przez 7 dni w tygodniu przez 24 godziny i podwyższyć je co najmniej 5 krotnie. |
| 64 | 1. Wydaje się, że domknięcie obwodnicy autostradowej nie będzie wystarczające dla przeniesienia całego tranzytu poza miasto. Być może trzeba rozważyć dodatkowe mechanizmy zniechęcające do wjazdu na tereny mieszkalne. 2. Zarządzanie ruchem na terenie Krakowa wciąż jest w wielu miejscach niewydolne. Na części skrzyżowań przejazd komunikacji miejskiej jest kosmicznie wydłużony (np. przejazd tramwaju przez Rondo Grzegórzeckie), w innych miejscach ruch jest zaplanowany tak, że nawet sprawni piesi nie mogą pokonać skrzyżowania za jednym razem. |
| 65 | rozwiązanie problemu korków m mieście, nie likwidując kolejne połączenia mpk tylko skupić się na np rozwiązaniach bezkolizyjnych, rondach, likwidacja połączeń MPK nie rozwiązuje problemu utrudnia tylko komunikację mieszkańców w mieście ci skutkuje zwiększoną ilością korków ponieważ z braku odpowiednich połączeń ludzie przesiadają się na samochody |
| 66 | Wykorzystanie istniejących dróg służących dotychczas jako tranzytowe do komunikacji wewnętrznej i zwiększenie przepustowości dla unikania korków powodujących wzmożony wzrost spalin na tych obszarach |
| 67 | Jak najmniej samochodów powinno krążyć po mieście szukając miejsc parkingowych. Powinny być strefy dla samochodów elektrycznych, łatwo określone i szybkie do weryfikacji. |
| 68 | zapewnienie płynnego ruchu na obwodnicach miasta i zadbanie o tanie (lub rabatowane dla mieszkańców) przejazdy komunikacją miejską. Powstanie nowych linii komunikacji miejskiej w obszarach pozostawionych bez przystanków i komunikacji. \ (NP Rejon Zesławice Kocmyrzów) |
| 69 | Gdyby kierowcy nie musieli jeździć i szukać wolnego miejsca parkingowego to emisja z transportu byłaby ograniczona. |
| 70 | Zakaz wjazdu aut ciężarowych w godzinach szczytu do miasta, zakaz tranzytu przez miasto. |
| 71 | Obwodnica autostradowa jako oczywisty korytarz dla ruchu tranzytowego tylko w ograniczonym stopniu może ograniczać ruch wewnątrz miasta. Drastyczne restrykcje dla transportu samochodowego wewnątrz IV obwodnicy przy obecnym poziomie komunikacji zbiorowej w Krakowie są nieosiągalne, takie zmiany byłyby możliwe co najwyżej wewnątrz II obwodnicy, bo III obwodnica jeszcze nie istnieje. |
| 72 | |
| 73 | Zmiana nawyków ludzi. Problem jest też ekonomiczny- jeśli ktoś już raz wydał pieniądze na samochód, to nie chce dodatkowo płacić za inny rodzaj transportu. |
| 74 | Więcej elektrycznych pojazdów MPK |

| | |
|----|--|
| 75 | Centrum miasta powinno być w jeszcze większym, niż dotąd zakresie, wolne od samochodów służących celom prywatnym. |
| 76 | Efektywny transport publiczny również do miejscowości poza obwodnicą. Parkingi P+R jako efektywne centra przesiadkowe, docelowo z tramwajem co 10 minut, również w nocy, ulokowane na węzłach autostradowych. Balice również jako węzeł kolejowy. Autobusy dalekobieżne również powinny mieć przystanki na owych węzłach. Węzeł powinien być tak zaprojektowany, żeby można go było przejść pieszo. Badania z jakich kierunków pochodzi transport do Krakowa i tam wzmocnienie transportu kolejowego. Komunikacja miejska skomunikowana z autobusową dalekobieżną i kolejową, w tym wspólny bilet. Rozjazdy drogowe z autostrady zaprojektowane tak, żeby tranzyt płynnie mógł przejechać przez węzły, bez korków w newralgicznych miejscach (poparte badaniami naukowymi opartymi o teorię grafów). |
| 77 | Sprawne dojazdy i wjazdy na obwodnicę. Nie tak jak na węzle Łągowickim (zupełnie karykaturalny: A4 z zachodu <> Swoszowice) |
| 78 | Ograniczenie wjazdu pojazdów spoza Krakowa poprzez wprowadzenie opłat za tzw. kartę gościa (za wyjątkiem niezbędnych dostawczych i aut mieszkańców Krakowa) |
| 79 | ograniczyć ruch samochodowy i wprowadzić rower miejski, hulajnogi miejskie, skutery elektryczne miejskie, wybudować połączenia tramwajowe odciążające ruchliwe trasy przemieszczania się mieszkańców, wybudować parkingi piętrowe, wprowadzić bezpłatny bilet MPK dla kierowcy i pasażerów samochodu parkującego na parkingu |
| 80 | Ograniczenie wjazdu samochodów osób spoza Krakowa |
| 81 | Nie mam zdania |
| 82 | Trzeba zadbać aby w mieście nie było korków - to jest rozwiązanie. Po domknięciu obwodnicy autostradowej do miasta nie powinny mieć wjazdu samochody ciężarowe (wykonujące tranzyt). Powinno zostać zastosowane "inteligentne" zarządzanie ruchem (sygnalizacją świetlną), które spowoduje odkorkowanie miasta. |
| 83 | Podejmowanie działań na rzecz zmniejszenia emisji nie powinno być uwarunkowane istnieniem obwodnicy autostradowej |
| 84 | Ograniczenie ilości samochodów w centrum |
| 85 | już przed rozpoczęciem budowy zgłaszane zostały wadliwe rozwiązania połączeń między północną obwodnicą a s7 (kolizyjne) |
| 86 | Strefa czystego transportu z absolutnie minimalnymi wyjątkami tylko dla jej mieszkańców. |
| 87 | Problemem nie są przejeżdżający przez Kraków, którzy skorzystają z autostrad, lecz osoby stale dojeżdżające w Krakowie np. do pracy samochodami. |
| 88 | |
| 89 | |
| 90 | Nie wiem |

| | |
|-----|---|
| 91 | |
| 92 | <p>1. Strefa czystego transportu. Naklejki, jakie by nie były powinny być wg wzoru na poziomie państwa albo wręcz całej Unii Europejskiej. Nie wyobrażam sobie, że podróżując samochodem między Krakowem, Warszawą, Wrocławiem i Poznaniem będę musiał mieć oddzielną naklejkę wg wzoru dla każdego miasta. Jedna naklejka z datą produkcji i normą emisji spalin i tyle.</p> <p>2. Tylko 2 pasy na zachodniej i Południowej części obwodnicy. Tam jest wiecznie.</p> |
| 93 | Zbyt duża ilość samochodów, rozklekotane busy spoza miasta (niepełniące zasad bezpieczeństwa ani emisji spalin), wjazd do Krakowa powinien być płatny |
| 94 | |
| 95 | <p>Domkniecie 4-tej powinno zmniejszyć tranzyt przez miasto, ale jestem sceptyczny w tym obszarze, ponieważ dziś istniejące odcinki stanowią alternatywę dla mieszkańców w ruchu międz dzielnicowym.</p> <p>Moim zdaniem, dopiero pełne domkniecie 3 i 4 obwodnicy pozwoli na zmianę organizacji ruchu.</p> <p>Do rozważenia, czy docelowo ruch wewnątrz całej 2-giej obwodnicy nie powinien być jednokierunkowy, z 2 obwodnicą włącznie.</p> |
| 96 | rozbudowa transportu publicznego, elektrycznego w celu wyeliminowania transportu indywidualnego spalinowego. Rozbudowa parkingów satelitarnych typu P+R, wielopoziomowych |
| 97 | Docelowe wyeliminowanie diesli z centrum jest słusznym kierunkiem. |
| 98 | parkingi poza strefą obwodnicy dla osób dojeżdżających do pracy lub w innych sprawach do Krakowa, zmniejszenie liczby samochodów wjeżdżających do miasta |
| 99 | |
| 100 | zmniejszanie emisji to ideologiczny projekt, |
| 101 | W Krakowie, jak i w Polsce, niestety mamy olbrzymią liczbę aut w przeliczeniu na mieszkańca miast powyżej ponad pół miliona osób. I to jest największy problem - jak do nich dotrzeć, by zrozumieli, że tak być nie powinno. Że w mieście auto bardziej przeszkadza niż pomaga, że powinno być ostatecznością, dla tych najbardziej potrzebujących takiego środka transportu - a już na pewno nie powinno służyć do poruszania się na co dzień. |
| 102 | Domkniecie budowy obwodnicy powinno spowodować przeniesienie ruchu z centrum na autostradę - wprowadzenie zakazu wjazdu dla aut ciężarowych do miasta, zmniejszenie dopuszczalnej prędkości w mieście |
| 103 | Kraków powinien ograniczyć możliwość wjazdu do ścisłego centrum miasta. |
| 104 | |
| 105 | Jednokierunkowe ulice ZWIĘKSZAJĄ emisję. Zamiast jechać 200m muszę jechać ponad kilometr, za każdym razem, gdy chcę wyjechać w stronę obwodnicy. |
| 106 | Parkingi P+R! i skorelowanie ich z komunikacją miejską. Mniej zakazów, więcej udogodnień. |

| | |
|-----|--|
| 107 | Więcej parkingów wokół centrum, do centrum dojazd komunikacją. Łączone bilety - jak masz bilet parkingowy możesz poruszać się komunikacją na tym samym bilecie. |
| 108 | Opłaty dla samochodów spoza Krakowa |
| 109 | Cała obwodnica powinna być co najmniej 3 pasmowa |
| 110 | - |
| 111 | |
| 112 | Regularne kontrole spalin |
| 113 | Strefy ograniczonej prędkości oraz płatny wjazd dla pojazdów spoza miasta za wyjątkiem komunikacji publicznej. Uruchomienie lokalnego ruchu kolejowego na trasach w obrębie miasta i około miejskich tak jak to obecnie funkcjonuje w dla przejazdów do Wieliczki, Skawiny , Balic |
| 114 | Ograniczyć wjazd samochodów osobowych do centrum na rzecz rozwoju komunikacji miejskiej. |
| 115 | Parkingi przy wjeździe do miasta a następnie komunikacja miejska. Budowa jak największej ilości BUS pasów nawet kosztem pasa ruchu dla samochodów osobowych. |
| 116 | Przepustowość |
| 117 | Zmiana wielkości SCT do obszaru Alei Trzech Wieszców. |
| 118 | Jeśli podnosi się ceny biletów, zwłaszcza długookresowych, to przestaje się opłacać z nich korzystać. Poza tym należy wrócić do pomysłu dworca przesiadkowego dla busów w Podgórzu, żeby ograniczyć wjazd pojazdów z wysoką emisją. Ponadto powinna być większa integracja kolei aglomeracyjnej z MPK (jeden bilet i nie kosztujący dwa razy tyle co miesięczny na MPK) oraz włączyć tramwaj wodny jako środek niskoemisyjnego transportu, a nie tylko atrakcją dla turystów. |
| 119 | Ulgi finansowe (np. W podatku za nieruchomości i innych), bonusy dla osób przemieszczających się na rowerze (weryfikacja przejazdów na podstawie GPS np. we współpracy z aplikacjami typu Activy) jak też komunikacją miejską. Zadaszone ścieżki rowerowe umożliwiające jazdę w każdych warunkach połączonych z OZE (to co ma być testowane). |
| 120 | Restrykcyjne normy dot. spalin, promowanie transportu zbiorowego |
| 121 | Opodatkować ludzi bogatszych tak aby komunikacja miejska była tańsza dla ludzi biedniejszych. Ale komunikacja musi działać na tip top z priorytetami a nie tak jak obecnie. |
| 122 | |
| 123 | Patrz wyżej |
| 124 | Jeśli zniknie marszrutyzacja, zwiększy się częstotliwość kursów, połączy się dzielnice racjonalną siatką połączeń, włączy w struktury kolej aglomeracyjną, poprawi rozmieszczenie przystanków oraz dokończy inwestycje tramwajowe, problem rozwiąże się sam. Tymczasowo należałoby nadal rozwijać inteligentne sterowanie ruchem oraz ścieżki rowerowo/hulajnogowe, szczególnie na obszarach wykluczonych komunikacyjnie - np. okolice ul. Mozarta, Zawilej, Sołtysowskiej, Małej Góry, Wrocławskiej (połączyć z edukowaniem użytkowników jednośladow) |

| | |
|-----|---|
| 125 | <p>Żadne. Absolutnie żadne. Transport jest i będzie, a pseudoekologiczna gadka o autach na węgiel (prąd), wprowadzanie SCT czy populistyczne zapędy w kierunku ograniczania ruchu to głupota i woda na młyn nielicznych grup i lobbystów. Chcemy WOLNOŚCI WYBORY we własnym mieście, na które płacimy podatki.</p> |
| 126 | <p>Zakaz wjazdu samochodów ciężarowych</p> |
| 127 | |
| 128 | <p>I znowu podobna sugestia. Jeżeli kierowca będzie mieć dostęp do informacji - mapy, która pokazywać będzie zajętość parkingu, to nie będzie krążyć szukając wolnego miejsca, tylko od razu skieruje się tam, gdzie szansa na zaparkowanie będzie największa.</p> <p>Wyzwanie - wraz z domykaniem obwodnicy autostradowej oraz III obwodnicy, powinniśmy planować i wdrażać plany uspokojenia ruchu indywidualnego w ramach I i II obwodnicy (szczególnie Aleje TW) i zwiększenie priorytetu komunikacji zbiorowej.</p> <p>Problemy:</p> <ul style="list-style-type: none"> * oczekiwanie części mieszkańców, że przepustowość dróg w centrum dla transportu indywidualnego będzie utrzymana. <p>Musimy więcej stawiać na komunikację zbiorową</p> <ul style="list-style-type: none"> * niskie finansowanie utrzymanie komunikacji zbiorowej (w 2023) oraz inwestycje w celu poprawienia komunikacji zbiorowej (tzw. premetro i nowe linie tramwajowe) * brak strefowej organizacji ruchu, wpuszczanie tranzytu w ulice lokalne |
| 129 | |
| 130 | |
| 131 | <p>Realizacja studium tras rowerowych, bo bez tego nie przebijemy stagnacji w % ruchu rowerowego i nie zwiększymy go poza ścisłym centrum. Tramwaj + drogi rowerowe w Alejach kosztem pasów drogowych, ale to razem z budową trasy Pychowickiej i Zwierzyńskiej. Dalszy rozwój SKA (nowe przystanki) i budowa planowej linii prametra. Szybsze wprowadzenie strefy czystego transportu, ale z dopłatami dla mieszkańców np. do zakupu e-bike'ów.</p> |
| 132 | <p>To co napisałem w punkcie 1 jest kluczowe również dla tej sprawy. Brak korków generowanych przez utrudnianie i hamowanie ruchu zmniejsza emisję. Kłaniają się tu podstawowe prawa fizyki. A W OGÓLE ODNOSZĘ WRAŻENIE ,ŻE CAŁA POLITYKA KOMUNIKACYJNA MIASTA MA ZA ZADANIE ZNIECHĘĆ LUDZI DO KORZYSTANIA Z SAMOCHODOW I DO OGRANICZENIA ICH WOLNOŚCI I KREATYWNOŚCI A TAKIE PANELE ,CZY PSEUDOKONSULTACJE NIE SĄ REPREZENTATYWNE SĄ PRZYKRYWKĄ DO JUZ POSTANOWIANYCH DALSZYCH RESTRYKCJI I CHORYCH POMYSŁÓW.</p> |
| 133 | <p>Emisja z transportu jest znikoma dalsza zabudowa tuneli powietrznych w naszym mieście będzie tylko pogarszać sprawę nawet w wypadku całkowitego zakazu poruszania się pojazdami smog nadal będzie występował</p> |

| | |
|-----|---|
| 134 | Głównym problemem jest nieprzeanalizowana i ustalona w sposób powodujący wykluczenie komunikacyjne Strefa Czystego Transportu, która nie dość, że obejmie swoimi restrykcjami całą powierzchnię miasta, to w czasie wysokiej inflacji i kryzysu ekonomicznego zmusi dużą część mieszkańców, którzy chcą uniknąć wykluczenia komunikacyjnego, do zakupu nowego pojazdu. Dodatkowo, sama uchwała dyskryminuje ze względu na posiadany majątek oraz wiek, pogłębiając podziały w społeczeństwie. Spora część pojazdów, które w myśl uchwały staną się nieekologiczne, trafi do gmin ościennych, gdzie niezmiennie będą produkować zanieczyszczenia trafiające do miasta. Powinno się raczej zadbać o rzetelną kontrolę stanu technicznego pojazdów, zamiast w fikcyjny sposób (bazujący jedynie na wieku pojazdu) zabraniać jego dalszej eksploatacji. |
| 135 | SCT należy skutecznie egzekwować. W połączeniu z rozwojem transportu publicznego pozytywne zmiany powinny być dość szybko widoczne. Należy też stworzyć centrum przesiadkowe dla prywatnych linii autobusowych tak aby „Marszrutki” nie zmniejszyły płynności ruchu choćby na Alei Trzech Wieszców. |
| 136 | Organizacja ruchu powinna wymuszać korzystanie z obwodnic. Nie dopuszczać do tranzytu przez obszary wewnątrz obwodnic. Rozcinać ruch na ulicach promieniste dochodzących do centrum. Realne SCT z kamerami, automatycznymi mandatami wewnątrz autostradowej obwodnicy. Pełen priorytet komunikacji miejskiej. Strefa płatnego parkowania z takimi samymi opłatami w 1 obwodnicy jak i w 2 czy 3. Wysoka opłata dla mieszkańców za pierwszy i kolejne samochody. Darmowe parkowanie tylko na własnej prywatnej posesji a nie na terenach miejskich. Mieszkańcy obszaru wewnątrz 4 obwodnicy nie muszą w ogóle posiadać samochodu i miasto musi to na nich wymóc. |
| 137 | Wiecej ulic, by nie tworzyły sie korki. Dzięki temu ruch będzie płynniejszy co wpłynie na zmniejszenie emisji ze spalin |
| 138 | |
| 139 | Konsekwentnie parkingi i komunikacja P+R. |
| 140 | Brak metra/SKM; nielegalne zabudowywanie korytarzy przewietrzających miasto; brak drugiego ringu tramwajowego, co wymusza dłuższe podróże przez centrum. |
| 141 | Jak wyżej - zachęcanie kierowców do zaparkowania samochodu na obrzeżach miasta i dotarcie do miasta inną formą komunikacji niż prywatnym samochodem, rozwój komunikacji miejskiej i transportu zbiorowego. |
| 142 | Podjęcie zdecydowanych działań prawnych wobec gminy Wieliczka jako w przeważającej mierze odpowiedzialnej za brak działań związanych z wymianą pieców, a co za tym idzie najbardziej przyczyniającą się do emisji Smogu na teren Miasta. Emisja z transportu bez załatwienie ww. problemu jest tematem zastępczym. |
| 143 | Zmniejszenie ilości starych pojazdów w sposób stopniowy, ewolucyjny. Szybkie zmiany bez programu ochronnego dla mieszkańców są nie do przyjęcia. |
| 144 | Sztucznie zwężane ulice = korki=zwiększona emisja |
| 145 | Sugeruje przeniesienie dworca autobusowego i PKP poza granice obwodnicy w celu zmniejszenia emisyjności i korków. |
| 146 | |

| | |
|-----|--|
| 147 | Wyzwanie: otwarcie obwodnicy powinno być już dawno wtedy na pewno część tranzytu i tak się tam przeniesie ale i tak że względu na lokalizację to i tak spaliny w jakiejś części "spadną" do Krakowa... Problem: lokalizacja Krakowa ale tego nie zmienimy |
| 148 | Nie mam zdania |
| 149 | Bezsensowna strwfa czystego teansportu do lilwidacji. Poszerzenie ulic kosztem chodników i ściezek rowerowych likwidacja stref ograniczonego ruchu |
| 150 | Zakaz wjazdu dla normalnych aut do centrum na przykładzie innych stolic Europy |
| 151 | zmniejszyć zwiężenia tam gdzie nie są potrzebne. to upłynni ruch a więc auta nie będą stać w korkach o emitować tyle spalin. |
| 152 | '- |
| 153 | Brak zgody na wjazd do miasta samochodów nie spełniających norm emisji. |
| 154 | Park and ride przy autostradzie. Bezpośrednie drogi rowerowe i tramwajowe do centrum miasta |
| 155 | Gigantyczne arterie komunikacyjne w centrach miast, przeznaczone dla samochodów, to relikty lat 60. Należy skupić się na transporcie publicznym. |
| 156 | zakaz wjazdu do Krakowa samochodom ciężarowym oraz więcej komunikacji miejskiej |
| 157 | |
| 158 | |
| 159 | Zmniejszenie emisji to upłynnianie ruchu, czyli coś przeciwnego niż robi obecnie miasto. Po domknięciu obwodnicy kierowcy sami pojedą lepszą drogą - to sztuczny problem. |
| 160 | Rozwinięcie SKA - dobra taryfikacja zintegrowanych biletów, większa częstotliwość pociągów, stworzenie rozbudowanej siatki połączeń SKA na terenie całego miasta wraz z integracją komunikacji dowozowej. |
| 161 | przywrócenie dawnego stanu dróg z przed zarządzenia p. Franka o likwidowaniu pasów, zawężania |
| 162 | zlikwidować zwiężenia dróg, poszerzać drogi a nie likwidować pasy np. Franek |
| 163 | |
| 164 | Niestety przy takim stanie zabudowy i samowoli budowlanej deweloperów będzie to raczej nie do osiągnięcia. |
| 165 | zakaz dla busów |
| 166 | Miasto objęte strefą 30, na 2 pasmówkach w obrębie miasta 50 |
| 167 | 1. Stworzenie stref tempo 30 wewnątrz obwodnicy autostradowej (poza wybranymi fragmentami 3 i 2 obwodnicy i ulic dwujezdniowych). Wynika to także z programu ochrony powietrza. 2. Ograniczenie ruchu samochodowego na ciągu Alei Trzech Wieszców wzorem np. ul. Dietla |
| 168 | Zbyt mały tabor przyjazny środowisku, zakup nowoczesnych autobusów z napędem elektrycznym. |
| 169 | Jeśli ukończą budowę obwodnicy to tranzyt na pewno w sporej części zniknie z miasta więc warunki ulegną poprawie nie tylko lepsze powietrze ale i korki mniejsze. Północna obwodnica powinna być gotowa od lat... |

| | |
|-----|---|
| 170 | Ustawić roгатki i pobierać myto od wjeżdżających do krakowa (którzy tu pracuja) bo mieszkańcy płacący tu podatki loża na utrzymanie dróg a wjeżdżający płacą podatki w swoich gminach a te gminy nie dokładają do utrzymania modernizacji dróg czy w innych kosztach ponoszonych przez wjeżdżających do krakowa nie powinno to dotyczyć turystów tranzytowych i tranzytu oraz osób posiadających odpowiednie dokumenty np karte "goscia" |
| 171 | Ścieżki rowerowe. |
| 172 | Przed wszystkim czas, prace są opóźnione takie obwodnicy powinny być już zrobione 10 lat temu a na obecną chwilę tworzone nowe pierścienie obwodnicy. Rozbudowa transportu MPK między miastem a miejscowościami podkrakowskimi |
| 173 | Zakaz wjazdu torów do miasta od 6.00 do 22.00, dostawy w rejonie Starego Miasta tylko do 10.00. Ograniczenie wjazdu do strefy A dla właścicieli restauracji, hoteli itp |
| 174 | Sygnalizacja świetlna powinna bardziej promować pieszych i rowerzystów |
| 175 | Ograniczyć wjazd do granicy 1 obwodnicy |
| 176 | Wiecej estakad i rond upłynniających ruch. To ciągle ruszanie powoduje wieksze spalanie i "emisje" w pojazdach. Wystarczy odkorkowac miasto. |
| 177 | |
| 178 | Eliminacja ruchu tranzytowego z miasta poprzez przebudowę dużych arterii komunikacyjnych takich jak Aleje Trzech Wieszców i Aleja 29 Listopada. |
| 179 | |
| 180 | Centrum miasta wyjęte z ruchu samochodowego. Tańsza komunikacja miejska. Promocja rowerów. Powrót rowerów miejskich. |
| 181 | Przydałaby się budowa węzła Kliny w okolicach stacji kolejowej, żeby zapewnić dodatkowy wyjazd z osiedla. |
| 182 | Parkingi przesiadkowe na obrzeżach centrum w dobrej lokalizacji. |
| 183 | Ruch aut nie ma znaczącego wpływu na jakość powietrza w Krakowie. Środki przeznaczone na ten cel należy przeznaczyć na modernizację "kopciuchów", co będzie miało realny wpływ na poprawę powietrza. |
| 184 | Nie mam zdania w tym temacie. |
| 185 | Ochrona środowiska |
| 186 | |

| | |
|-----|---|
| 187 | Ograniczenia związane z ruchem tranzytowym, możliwość zwięzania szerokich arterii komunikacyjnych i sprzeciw wobec budowy nowych tras samochodowych w obrębie miasta, które stanowią by mogły alternatywną trasę (rozważenie zakazu poruszania się samochodów ciężarowych na większości terenu miasta). Rozwój systemu wynajmu samochodów na minuty, który skłoniłby do wyeliminowania konieczności poruszania się autem. Innym zjawiskiem, które stanowi wyzwanie dla miasta to niekontrolowana suburbanizacja i zjawisko rozlewania się miasta, spowodowane brakiem wiążących praw miejscowych i brakiem refleksji miasta nad zabudową, która tak jak np. na Klinach jest chaotyczna, a układ urbanistyczny, a w zasadzie jego kompletna dowolność, uniemożliwia organizowanie efektywnego transportu. Konieczne jest porozumienie z koleją i budowa nowych przystanków i zorganizowanie nowych linii kolejowych np. ze Skawiny do Podłęża, która zapewniłaby efektywny transport po północnej stronie Krakowa. |
| 188 | Ten temat dla mnie jest tożsamy z pierwszym. Emisje z transportu się zmniejszą jeśli ograniczymy ruch samochodowy. |
| 189 | Wprowadzenie zakazu wjazdu dla pojazdów innych niż zarejestrowanych w powiatach m. Kraków, krakowski i wielicki (wg miejsca rejestracji pojazdu) |
| 190 | Nie mam zdania |
| 191 | Brak zdania |
| 192 | Opłata wjazdowa do Krakowa dla aut spoza miasta |
| 193 | Należy wprowadzić zakaz wjazdu do Krakowa starych pojazdów. |
| 194 | '- |
| 195 | Wyzwania: wyprowadzenie ruchu pozalokalnego poza miasto. Dodatkowo powrót do idei budowy pre-metra, tramwaju nawet kosztem zabrania pasa jezdni dla samochodów. Problemy: opór społeczny, konieczność zaangażowania sporych środków finansowych. |
| 196 | kontrole starych dymiących diesli |
| 197 | Więcej dróg pomiędzy dzielnicami, likwidacja pasów rowerowych, budowa nowych linii tramwajowych i parkingów P+R przy miejscach przesiadkowych |
| 198 | Może być sct |
| 199 | Emisja spalin nie jest istotnym problemem. Należy wycofać się z pomysłu SCT |
| 200 | ograniczenie wjazdu samochodów do samego centrum poprzez korzystanie z P+R,(których brakuje na północy na miasta) Zwięzanie ruchu na alejach o jeden pas i utworzenie na jego miejscu fizycznie odseparowanej ścieżki rowerowej w oczekiwaniu na budowę linii tramwajowej. Proszę się wzorować na Paryżu, tutaj tego typu rozwiązania się sprawdzają i samochody znikają z miasta ustępując miejsca innym środkom transportu. |

| | |
|-----|--|
| 201 | Nie ma żadnego istotnego problemu w tym zakresie. Niewielkie i miejscowe przekroczenia norm zostaną samoczynnie zniwelowane poprzez postępujące unowocześnianie floty pojazdów. To samo będzie miało miejsce w kwestii dwutlenku węgla. |
| | Nie ma potrzeby podjęcia żadnych dodatkowych działań w tym zakresie. |
| 202 | tempo 30 z wyjątkiem dróg międzydzielnicowych i obwodnic |
| 203 | Zakaz wjazdu tirów do centrum i na osiedla. Niech biedronka czy Lidl w centrum dystrybucji przepakowane się na mniejsze auta które nie blokują osiedlowych uliczek |
| 204 | Więcej ładowarek samochodowych |
| 205 | Bez zwiększenia wydatków na komunikację publiczną i zwiększenia częstotliwości kursów oraz ich szybkości (m.in. poprzez nowe buspasy), nie zmniejszymy emisji ani kongestii. Ewentualne systemy zarządzania ruchem pojazdów osobowych raczej nie zadziałają w cudowny sposób, należy po prostu zapewnić atrakcyjną alternatywę, na której można polegać. |
| 206 | Strefy wyłączone z ruchu samochodowego, jak np ściśle zabytkowe centrum. Przekierowanie ruchu na główne drogi i obwodnice. Zwiększenie dostępności komunikacji miejskiej, w szczególności tramwajowej w miejscach, w których wyłączony byłby ruch samochodowy. |
| 207 | stopniowa zmiana charakteru obecnych tras międzydzielnicowych w kierunku ulic miejskich - uwolnione przestrzenie dla samochodów przeznaczana na ruch pieszy, rowerowy, zieleń, usługi |
| 208 | |
| 209 | fizyczna eliminacja samochodów z dróg i parkingów zmniejszy emisję, tu się nie ma co zastanawiać |
| 210 | Nie mam zdania. |
| 211 | Konieczne jest zdefiniowanie rygorystycznych zasad oraz ich kontroli i egzekucji wjazdu do miasta i przejazdu przez miasto pojazdów dla których nie jest ono punktem docelowym. Drugi obszar to praca nad taką organizacją ruchu (w tym sterowanie cyklami świateł na skrzyżowaniach, większą ilością pasów wylotowych niż wlotowych) która promowałaby wyjazd pojazdów na obwodnicę a ograniczała wjazd z niej do centrum (polecam doświadczenia Wiednia i Zurychu) |
| 212 | Domknięcie obwodnicy autostradowej samo z siebie powinno zmniejszyć ruch na miejskich drogach (ograniczenie tranzytu). |
| 213 | Potrzebujemy planu jak ma wyglądać ograniczanie ruchu w Krakowie po domknięciu obwodnicy autostradowej i dalej po budowie kolejnych fragmentów III obwodnicy. Które drogi przestaną być tranzytowymi, które można zawęzić. Na co przeznaczyć odzyskaną przestrzeń. |
| 214 | Brak woli zarządzających miastem do ograniczenia przepustowości dróg w mieście |
| 215 | Zwiększenie liczby tramwajów i autobusów, parkingi park&ride przy obwodnicy |

216

Jeśli zmniejszymy liczbę samochodów w centrum dajmy mieszkańca alternatywę, w obecnej chwili jazda Aleja Pokoju w godzinach szczytu w pojeździe komunikacji to dramat. Na Linii 22 jeżdżą Wiedeńczyki nie dostosowane do potrzeb osób z potrzebami, na 1 GT8S które mają w niskim członie dwa siedzenia i na linii 14 dwie brygady krótkich NGT6? Jak osoba starsza ma jeździć? Moim zdaniem nowa partia Lajkoników powinna iść przynajmniej na co drugą brygadę 22. Nie mówiąc już o tym że linia 1 w takiej formie jest pomyłką. Od samego początku traci czas blokując tramwaje jadące za nią, co w konsekwencji prowadzi do paradoksu. Że 1 jedzie opóźniona -7 i jest cała zapełniona a za nią jadą puste i opóźnione 14 i 22.

217

Ograniczenie wjazdu starych busów i ciężarówek do centrum miasta.

218

Mieszkańców nie stać na nowsze samochody.

219

Brak opinii

220

Redukcja emisji w obrębie miasta może zostać zapewniona przez rozwój *komfortowej* komunikacji miejskiej i związanych z nimi rozwiązań P&R.
Komfortowa komunikacja to taka dająca gwarancje czasowe, więc przede wszystkim szynowa. Metro będzie w tym przypadku nieocenione.

221

należy zintensyfikować działania na rzecz ograniczania ruchu prywatnych samochodów w centrum, poprzez sukcesywną zamianę miejsc parkingowych na inne, bardziej wartościowe przestrzenie dla mieszkańców, zwiększyć inwestycje w infrastrukturę rowerową i pieszą, oraz poprawić atrakcyjność oferty transportu publicznego

222

Zacytuję ZTP:
Samochód w poruszaniu się po Krakowie powinien być ostatnim wyborem, ale jeżeli nie ma innej opcji kształtujemy sieć uliczną w taki sposób, aby przemieszczać się z wykorzystaniem systemu czterech obwodnic, gdzie czwartą jest autostradowa obwodnica Krakowa, która z drogami ekspresowymi S7 i S52 stworzy wkrótce pierścień okalający miasto. W ramach spinania trzeciej obwodnicy budowane są Trasa Łagiewnicka czy Trasa Zwierzyniecka, natomiast im bliżej centrum, tym jest mniej miejsca, dlatego wyznaczając buspasy, budując nowe torowiska i drogi dla rowerów zachęcamy do rezygnacji z samochodu.

Za „Tu chcę żyć. Kraków 2030”: Ograniczyć międzyczynowy tranzytowy ruch samochodowy wewnątrz III obwodnicy. Podjąć działania na rzecz uznania terenów wewnątrz II obwodnicy za obszar o obniżonej emisji komunikacyjnej”.

***Ogólny temat Panelu: Jakie jeszcze widzi Pan_i wyzwania i problemy w tym temacie, które powinny być wzięte pod**

1

Ułatwienie transportu zbiorowego. Np. Tanie bilety

2

Problemem jest brak zrównoważonego rozwoju w całości. Dzika deweloperka, zobaczcie co się dzieje przy Wrocławskiej.

| | |
|---|--|
| 3 | 1. Pilne dokończenie i egzekwowanie planów zagospodarowania przestrzennego. |
| | 2. Patrzenie na system transportowy Krakowa i okolic jako całość, a nie tylko skupienie na pojedynczych inwestycjach. |
| 4 | Mam wrażenie, że bardzo pomijany jest rozwój kolei aglomeracyjnej w transporcie miejskim. Linia kolejowa Nr 8 idąca w stronę Warszawy przecina całą północną część miasta. Gdyby wybudowano 3 przystanki (osiedle Zabinec, Pradnik Biały, Pradnik Czerwony), ludzie zamieszkujący te dzielnice zyskaliby dojazd do centrum w ciągu 5-8 minut. Czas bezkonkurencyjny i myślę że taka oferta byłaby strzałem w dziesiątkę. Tym bardziej, że torowisko jest, wystarczy zbudować przystanki. Finansowo takie rozwiązanie na pewno jest tańsze niż niektóre inwestycje prowadzone obecnie przez miasto. Stosunkowo niewielkim nakładem można by bardzo poprawić komunikację. |
| 5 | Zdecydowana promocja, ale i usprawnienie komunikacji zbiorowej (np. niektóre linie tramwajowe powinny po prostu jeździć co 3-5 minut, wtedy nawet nie trzeba tworzyć rozkładów jazdy, pasażer wie, że w sumie zawsze zdąży, łatwiej mu zaplanować podróż i jest spokojny itp., do tego weryfikacja lokalizacji i dostępności przystanków). Do tego Kraków powinien wręcz postawić na ułatwienia dla komunikacji rowerowej. Naprawdę zrobić z niego "małą Holandię". Rozbudowa/przebudowa ścieżek rowerowych, ale realna, pozwalająca na płynny (i bezpieczny!) ruch całych rodzin - nie jakieś "protezy", wciskanie i mieszanie ruchu z pieszymi, z koniecznością nawet przenoszenia rowerów, omijania słupów, zwężenia itp. Projektowanie JAKIEJKOLWIEK nowej drogi powinno z automatu zawierać w sobie projekt drogi/pasa dla rowerów. W ten sposób nie trzeba potem niczego dobudowywać, modyfikować, "sztukować". Do tego sądzę, że jest możliwe usprawnienie zarządzania hulajnogami elektrycznymi, łącznie z uzyskiwaniem przez miasto (a właściwie MPK) dochodów z tego tytułu. Konkretnie: MPK może stworzyć własną sieć hulajnóg. Argumenty za, wybrane: mają praktycznie gotową infrastrukturę (wybrane duże przystanki, mają zasilanie, można przy nich zrobić cywilizowane postoje dla hulajnóg, z jednoczesną możliwością ich ładowania), idealnie uzupełnią system komunikacji miejskiej, zysk dla MPK, mają służby utrzymania, to "ogarnęli" by przy okazji i ten sprzęt. Oczywiście odbiór i zwrot możliwy tylko w punktach przy przystankach, inaczej kara - sądzę, łatwo to wtedy egzekwować. I można to podpiąć pod KKM. Itd itp. |
| 6 | Zrównoważony transport to nie są tysiące taksówek jeżdżące w weekendowe wieczory. Może zamiast tego darmowe, ekologiczne autobusy i tramwaje. |
| 7 | - jak promować i zachęcać mieszkańców do korzystania z Komunikacji Miejskiej - jak zmienić i rozwijać Komunikację Miejską aby odpowiadała potrzebom mieszkańców - jak budować świadomość mieszkańców dot. zrównoważonego transportu - jak zachęcać i promować komunikację rowerową |
| 8 | jak konkretnie poprawić zagospodarowanie przestrzenne, aby miasto zmierzało w kierunku miasta 15-minutowego? |
| 9 | Tańsza albo bezpłatna komunikacja miejska w Krakowie, więcej połączeń |

| | |
|----|---|
| 10 | <p>Kolej jest obecnie najbardziej ekologicznym środkiem transportu (przynajmniej w krajach z dużym udziałem ekologicznych źródeł w produkcji energii, ale w Polsce też zaczęło się to już zmieniać). Jedną z zalet Krakowa jest posiadanie stacji rozrządowej w Nowej Hucie przygotowanej do obsługi zakładów przemysłowych. Utrata jej lub ograniczenie jej możliwości, tak jak na przykład w projekcie Nowej Huty Przyszłości, a dokładniej Centrum Logistycznego w Ruszczy, który zakłada likwidację drugiej górki rozrządowej wraz z układami torowymi czyli znaczące obniżenie przepustowości stacji w zakresie zestawiania i wyprawiania pociągów. Uważam, że obszar w okolicy stacji, a w szczególności opuszczone części kombinatu powinny zostać zagospodarowane przez fabryki przemysłu wysokiej technologii, podłączone bezpośrednio torami do stacji kolejowej, ale tylko takie, które zgodzą się na import i eksport co najmniej ¼ towarów drogą kolejową. W tym celu miasto powinno rozważyć ulgi podatkowe dla firm spełniających wymagania.</p> |
| 11 | <p>jak konkretnie poprawić zagospodarowanie przestrzenne, aby miasto zmierzało w kierunku miasta 15-minutowego?</p> |
| 12 | <p>Konieczne jest upłynnienie transportu autobusowego (na całej długości głównych arterii miasta powinny być wydzielone buspasy - choćby w wersji czasowej - w godzinach szczytu) Należy priorytetyzować transport publiczny (musi być tańszy niż przejazd samochodem)</p> <p>2. Należy zwrócić uwagę na korzystanie z transportu uczniów i rodziców, odwożących dzieci do szkół - więcej autobusów bliżej szkół w godzinach szczytu)</p> <p>4. Przeanalizowanie "kobiecego" poruszania się po mieście i wzięcie pod uwagę badań na ten temat (krótsze ale częstsze trasy) - dopasowanie do tego przestrzeni miejskiej</p> |
| 13 | <p>Pełna integracja komunikacji zbiorowej (wraz z rowerami miejskimi) w jeden bilet</p> |
| 14 | <p>Miasto może budować więcej dróg dla rowerów i łączyć istniejącą infrastrukturę. Należy zwiększyć udział ruchu pieszego poprzez likwidację barier i zmniejszenie ruchu samochodowego. Należy zacząć tworzyć wygodne węzły przesiadkowe wewnątrz komunikacji miejskiej i w połączeniu z koleją.</p> |
| 15 | |
| 16 | <p>Lepsza promocja i przywileje dla użytkowników komunikacji zbiorowej, przywracanie a nie likwidowanie linii, np. 184 (dużo protestów mieszkańców), dopłaty miejskie do zakupu czy jazdy elektrykami i hybrydami.</p> |
| 17 | <p>W jaki sposób miasto Kraków dąży do idei miasta 15 minutowego?</p> |
| 18 | <p>Wydział Architektury i Urbanistyki powinien dostać nowe, priorytetowe zadanie - opracowanie materiałów dydaktycznych. Urbanistyka i transport to niezwykle skomplikowane sprawy. Cenna będzie choćby baza pojęć, którymi posługuje się urbanista miejski.</p> |
| 19 | |
| 20 | <p>Warsztaty, konsultacje, a przede wszystkim branie pod uwagę i aplikowanie wyników tych konsultacji przez urząd.</p> |
| 21 | <p>odwołać obecnego prezydenta</p> |

| | |
|----|---|
| 22 | Jestem za miastem 15-minutowym, w którym konieczność korzystania z samochodu jest sporadyczna. Dlatego miejska komunikacja i kolej miejska stają się kluczowymi do rozwoju zrównoważonego transportu. Bilety muszą być tanie i połączone. Tabor dostosowany do potrzeb seniorów i osób na wózkach, z wózkami i niepełnosprawnościami. Dodatkowo powinna być czynna klimatyzacja w każdym tramwaju |
| 23 | jak konkretnie poprawić zagospodarowanie przestrzenne, aby miasto zmierzało w kierunku miasta 15-minutowego? |
| 24 | – jak konkretnie poprawić zagospodarowanie przestrzenne, aby miasto zmierzało w kierunku miasta 15-minutowego? |
| 25 | Wybieranie komunikacji zbiorowej i roweru jako najszybszy i najwygodniejszy środek transportu |
| 26 | Działania w zakresie promocji zmian nawyków transportowych, zapewnienie taniej komunikacji zbiorowej i częstych kursów. |
| 27 | jak konkretnie poprawić zagospodarowanie przestrzenne, aby miasto zmierzało w kierunku miasta 15-minutowego? |
| 28 | Miasto powinno się troszczyć o mieszkańców, zwłaszcza tych najuboższych, często wykluczonych komunikacyjnie. Zamożni wjadą do centrum taksówką, biedni zostaną w swoich gettach, np. na Kurdwanowie. Podziały na 15 minutowe strefy tylko zwiększą różnicę między biednymi a uprzywilejowanymi. |
| 29 | Integracja wszystkich rodzajów transportu zbiorowego . |
| 30 | |
| 31 | |
| 32 | Darmowa komunikacja miejska i dodatkowe linie. |
| 33 | Przyjęcie do świadomości, że dla znacznej większości mieszkańców, podstawowym kryterium przy wyborze środka transportu jest czas dojazdu. Jeśli więc chcemy jakiś zmian w tym zakresie (przesiadka z samochodu na rower bądź komunikację miejską), trzeba wprowadzić rozwiązania, które sprawią że będą w stanie dotrzeć rowerem lub komunikacją miejską do celu szybciej aniżeli samochodem. Nie jest to nierealne i na podstawie wielu przykładów z Europy (i nie tylko) udowodnione. Trzeba po prostu pójść tą drogą i za lat 10-15 zebrać z tego plony. |
| 34 | |
| 35 | |
| 36 | |
| 37 | jak konkretnie poprawić zagospodarowanie przestrzenne, aby miasto zmierzało w kierunku miasta 15-minutowego? |
| 38 | Inwestycje w infrastrukturę, inwestycje w technologie w obszarze smart city, atrakcyjna i kompleksowa oferta transportu publicznego, parkingi park&ride. |
| 39 | Rozwój alternatyw- drogi dla rowerów, standardy piesze |
| 40 | Więcej ścieżek rowerowych? Edukowanie kierowców o tym, że rowerzysta na głównej ma pierwszeństwo przed samochodem wyjeżdżającym z podporządkowanej? Dużo trzeba mieć odwagi i nerwów, żeby jeździć w Krakowie rowerem zgodnie z prawem. |

| | |
|----|---|
| 41 | Panele dyskusyjne, audyty mieszkańców, branie pod uwagę komentarzy co do nowych tenorów. Na przykład tramwaj Krakowie i jest koszmarny w użyciu. |
| 42 | Precz z prześladowaniem nas pod pretekstem pseudoekologii! |
| 43 | '- wybierać transport zbiorowy, - poszerzać świadomość o środowisku, czystej energii, emisyjności, - głosować z perspektywą dłuższą niż tu i teraz, - promować w/w rozwiązania, |
| 44 | |
| 45 | |
| 46 | Miasto może wprowadzić programy motywujące mieszkańców do korzystania z zrównoważonego transportu, np. poprzez zniżki na bilety komunikacji miejskiej dla osób korzystających z rowerów lub carsharingu. |
| 47 | Miasto i mieszkańcy mogą współpracować przy wprowadzaniu nowych rozwiązań technologicznych, takich jak aplikacje mobilne do planowania podróży czy inteligentne systemy zarządzania ruchem, które pomagają zwiększyć efektywność transportu i zmniejszać negatywny wpływ na środowisko. |
| 48 | Miasto może inwestować w rozwój i modernizację transportu publicznego oraz tworzyć warunki sprzyjające rozwojowi roweru miejskiego i car-sharingu. Mieszkańcy mogą korzystać z tych usług i promować ich w swoim otoczeniu. |
| 49 | Zachęcać ludzi spoza Krakowa do korzystania ze zbiorowych form transportu (np. darmowe miejsca parkingowe dla aut, w których dojeżdżają co najmniej 2 osoby spoza wspólnego gospodarstwa domowego; np. bilety przystankowe a nie czasowe; np. więcej buspasów. |
| 50 | Jak konkretnie poprawić zagospodarowanie przestrzenne, aby miasto zmierzało w kierunku miasta 15-minutowego? |
| 51 | Możliwość składania zapytań i wniosków w tym temacie powinna być wyodrębniona od ogólnych kwestii. Dostępność ścieżek rowerowych powinna być normą. Miasto powinno szeroko informować, jak na codzień mieszkańcy mogą wpływać na warunki życia w mieście i co jest na bieżącorobionew tym kierunku. Kilkunastotysięczne dzielnice (np Kliny) muszą w szybszym tempie doganiać inne, lepiej skomunikowane obszary miasta |
| 52 | Promowanie innych niż samochód form komunikacji (MPK, pieszo, rowery, hulajnogi, motory, taksówki itp.) i kształtowanie infrastruktury miasta w taki sposób, aby korzystanie z tych form było wygodne. Kampanie społeczne na rzecz zmiany nawyków komunikacyjnych. |
| 53 | Mieszkańcy powinni mieć większe możliwości do wyrażania swoich potrzeb |
| 54 | Miasto i mieszkańcy mogą współpracować przy konsultacjach społecznych i projektach pilotażowych (takich jak https://gieldamiejskichtechnologii.pl/), co pozwala na lepsze dostosowanie polityki transportowej do potrzeb mieszkańców i skuteczniejsze rozwiązania problemów transportowych. |

Miasto Kraków powinno podejmować racjonalne decyzje w sprawie zarządzania ruchem oraz mieć na uwadze głównie dobro mieszkańców.

Kraków powinien w pierwszej kolejności zachęcać mieszkańców do korzystania ze środków komunikacji publicznej, wpływając na ceny biletów (które należą do najwyższych w Polsce, nawet w Warszawie jest taniej) i rozbudowując sieci połączeń tramwajowych i autobusowych (tu akurat działania Miasta są widoczne, powstają nowe trasy).

W drugiej kolejności należy wprowadzić takie rozwiązania na drogach, by przemieszczanie się samochodami było jak najbardziej efektywne, tzn. żeby trasy były jak najkrótsze i przepustowość jak największa. Należy porzucić utopijne marzenia o mieście bez samochodów i zająć się rozwiązywaniem realnych problemów, głównie korków.

Dopiero w trzeciej kolejności powinno się zająć planowaniem tras rowerowych i miejsc postojowych dla rowerów, ponieważ obecnie nie jest to priorytetem, biorąc pod uwagę stosunkowo małą liczbę ludzi poruszających się na codzień rowerami. Uważam, że Miasto Kraków powinno zachęcać mieszkańców do wyrażania własnego zdania na temat spraw, które ich dotyczą, i rzeczywiście brać pod uwagę ich odpowiedzi.

1. Mniej debili wśród urzędników

2. Mniej idealistów i upartych nie realistów wśród tychże

sprawmy aby Kraków nie pozostał bez mieszkańców. Jak do tej pory jest mocno sfokusowany na turystów

Poprawiając przepustowość głównych arterii i nie robią z wzdłuż ścieżek rowerowych.

Uważam, że Miasto Kraków obecnie stosuje nienajlepszą strategię czyli walkę z kierowcami poprzez ograniczanie przepustowości ulic (buspasy w miejscach gdzie jest ogromny ruch a autobus jeździ raz na jakiś czas, ścieżki rowerowe zamiast pasów ruchu jak na moście Grunwaldzkim) i dużą redukcję liczby miejsc parkingowych. Wygląda to tak, jakby mieszkańcy korzystający z samochodów byli problemem, którego należy się pozbyć. Według mnie należy brać pod uwagę potrzeby WSZYSTKICH mieszkańców, nie tylko tych jeżdżących MPK i na rowerach Budowa trasy Łagiewnickiej czy obwodnicy to duże inwestycje, jednak niekoniecznie mające bezpośredni wpływ na codzienne problemy komunikacyjne mieszkańców poruszających się setkami innych dróg w całym mieście. Osobiście korzystam z samochodu, MPK, roweru bądź chodzę na piechotę. Wybieram środek komunikacji w zależności od potrzeb i uważam, że gdyby każdy mieszkaniec poruszał się po mieście tak jak ja, to byłoby wszystkim dużo łatwiej. Wyzwaniem dla panelu ode mnie jest wymyślić jak można by zachęcić mieszkańców do korzystania z alternatyw dla samochodu bez przymusowego ograniczania ruchu.

Wykorzystać kolej

miasto powinni dazyc do zwiększenia udziału podróży rowerowych i mpk. używanie samochodu powinno być ostatecznością. mieszkańcy muszą mieć bogatą ofertę komunikacji publicznej i infrastruktury rowerowej

Możliwość wprowadzenia (może?) chociaż weekendowych darmowych kart dla kierowców - mieszkańców Krakowa na mpk - aby więcej samochodów mogło być zostawianych na obrzeżach miasta

| | |
|----|--|
| 63 | Ludzie będą korzystać z komunikacji miejskiej, jeśli będą mogli do niej dojść, niezależnie od wieku lub dojechać na rowerze. Jeśli miasto chce, żeby ludzie zaczęli korzystać ze zbiorkomu i rowerów, to władze miasta muszą finansować w pierwszej kolejności zbiorkom i infrastrukturę rowerową. Zmuszanie nas do coraz większych opłat za coraz gorszą infrastrukturę zbiorkomu świadczy o hipokryzji miasta, które w tej chwili broni interesów kierowców. |
| 64 | Pozostałe wyzwania z którymi miasto musi się zmierzyć to neutralność klimatyczna transportu-nie tylko zakup autobusów elektrycznych, ale także inwestycja w stacje ładowania dostępne dla mieszkańców. Flota pojazdów MPK musi być rozwijana tak, aby radziła sobie w mniej sprzyjających warunkach atmosferycznych. Szczególnie tej zimy widzieliśmy, że zarówno MPO jak i MPK niewydolnie radziło sobie z usuwaniem skutków śnieżyicy. Stale rozwijany musi być też ruch rowerowy, który pozwala zmniejszyć emisję z transportu, a także ma pozytywny wpływ na zdrowie mieszkańców. Trzeba uregulować kwestię wynajmu krótkoterminowego hulajnóg i rowerów-te pierwsze uporządkować, te drugie wprowadzić. |
| 65 | Współpracować z MPK i PKP w celu stworzenia wspólnej krakowskiej ?, małopolskiej aglomeracyjnej kary miejskiej, |
| 66 | Najważniejsze polubić się, odrzucić antagonizmy dzielące pieszych, rowerzystów i kierowców. Często tę rolę pełniemy wymiennie s co najważniejsze jesteśmy LUDŹMI mieszkańcami jednego miasta. Znajdźmy wspólne cele bo często na chodnikach zostawiają auta matki małych dzieci na które tak powołują się przeciwnicy parkowania na chodnikach. Te matki nie mają zbyt wiele czasu na poszukiwanie wolnych miejsc na parkingu osiedlowym bo dzieci czekają i się niecierpliwą. To tylko jeden przykład i dowód że sprawa jest złożona. Nie zawsze to co wydaje się pomocne faktycznie wszystkim potrzebującym pomaga |
| 67 | Powinno się dążyć do większej elektryfikacji transportu, kierować kierowców do wolnych miejsc. Być może narzucać cenowo rejony gdzie samochody parkować będą rzadziej. |
| 68 | Powinno organizować się ankiety i spotkanie ze społecznościami lokalnymi, które będą miały szansę wskazać problemy z płynną komunikacją w mieście oraz dobrać do tego odpowiednie strategie ekologiczne. |
| 69 | Udostępnianie swoich miejsc parkingowych. Prywatnych. |
| 70 | Wszelkie propozycje powinny być konsultowane z mieszkańcami |
| 71 | Miasto: integrować środki transportu, inwestować w szynową komunikację zbiorową, upłynniać ruch wszelkich pojazdów, a nie blokować go przez zawężanie jezdni, ulic szykanami, tworzenie jednokierunkowych stref ruchu, czy zbędnych zieleńców przy opanowanych przez spaliny ciągach (nieużywane ławeczki na trawnikach wzdłuż zakorkowanej ul. Kostaneckiego), budowę niefunkcyjnych ścieżek rowerowych na stromych podjazdach: ul. Kostaneckiego, ul. Reduta, plany na ul. Bohomolca. Mieszkańcy: więcej chodzić piechotą |
| 72 | Wyczołać dorożki. Dorożki w mieście są niehumanitarne i niebezpieczne dla ludzi |
| 73 | Zamiast greenwashingu czy frazesów o śladzie węglowym należy mówić o zdrowiu, etyce wielkich koncernów naftowo-motoryzacyjnych, finansowaniu wojen itp. Ludzie mają dość farmazonów |
| 74 | Bardziej dostępne fora dla mieszkańców |

| | |
|----|--|
| 75 | Obecność konnych dorożek - anachronizm na który nie ma już miejsca w świecie cywilizowanych, empatycznych ludzi, którymi przecież chcemy być. |
| 76 | Opinie muszą być wiążące dla władz miasta pod rygorem przyspieszonych wyborów samorządowych |
| 77 | Bilety przystankowe / odległościowe. Integracja kolej - komunikacja miejska, włącznie z lotniskiem |
| 78 | Dalsza optymalizacja, zagęszczenie połączeń komunikacyjnych w najbardziej obciążonych rejonach w zależności od potrzeb przewozowych w wyniku szczegółowych analiz zapotrzebowania na przewozy komunikacją miejską MPK. Kominkaty głosowe, by pasażerowie nie otwierali okien w pojazdach klimatyzowanych, o ile oczywiście prowadzący pojazd taką klimatyzację uruchomił, ponieważ różnie z tym bywa, a często jest tak, że albo klimatyzacja nie działa albo jest niwłaściwie uruchomiana (np. grzanie w środku lata lub przegrzewanie w okresie zimowym, kiedy pasażerowie są ciepłej ubrani). |
| 79 | badania, ankiety, konsultacje, aby wprowadzać zmiany zgodne z potrzebami mieszkańców, |
| 80 | Powinni walczyć o zmniejszenie ruchu samochodów |
| 81 | Skupienie się na najwyższej jakości transportu miejskiego z jednoczesnym zachowaniem atrakcyjności cenowej transportu zbiorowego. Kluczowe jest sprawienie, aby korzystanie z komunikacji zbiorowej było możliwie jak najatrakcyjniejsze dla mieszkańców |
| 82 | Zachęcać ludzi do korzystania z MPK poprzez niskie ceny biletów, a nawet darmową komunikację miejską. |
| 83 | |
| 84 | Promowanie komunikacji miejskiej |
| 85 | Zaprzestanie podnoszenia biletów na komunikację miejską - w obecnej chwili chyba tylko ludzie, którzy nie mają alternatywy z niej korzystają. Jakość usług pozostawia wiele do życzenia, złe zarządzanie spółką |
| 86 | Ze strony Miasta Krakowa uświadamianie w zakresie rozwiązań |
| 87 | ZACHĘCANIE DO KORZYSTANIA Z KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ, ALE TO MUSI BYĆ ZWIĄZANE ZE ZWIĘKSZENIEM DOSTĘPNOŚCI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ - JAZDA W TŁOKU NA JEDNEJ NODZE ZA 6 ZŁ NIE JEST ZACHĘCAJĄCA... |
| 88 | |
| 89 | |
| 90 | To wszystko |
| 91 | Gigantyczne korki w okolicach zjazdów od zielonek po grębałów |
| 92 | Miasto może brać pod uwagę głos mieszkańców, którzy zagłosowali za budową metra. Do tej pory miasto ignoruje ten głos. |
| 93 | Lobbować za tanimi biletami komunikacji miejskiej (zarówno jednorazowymi, jak i miesięcznymi) i wysokimi opłatami za parkowanie, wymagać kontroli emisji spalin i stopniowego podwyższania standardów w tym zakresie. |
| 94 | |

| | |
|-----|---|
| 95 | Miasto powinno angazowac cyfrowo mlodych mieszkancow w proces projektowania. Problemem dzisiejszych dzialan jest w mojej ocenie skupianie sie na glosie pokolenia lat 50-tych i 60-tych ktore z perspektywy poruszanych tu problemow bedzie obnizac swoja aktywnosc. Jezeli dzis miasto organizuje panel, dot. strategii transportowej, to trzeba miec na uwadze, ze od wypracowania strategii, przez koncepcje, opracowania projektowe, przetargi, proces inwestycyjny az po budowe moze minac dekada a w tym czasie beda zmienialy sie potrzeby mieszkancow, wraz ze zmianami demograficznymi populacji Krakowa. Trzeba o takich rzeczach mowic. |
| 96 | konsultacje, ankiety, analizy ekspertow |
| 97 | Konsultacje z mieszkancami sa bardzo dobre, choc wymagajace duzo wytrwalosci |
| 98 | |
| 99 | |
| 100 | Mieszkanicy powinni miec cos do powiedzenia a ZIKIT czy jak sie teraz to NKWD organizacji ruchu nazywa powinno byc cialem na ktorego dzialalnosc i kadre powinni miec wplyw mieszkanczy |
| 101 | Konsekwentnie utrudnialo zycie kierowcom, jednoczesnie caly czas rozbudowywac/pokazywac alternatywy. Edukowac w tym zakresie. I dawac przyklad. |
| 102 | stworzyc polaczenia komunikacji miejskiej z pociagami, promowac korzystanie z rowerow w kazdej grupie wiekowej- tworzenie parkinkow rowerowych na duze ilosci rowerow (zadaszonych np. na parkingach P+R) |
| 103 | |
| 104 | |
| 105 | Kolej linowa (ma ja np. Wroclaw) |
| 106 | Poprawa organizacji transportu publicznego, dostosowywanie jej do potrzeb mieszkancow. |
| 107 | Wjazd do centrum dla mieszkancow, taxi i komunikacji |
| 108 | Promocja komunikacji rowerowej |
| 109 | Konieczna pilna budowa metra ! |
| 110 | Miasto - brak podwyzek na bilety komunikacji miejskiej. Wdrozenie programu budowy bezpiecznych parkingow rowerowych na dzialkach miejskich jak i wspolnot mieszkaniowych. |
| 111 | |
| 112 | |
| 113 | Bierne i czynne wspieranie rozwoju komunikacji publicznej |
| 114 | Promocja transportu miejskiego i rowerowego. Ograniczyc wjazd samochodow osobowych. |
| 115 | Edukacja pieszych i rowerzystow |
| 116 | Darmowa komunikacja dla mieszkancow miasta. Tych zameldowanych |

| | |
|-----|--|
| 117 | Miasto ma obowiązek zwiększyć ilość kursów komunikacji zbiorowej, zwłaszcza w godzinach szczytu. Dać alternatywę a nie wykluczać komunikacyjnie zabraniając jazdy samochodem. |
| 118 | Być konsekwentnym w politykach transportowych - transport publiczny powinien być tani i dostępny. |
| 119 | Przez badania ruchu i spotkania z mieszkańcami. |
| 120 | |
| 121 | Tu też jest już za późno trzeba było tego typu pytania stawiać w chwili budowania ogromnej ilości budynków mieszkań w Krakowie Teraz jest już za późno ludzie muszą się przemieszczać transport musi docierać do punktów sprzedaży tego się zmienić nie da jedynym ratunkiem jest tylko i wyłącznie sprawnie dużo bardziej rozbudowana komunikacja miejska żadne inne działania nie są w stanie zmienić tego co zostało zepsute przez wiele wiele lat |
| 122 | Poprawa funkcjonowania transportu rowerowego i publicznego |
| 123 | Wzorować się np. na Tallinie |
| 124 | Mieszkańcy nie bardzo mogą wpływać na rozwój działań, ponieważ ich wnioski są najczęściej ignorowane. Sama jestem uczestnikiem takich paneli i spotkań dzielnicowych i wiem, jak przebiega dyskusja, a jakie wnioski poddyskusyjne publikują urzędnicy. Protokół rozbieżności byłby od nich dwa razy dłuższy. Więcej decyzji należałoby oddać panelom obywatelskim. Należałoby każdorazowo rejestrować spotkania i trzymać się ściśle wypracowanego konsensu. Należałoby reagować na zgłoszenia obywateli - najpierw przysłać odpowiedź, a następnie rzecz załatwić. Np. zbyt krótkie koszenie trawników, mimo deklaracji, wciąż ma miejsce. Żaden urzędnik nigdy nie pofatygował się zobaczyć te działania na żywo. Np. zgłaszane niewłaściwie zamontowanych studzienek w nowo oddanych nawierzchniach. Kontrola żadna. Petycje o zmianę lokalizacji przystanku - w koszu. Wycięte drzewo, rozjechany chodnik, porzucony samochód. Problem lokalnego przejścia dla pieszych przy ul Zawiszy/Fortecznej, który zgłaszano 30 lat! (Tak, wszyscy wiemy, że JUŻ jest remontowane. |
| 125 | Nie kombinować, nie zakazywać, nie ograniczać, skończyć z raktywistyczną, pseudoekologiczną i populistyczną narracją, dać nam żyć i decydować o rozporządzaniu własnym mieniem (samochód, rower, nogi), nie zmuszać. To ma być wybór, nie nakaz czy zakaz. Mam ochotę jechać samochodem - nic wam do tego. |
| 126 | przemysłane ustanawianie dróg jednokierunkowych , np.brak logiki przy ustanowieniu drogą jednokierunkową tylko części ok 200m ul. Krasickiego (w miejscu gdzie wcale nie jest bardzo wąsko natomiast reszta ulicy nie wiadomo czemu jest otwarta w obu kierunkach) |
| 127 | |
| 128 | Mieszkańcy mogą aktywnie uczestniczyć w rozwiązaniach crowdsourcingowych, gdzie za pomocą jakiejś aplikacji będą oznaczać trudność w zaparkowaniu w danym miejscu o danej godzinie. |

| | |
|-----|--|
| 129 | Poprawienie komunikacji miasta: przykład - należy powiązać inwestycję w III obwodnicę (trasa Zwierzyniecka i Pychowicka) z nadchodzącym zwiększeniem priorytetu komunikacji zbiorowej na ATW i ograniczeniem transportu indywidualnego w ramach II obwodnicy. |
| 130 | Zwiększenie priorytetu na finansowanie dróg rowerowych i infrastruktury dla komunikacji zbiorowej, w porównaniu z inwestycjami w indywidualny transport samochodowy. |
| 131 | Swoimi codziennymi wyborami (pieszo, rower, komunikacja) jeśli będą mieli naprawdę przyjazną i bezpieczną infrastrukturą do tego. Bez tego do nadal jest to na zasadzie "zaciskania zębów" albo przez prostu rachunek ekonomiczny. |
| 132 | Należy zrezygnować z forsowania budowy linii tramwajowych, które są kosztowne, generują korki-przecinając ciągi komunikacyjne- i wbrew pozorów nie są ekologiczne- wystarczy policzyć koszty eksploatacyjne na przejechanie 1 km tramwajem i samochodem. O metrze można zapomnieć bo jest to tylko chwyt marketingowy przed kolejnymi wyborami, a linie kolejowe są niewykorzystane lub źle projektowane -przykład SKA, gdzie nie pomyślano o odnodze łącznicy na północ Krakowa w rejon Olszy |
| 133 | Najlepszym rozwiązaniem byłyby referenda oraz badania społeczne niestety większość mieszkańców nie wie i nie zdaje sobie sprawy jak zarządzane jest miasto oraz jakie uchwały wchodzą w życie. To Kraków jest dla mieszkańców a nie dla urzędników wymyślających przepisy które utrudniają życie zamiast ułatwiać |
| 134 | Mieszkańcy mogą próbować oprotestować szkodliwe dla siebie decyzje miejskich urzędników. Ewentualnie, zaprzestać płacenia podatku dochodowego na terenie gminy, która ewidentnie szkodzi ich interesom. |
| 135 | Zakazać patoaktywistom pokroju Tadeusza Styrskiego uczestnictwa w spotkaniach. |
| 136 | Miasto może wpływać przez kształtowanie polityk. Mieszkańcy wyrazili swoje zdanie w referendum o metrze i drogach dla rowerów, którego wyniki miasto konsekwentnie ignoruje. |
| 137 | Nie wypowiem się w tym temacie, gdyż jestem w 100% samochodowa i NIC nie sprawi ze z niego zrezygnuję, więc pozostałe kwestie jak rowery czy kmk mnie zupełnie nie dotyczą i niewiele interesują |
| 138 | |
| 139 | Miasto powinno dokonać gruntownej modernizacji sieci tramwajowej oraz zapewnić szybki dojazd z dzielnic oddalonych od centrum dla osób pracujących w dzielnicach centralnych. |
| 140 | Brak swoistej "białej księgi transportowej" wyznaczającej kierunek rozwoju transportu na najbliższe 20-30 lat; unikanie powstawania "mordorów" - miejsc z ogromnym zagęszczeniem biurowców/sklepów/usług, które są wiecznie zatłoczone -> "decentralizacja" miasta. |
| 141 | Nie dotyczy |

| | |
|-----|---|
| 142 | Korzystanie z pojazdów samochodowych wyprodukowanych od 2012 r. Korzystanie z transportu kolejowo-tramwajowego oraz P&R. Jednak bez działań w ramach poprawy infrastruktury ze strony władzy publicznej nie jest to możliwe. |
| 143 | Zmniejszenie wpływu na decyzje grup aktywistów, radykałów. |
| 144 | |
| 145 | Zakończenie faworyzowania rowerzystów i MPK kosztem transportu indywidualnego. |
| 146 | |
| 147 | Mieszkańcy muszą przestać słuchać bredni opowiadanych przez urzędników. WŁADZA powinna zacząć słuchać mieszkańców, nie aktywistów miejskich czy tam rowerowych... |
| 148 | Większe inwestycje powinny być konsultowane z mieszkańcami, wyprowadzenie ruchu ciężarówek a także autokarowego poza granice miasta |
| 149 | Przede wszystkim wywalić Lukasa Franka |
| 150 | Zmienić osobę od opanowania ruchu w Krakowie |
| 151 | Utrzymanie niskiej ceny biletów MPK, budowa nowych ścieżek rowerowych nie kosztem istniejących chodników i jezdni. |
| 152 | ceny biletów mpk:))) |
| 153 | Podniesienie bezpieczeństwa pieszych (przejścia, oświetlenie) i rowerzystów (separacja od ruchu samochodowego) wpłynie korzystnie na zrównoważenie transportu (mniejsze wykorzystanie samochodów na rzecz innych środków). |
| 154 | Zachęty podatkowe za brak samochodu |
| 155 | Projekty drogowe powinny zapewniać bezpieczne chodniki i atrakcyjne przestrzenie publiczne. Pracownicy ZDMK powinni przejść szkolenia z zakresu najnowszych trendów w europejskiej urbanistyce i pamiętać, że punktem odniesienia w projektach zlokalizowanych w śródmieściu powinien być CZŁOWIEK, a nie samochód. |
| 156 | Lepsza komunikacja z "obwarzankiem" i na terenie "obwarzanka", tak żeby nie trzeba było jeździć własnym samochodem |
| 157 | |
| 158 | Główny temat to tzw. "rozładowanie korków" w mieście |
| 159 | Wybór środków transportu publicznego, w które powinno miasto inwestować. Z niezrozumiałych względów inwestujemy w nowe linie tramwajowe zamiast w BRT. Tramwaj właśnie traci swe przewagi (elektryczność i liczba pasażerów na jednego kierowcę) a infrastruktura tramwajowa jest znacznie droższa niż podobnie wydzielona autobusowa. Do tego tramwaj jest mniej elastyczny. |
| 160 | Powrót krakowskiego roweru miejskiego, miasto powinno dopłacać do darmowego systemu komunikacji rowerowej. |
| 161 | mieszkańcy powinni się zbuntować przeciwko zarządzeniom p. Franka które są bardzo głupie |
| 162 | |
| 163 | |

| | |
|-----|---|
| 164 | Trzeba zwiększyć odpowiedzialność karną dla urzędników za brak kontroli na wydane pozwolenia. Oraz bezwzględne przestrzeganie prawa budowlanego włącznie z egzekwowaniem nakazów rozbiórkowych wszelkich samowoli w mieście i na obrzeżach. |
| 165 | rozmowy |
| 166 | Zrealizujecie postanowienia z referendum z 2012 ! |
| 167 | Miasto mogłoby prowadzić cykliczne sondaże/ankiety/spotkania dotyczące planowanych działań lub inwestycji |
| 168 | Reducja ilości samochodów, zachęcająca sprawna komunikacja miejska, promowanie zdrowego trybu życia (jazda na rowerze). |
| 169 | Wyzwanie: zmuszenie Dyrektora zarządu transportu publicznego żeby zajął się niewydolna komunikacja miejska a nie utrudnianie za wszelką cenę życia kierowcom. |
| 170 | Problem braku Energi przez samochody elektryczne nadmierna konsumpcja powinno się zlikwidować przywileje bo jest ich coraz więcej co opinia KKM |
| 171 | |
| 172 | Budowa parkingów, darmowa lub za małe opłaty komunikacja po mieście |
| 173 | Zwiększenie liczby autobusów, bezpłatny przejazd autobusami dla wszystkich uczniów i studentów krakowskich szkół i uczelni, obniżenie cen biletów miesięcznych dla mieszkańców i osób pracujących na terenie Krakowa |
| 174 | Drogi powinny iść tunelami |
| 175 | Przejąć się na transport publiczny |
| 176 | Konsultacje z dużymi uczelniami, konkursy na najlepsze pomysły co do rozwiązań transportu. |
| 177 | Zachęcające zniżki na bilety łączone np PKP i tramwaje, zniżki na bilety okresowe |
| 178 | Miasto poprzez stworzenie warunków, w których transport publiczny i rowerowy będzie pierwszym i naturalnym wyborem. Mieszkańcy poprzez większy udział w procesie tworzenia nowych rozwiązań transportowych. |
| 179 | |
| 180 | Brak zdania. |
| 181 | Poprawić komfort korzystania z komunikacji miejskiej. W obrębie budowy torowisk stosować technologie, które zapewniają dużą trwałość i szybkość przejazdu. Nawet kosztem zwiększonego hałasu. |
| 182 | Wprowadzić oznakowanie odnośnie sugerowanego przebiegu trasy dla ścieżek rowerowych, które się nagle urywają. |
| 183 | Tańsze bilety aglomeracyjne, żeby mieszkańcy z aglomeracji chcieli przesiąść się do komunikacji miejskiej |

| | |
|-----|--|
| 184 | Atrakcyjne ceny biletów dla mieszkańców, więcej chodników i ścieżek rowerowych w całym mieście. Sporo ludzi chce jeździć rowerami, ale może się bać jeździć jezdnią z powodu wysokich prędkości samochodów, a nie chcą jeździć po chodnikach |
| 185 | Budowa parkingów kubaturowych lub podziemnych |
| 186 | |
| 187 | Dofinansowując transport publiczny, organizując go w porozumieniu z województwem, które mogłoby współfinansować niektóre linie. Ważne jest także staranie się o dotację z budżetu państwa, szczególnie w infrastrukturę kolejową i nowe przystanki, w tym uruchomienie nowych linii i budowę znacznej ilości nowych przystanków. |
| 188 | |
| 189 | Mieszkańcom należy dać wybór: atrakcyjna komunikacja miejska, drogi rowerowe, ciągi piesze vs. dojazd samochodem. Wybór, a nie forsowanie żadnej z tych metod transportu. Wszyscy musimy współistnieć w przestrzeni miasta. |
| 190 | |
| 191 | Inwestycje w zbiorkom |
| 192 | Rozwój sieci tramwajowej/metra do dzielnic peryferyjnych, usprawnienie transportu w przeludnionych dzielnicach jak np. Kliny |
| 193 | Niektóre osoby powinny się przesiąść z własnego auta do MPK lub SKA lub na nawet na rower. |
| 194 | '- |
| 195 | Inwestować bardzo mocno w infrastrukturę szynową i zintegrowaną komunikację podmiejską, co wpłynęłoby na zmniejszoną ilość busów. Same tramwaje już są w naprawdę dobrym stanie, trzeba teraz się skupić na torowiskach/skrzyżowaniach, aby tramwaje mogły jeździć szybciej i sprawniej. |
| 196 | przestać słuchać wyłącznie aktywistów miejskich/rowerowych |
| 197 | Likwidacja zbędnych ścieżek rowerowych, wyznaczenie więcej miejsc parkingowych w centrum, strefy płatnego parkowania darmowe dla mieszkańców |
| 198 | Tendencyjne pytanie |
| 199 | Miasto powinno likwidować bariery dla ruchu samochodowego zamiast je tworzyć |
| 200 | Usprawnić system dynamicznej informacji pasażerskiej wprowadzając do niej autobusy na każdym przystanku a nie tylko na wybranych. Zadbaj o sprawne połączenie MPK z PKP na terenie Krakowa, tak aby jeden przewoźnik uznawał bilety drugiego. |

| | |
|-----|---|
| 201 | Należy rozważyć czy sama polityka "zrównoważonego transportu" ma sens. Dotychczasowe doświadczenia pokazują, że taka polityka przynosi mizerne rezultaty i wiąże się dużymi kosztami i trudnościami dla mieszkańców. |
| 202 | Porzucenie z góry przyjętych tez w postaci "zrównoważonego transportu" pozwoli na merytoryczne poszukiwanie rozwiązań problemów. Przyjmowanie z góry rozwiązań bez sprawdzania czy będą skuteczne i będą się opłacać nie ma sensu. |
| 203 | nadal zbyt mały nacisk na budowę ścieżek rowerowych - są robione "przy okazji" i w ostatniej kolejności |
| 204 | Miasto rozwijając komunikację miejską i dostosowując ją do potrzeb mieszkańców, mieszkańcy zgłaszając te potrzeby i korzystając z udogodnień komunikacji miejskiej |
| 205 | Powinniście po raz pierwszy zmienić głos zapowiedzi przystankowych (i dodać do nich język angielski). |
| 206 | 1. Braki finansowe, kadrowe oraz ciągłe cięcia kursów. Historia powtarza się od lat. Musimy przekierować pieniądze z wielkich inwestycji drogowych na rozwój i utrzymanie oferty autobusów i tramwajów, bo inaczej wszelkie pomysły na poprawę nie są skuteczne. |
| 207 | 2. Ponadto należy skończyć z budową wielkich tras i układów drogowych przy budowie linii tramwajowych i innych inwestycji komunikacyjnych: wystarczą same tory, jak np. na Meissnera, czy w latach 1999/2000 na Kurdwanowie. |
| 208 | Nieustające inwestycje w komunikację miejską, w szczególności w tabor tramwajowy, stan torowisk i nowe trasy oraz zachęty dla mieszkańców do przesiadania się na KM. |
| 209 | unikanie populizmu, opieranie się na doświadczeniach i błędach innych (kraje zachodnie wycofują się od lat z rozwiązań, które my usilnie staramy się wdrażać w Krk) - nie zawsze większość ma racje vide. referendum z pytaniem o metro bez wiedzy o kosztach, korzyściach, realnych potokach, możliwych trasach itp. |
| 210 | Podnoszenie komfortu przemieszczania się rowerem - bezpieczne rozwiązania, pasy rowerowe oddzielone od ruchu samochodowego. Kolejna kwestia dotyczy zachowań użytkowników dróg, w tym zwłaszcza kierowców, w zakresie przestrzegania przepisów w strefie zamieszkania |
| | jedynym problemem są auta - jest ich za dużo i trzeba je eliminować |
| | Ja jako mieszkanka chciałabym, aby lepiej skomunikowane było osiedle Na Zakolu Wisły. Przynajmniej, żeby autobus 578 zatrzymywał się na koszykarskiej bądź stoczniowców, gdyż pomiędzy m1 a Podgórze SKA jest spora odległość, a potem zatrzymuje się w Łągiewnikach, Borsuczej i Lipińskiego, czyli 3 przystanki pod rząd. A pracownikom i mieszkańcom patrzeć na często kursujący 578, ale nie zatrzymujący się na jednym z przystanków daje nieźle w kość. |

| | |
|-----|--|
| 211 | <p>Ułatwienie możliwości codziennego zaangażowania w te tematy, interwencji, zgłaszania potrzeb. Ludzie na pewno mają dużo małych i mikro tematów które są dla nich istotne w codziennym poruszaniu się po mieście lub lokalnej okolicy, a podejmowanie których nie jest łatwe bo dochodzi do zderzenia z "procedurami", nieprzystępnością struktur urzędu miasta itp. Nawet tak fantastyczna inicjatywa jaką jest budżet obywatelski ma dość dużą "bezwładność" - odbywa się tylko raz do roku, wymaga ogromnego wysiłku i determinacji aby zgłosić własny projekt a to i tak z dużym ryzykiem braku jego akceptacji... a w takiej sytuacji przecież, temat nie powinien przepadać tylko z automatu być przejmowany jako temat miejski czy wojewódzki, skoro widać że jest na niego zapotrzebowanie. Potrzebujemy również maksymalnie prostego mechanizmu zgłaszania spraw i potrzeb i komunikacji zwrotnej z jednostek miejskich w formie szybkich prostych odpowiedzi a nie formalnych pism, dostarczanych w urzędowym terminie... ("miasto bliżej mieszkańca"). Może pomysłem byłoby "wykorzystanie" czy jakaś forma zatrudnienia czy zaangażowania aktywnych lokalnie, społecznie jednostek/osób które z pewnością funkcjonują w każdej dzielnicy miasta...</p> |
| 212 | <p>Miasto powinno zmienić priorytety budżetowe, mieszkańcy będą wtedy zadowoleni.</p> |
| 213 | <p>Miasto powinno mieć zwięzłe i jasno sformułowane plany rozwoju sieci komórkowej. Mieszkańcy powinni je znać i konsultować.</p> |
| 214 | <p>Nowe inwestycje powinny odwoływać się do planów i wskazywać jakie cele z planów realizują.</p> |
| 215 | <p>Integracja taryfowa w aglomeracji - obecnie jest wiele systemów taryfowych: Komunikacja Miejska w Krakowie, kolej aglomeracyjna, autobusy gminy Wieliczka, autobusy Kolei Małopolskich</p> |
| 216 | <p>Konieczne zwiększenie liczby kursów MPK i zmniejszenie ceny biletów</p> |
| 217 | <p>Zwiększenie komunikacji w weekend, jeśli rodzina 4 osobowa ma jechać autem lub komunikacja wybierze auto bo komunikacja weekendowa jest bardzo słaba. W godzinach od 12 do 20 na największych liniach powinny być kursy co 10 bądź 15 minut a nie jak do tej pory raz na 20. Dotyczy to szczególnie linii 1,3,8</p> |
| 218 | <p>Wprowadzenie udogodnień dla mieszkańców centrum miasta. parkingi Park and ride skorelowane z obszarem objętym Strefą Czystego Transportu.</p> |
| 219 | <p>Więcej tramwajów i autobusów, rozładowanie korków</p> |
| | <p>Projektowanie nowej zabudowy w sposób który pozwala ułatwienie spraw w pobliżu i która nie utrudnia dostania się do budynków pieszo i od strony komunikacji miejskiej. Zagęszczanie zabudowy w miejscach o dobrym połączeniu komunikacyjnym</p> |

220

Realizacja premetra w rzeczywistości jako załedwie podziemnego, kolizyjnego i zależnego od zwykłych linii tramwaju jest katastrofą - rozwiązanie zostało wytypowane jako najtańsze, ale jednocześnie niesie najmniejszą poprawę wizerunku i jakości krakowskiego transportu publicznego, zapewniając najmniejszą ewolucję w jakości podróży - tramwaj jest relatywnie awaryjny, powolny, mniej komfortowy od prawdziwego premetra, oraz metra ciężkiego.

Ponadto istnieją duże obawy, że premetro w takiej formie kompletnie nie będzie się nadawać w przyszłości do rozbudowy do pełniejszej formy metra gdyby zaistniała taka potrzeba. Przyszłe pokolenia mogą żałować tej realizacji.

221

jednym z największych problemów Krakowa jest rozbieżność przepisów i organizacji ruchu od stanu faktycznego, dotyczy to głównie chaosu parkingowego i braku inicjatywy służb w celu kontroli parkowania (SM ani Policja nie spełniają swojego zadania w temacie nielegalnego parkowania w mieście, panuje samowolka i bezkarność, a mieszkańcy miesiącami nie mogą doprosić się interwencji), innym przykładem jest znaczne wyłączenie z dostępności infrastruktury pieszej, rowerowej oraz transportu publicznego (przystanki) zimą - miejsca te nie są utrzymywane, przez co dla znacznej części mieszkańców konieczna jest rezygnacja i znalezienie alternatywnego środka transportu (np. taxi / prywatne auto zamiast roweru / autobusu)

222

brak

***Dodatkowe uwagi:Czy ma Pan_i jeszcze dodatkowe uwagi, które warto, abyśmy wzięli pod uwagę planując Krakowski**

1

2

Zacznijcie myśleć o zwykłych ludziach. Nie każdego stać na elektryczne auto, a ma dwójkę dzieci, które musi podrzucić na drugi koniec miasta.

3

4

Nie

5

Takie konsultacje powinny być wielopoziomowe - w jednej formule. Np. warto zacząć je na poziomie lokalnym - Rad Dzielnic. Potem porównać wyniki, wyciągnąć wnioski i kontynuować na poziomie centralnym - miejskim. Do tego czy są przewidziane analizy odnośnych projektów (zrealizowanych i nie) budżetów obywatelskich?

6

Zamykanie dla aut określonych dzielnic nie poprawi stanu powietrza. Utrudnia tylko życie zwykłym ludziom. Może w tym panelu tacy właśnie wezmą udział.

- eksperci powinni się wypowiedzieć o ramach prawnych dla stref parkowania na poziomie centralnym
 - uczestnicy powinni zostać zaznajomieni z zagadnieniami administracyjnymi i budżetowymi, tj. kto za co w mieście odpowiada (np. różnica między organizatorem a przewoźnikiem), jak wygląda współpraca w ramach aglomeracji, jaki jest budżet miasta i ile miasto może wydać na inwestycje i na utrzymanie, jak przebiegają inwestycje (od pomysłu i przetargu do budowy) i co, ile mniej więcej kosztuje, jak wyglądają wpływy do budżetu np. ze strefy parkowania i biletów
- eksperci powinni poruszyć temat planowania przestrzennego, tj. przedstawić i omówić Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla Krakowa i ościennych gmin
- należy podejść poważnie do problemu popytu indukowanego (dodanie nowych pasów ruchu zwiększa ruch, nie na odwrót)
- uczestnicy powinni zostać zapoznani przynajmniej z teoretycznymi podstawami polityki zrównoważonej mobilności miejskiej
- uczestnicy powinni poznać cechy środków transportu np. przepustowość dróg, tramwaju, koszty zewnętrzne np. hałas i zanieczyszczenie hałasem jako realne zagrożenie w funkcjonowaniu w dużym mieście

- dobór uczestników panelu powinien odzwierciedlać to, do czego dążymy pod względem np. modal splitu (tj. jak kto porusza się po mieście), a najlepiej by było, gdyby uwzględnił ludzi z odległych dzielnic, bo to skomunikowanie dzielnic między sobą jest największym wyzwaniem. Dużo ciekawsze spojrzenie na miasto pod tym względem ma np. rowerzysta z Bielan, niż kierowca ze Starego Miasta, choć głos tego drugiego też jest ważny. Ponieważ rozmawiamy o perspektywie 2030 r. i 2050 r., to powinniśmy np. wysłuchać ludzi starszych tj. powyżej 65 rż., bo emeryt lepiej wie, co jest potrzebne emerytowi, niż ktoś kto emeryturę i starość w mieście sobie tylko wyobraża. Tak samo młodzi ludzie powinni mieć swoją liczną reprezentację, ponieważ większość reprezentantów mieszkańców np. do rady miasta (57%) to osoby powyżej 40 rż. więc w sposób naturalny zdanie tych grup

eksperti powinni się wypowiedzieć o ramach prawnych dla stref parkowania na poziomie centralnym
uczestnicy powinni zostać zaznajomieni z zagadnieniami administracyjnymi i budżetowymi, tj. kto za co w mieście odpowiada (np. różnica między organizatorem a przewoźnikiem), jak wygląda współpraca w ramach aglomeracji, jaki jest budżet miasta i ile miasto może wydać na inwestycje i na utrzymanie, jak przebiegają inwestycje (od pomysłu i przetargu do budowy) i co, ile mniej więcej kosztuje, jak wyglądają wpływy do budżetu np. ze strefy parkowania i biletów
eksperti powinni poruszyć temat planowania przestrzennego, tj. przedstawić i omówić Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla Krakowa i ościennych gmin
należy podejść poważnie do problemu popytu indukowanego (dodanie nowych pasów ruchu zwiększa ruch, nie na odwrót)
uczestnicy powinni zostać zapoznani przynajmniej z teoretycznymi podstawami polityki zrównoważonej mobilności miejskiej
uczestnicy powinni poznać cechy środków transportu np. przepustowość dróg, tramwaju, koszty zewnętrzne np. hałas i zanieczyszczenie hałasem jako realne zagrożenie w funkcjonowaniu w dużym mieście
dobór uczestników panelu powinien odzwierciedlać to, do czego dążymy pod względem np. modal splitu (tj. jak kto porusza się po mieście), a najlepiej by było, gdyby uwzględniał ludzi z odległych dzielnic, bo to skomunikowanie dzielnic między sobą jest największym wyzwaniem. Dużo ciekawsze spojrzenie na miasto pod tym względem ma np. rowerzysta z Bielan, niż kierowca ze Starego Miasta, choć głos tego drugiego też jest ważny. Ponieważ rozmawiamy o perspektywie 2030 r. i 2050 r., to powinniśmy np. wysłuchać ludzi starszych tj. powyżej 65 rż., bo emeryt lepiej wie, co jest potrzebne emerytowi, niż ktoś kto emeryturę i starość w mieście sobie tylko wyobraża. Tak samo młodzi ludzie powinni mieć swoją liczną reprezentację, ponieważ większość reprezentantów mieszkańców np. do rady miasta (57%) to osoby powyżej 40 rż., więc w sposób naturalny zdanie tych grup wiekowych jest dużo lepiej reprezentowane na co dzień, niż osób młodszych i seniorów

8

9

10

Nie.

| | |
|----|---|
| 11 | <p>eksperti powinni się wypowiedzieć o ramach prawnych dla stref parkowania na poziomie centralnym uczestnicy powinni zostać zaznajomieni z zagadnieniami administracyjnymi i budżetowymi, tj. kto za co w mieście odpowiada (np. różnica między organizatorem a przewoźnikiem), jak wygląda współpraca w ramach aglomeracji, jaki jest budżet miasta i ile miasto może wydać na inwestycje i na utrzymanie, jak przebiegają inwestycje (od pomysłu i przetargu do budowy) i co, ile mniej więcej kosztuje, jak wyglądają wpływy do budżetu np. ze strefy parkowania i biletów eksperti powinni poruszyć temat planowania przestrzennego, tj. przedstawić i omówić Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla Krakowa i ościennych gmin należy podejść poważnie do problemu popytu indukowanego (dodanie nowych pasów ruchu zwiększa ruch, nie na odwrót) uczestnicy powinni zostać zapoznani przynajmniej z teoretycznymi podstawami polityki zrównoważonej mobilności miejskiej uczestnicy powinni poznać cechy środków transportu np. przepustowość dróg, tramwaju, koszty zewnętrzne np. hałas i zanieczyszczenie hałasem jako realne zagrożenie w funkcjonowaniu w dużym mieście dobór uczestników panelu powinien odzwierciedlać to, do czego dążymy pod względem np. modal splitu (tj. jak kto porusza się po mieście), a najlepiej by było, gdyby uwzględniał ludzi z odległych dzielnic, bo to skomunikowanie dzielnic między sobą jest największym wyzwaniem. Dużo ciekawsze spojrzenie na miasto pod tym względem ma np. rowerzysta z Bielan, niż kierowca ze Starego Miasta, choć głos tego drugiego też jest ważny. Ponieważ rozmawiamy o perspektywie 2030 r. i 2050 r., to powinniśmy np. wysłuchać ludzi starszych tj. powyżej 65 rż., bo emeryt lepiej wie, co jest potrzebne emerytowi, niż ktoś kto emeryturę i starość w mieście sobie tylko wyobraża. Tak samo młodzi ludzie powinni mieć swoją liczną reprezentację, ponieważ większość reprezentantów mieszkańców np. do rady miasta (57%) to osoby powyżej 40 rż., więc w sposób naturalny zdanie tych grup wiekowych jest dużo lepiej reprezentowane na co dzień, niż osób młodszych i seniorów</p> |
| 12 | Dopuszczenie do głosu kobiet, zwłaszcza młodych matek, które są wtórnie wykluczone w korzystaniu z przestrzeni miejskiej |
| 13 | Nie dziękuje |
| 14 | na ten moment nie |
| 15 | |
| 16 | Własna strona informacyjna a nie tylko na krakow.pl i FB, więcej promocji panelu, mniej błędów z datami zapisów do różnych elementów panelu ;) |

17

dobór uczestników panelu powinien odzwierciedlać to, do czego dążymy pod względem np. modal splitu (tj. jak kto porusza się po mieście), a najlepiej by było, gdyby uwzględnił ludzi z odległych dzielnic, bo to skomunikowanie dzielnic między sobą jest największym wyzwaniem. Dużo ciekawsze spojrzenie na miasto pod tym względem ma np. rowerzysta z Bielan, niż kierowca ze Starego Miasta, choć głos tego drugiego też jest ważny. Ponieważ rozmawiamy o perspektywie 2030 r. i 2050 r., to powinniśmy np. wysłuchać ludzi starszych tj. powyżej 65 rż., bo emeryt lepiej wie, co jest potrzebne emerytowi, niż ktoś kto emeryturę i starość w mieście sobie tylko wyobraża. Tak samo młodzi ludzie powinni mieć swoją liczną reprezentację, ponieważ większość reprezentantów mieszkańców np. do rady miasta (57%) to osoby powyżej 40 rż., więc w sposób naturalny zdanie tych grup wiekowych jest dużo lepiej reprezentowane na co dzień, niż osób młodszych i seniorów

18

19

Wyjść poza Kraków - ujęcie aglomeracji!

20

Nie

21

Skoro nie planujemy metra tylko jakiś substytut, warto na poważnie integrować cały transport miejski wokół aglomeracyjnej i regionalnej kolei

22

Opowiadam się za prośrodowiskowym ruchem w mieście. Jeśli mamy żyć bezpiecznie, to należy zmniejszyć ruch samochodów w mieście

eksperti powinni się wypowiedzieć o ramach prawnych dla stref parkowania na poziomie centralnym uczestnicy powinni zostać zaznajomieni z zagadnieniami administracyjnymi i budżetowymi, tj. kto za co w mieście odpowiada (np. różnica między organizatorem a przewoźnikiem), jak wygląda współpraca w ramach aglomeracji, jaki jest budżet miasta i ile miasto może wydać na inwestycje i na utrzymanie, jak przebiegają inwestycje (od pomysłu i przetargu do budowy) i co, ile mniej więcej kosztuje, jak wyglądają wpływy do budżetu np. ze strefy parkowania i biletów

eksperti powinni poruszyć temat planowania przestrzennego, tj. przedstawić i omówić Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla Krakowa i ościennych gmin

należy podejść poważnie do problemu popytu indukowanego (dodanie nowych pasów ruchu zwiększa ruch, nie na odwrót) uczestnicy powinni zostać zapoznani przynajmniej z teoretycznymi podstawami polityki zrównoważonej mobilności miejskiej

uczestnicy powinni poznać cechy środków transportu np. przepustowość dróg, tramwaju, koszty zewnętrzne np. hałas i zanieczyszczenie hałasem jako realne zagrożenie w funkcjonowaniu w dużym mieście

dobór uczestników panelu powinien odzwierciedlać to, do czego dążymy pod względem np. modal splitu (tj. jak kto porusza się po mieście), a najlepiej by było, gdyby uwzględniał ludzi z odległych dzielnic, bo to skomunikowanie dzielnic między sobą jest największym wyzwaniem. Dużo ciekawsze spojrzenie na miasto pod tym względem ma np. rowerzysta z Bielania, niż kierowca ze Starego Miasta, choć głos tego drugiego też jest ważny. Ponieważ rozmawiamy o perspektywie 2030 r. i 2050 r., to powinniśmy np. wysłuchać ludzi starszych tj. powyżej 65 rż., bo emeryt lepiej wie, co jest potrzebne emerytowi, niż ktoś kto emeryturę i starość w mieście sobie tylko wyobraża. Tak samo młodzi ludzie powinni mieć swoją liczną reprezentację, ponieważ większość reprezentantów mieszkańców np. do rady miasta (57%) to osoby powyżej 40 rż., więc w sposób naturalny zdanie tych grup wiekowych jest dużo lepiej reprezentowane na co dzień, niż osób młodszych i seniorów

- eksperci powinni się wypowiedzieć o ramach prawnych dla stref parkowania na poziomie centralnym
- uczestnicy powinni zostać zaznajomieni z zagadnieniami administracyjnymi i budżetowymi, tj. kto za co w mieście odpowiada (np. różnica między organizatorem a przewoźnikiem), jak wygląda współpraca w ramach aglomeracji, jaki jest budżet miasta i ile miasto może wydać na inwestycje i na utrzymanie, jak przebiegają inwestycje (od pomysłu i przetargu do budowy) i co, ile mniej więcej kosztuje, jak wyglądają wpływy do budżetu np. ze strefy parkowania i biletów
- eksperci powinni poruszyć temat planowania przestrzennego, tj. przedstawić i omówić Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla Krakowa i ościennych gmin
- należy podejść poważnie do problemu popytu indukowanego (dodanie nowych pasów ruchu zwiększa ruch, nie na odwrót)
- uczestnicy powinni zostać zapoznani przynajmniej z teoretycznymi podstawami polityki zrównoważonej mobilności miejskiej
 - uczestnicy powinni poznać cechy środków transportu np. przepustowość dróg, tramwaju, koszty zewnętrzne np. hałas i zanieczyszczenie hałasem jako realne zagrożenie w funkcjonowaniu w dużym mieście
 - dobór uczestników panelu powinien odzwierciedlać to, do czego dążymy pod względem np. modal splitu (tj. jak kto porusza się po mieście), a najlepiej by było, gdyby uwzględniał ludzi z odległych dzielnic, bo to skomunikowanie dzielnic między sobą jest największym wyzwaniem. Dużo ciekawsze spojrzenie na miasto pod tym względem ma np. rowerzysta z Bielan, niż kierowca ze Starego Miasta, choć głos tego drugiego też jest ważny. Ponieważ rozmawiamy o perspektywie 2030 r. i 2050 r., to powinniśmy np. wysłuchać ludzi starszych tj. powyżej 65 rż., bo emeryt lepiej wie, co jest potrzebne emerytowi, niż ktoś kto emeryturę i starość w mieście sobie tylko wyobraża. Tak samo młodzi ludzie powinni mieć swoją liczną reprezentację, ponieważ większość reprezentantów mieszkańców np. do rady miasta (57%) to osoby powyżej 40 rż., więc w sposób naturalny zdanie tych grup wiekowych jest dużo lepiej reprezentowane na co dzień, niż osób młodszych i seniorów

24

25

26

Rozwój dróg rowerowych! Szczególnie Wola Justowska, Olszanica, Bronowice

eksperti powinni się wypowiedzieć o ramach prawnych dla stref parkowania na poziomie centralnym uczestnicy powinni zostać zaznajomieni z zagadnieniami administracyjnymi i budżetowymi, tj. kto za co w mieście odpowiada (np. różnica między organizatorem a przewoźnikiem), jak wygląda współpraca w ramach aglomeracji, jaki jest budżet miasta i ile miasto może wydać na inwestycje i na utrzymanie, jak przebiegają inwestycje (od pomysłu i przetargu do budowy) i co, ile mniej więcej kosztuje, jak wyglądają wpływy do budżetu np. ze strefy parkowania i biletów eksperci powinni poruszyć temat planowania przestrzennego, tj. przedstawić i omówić Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla Krakowa i ościennych gmin należy podejść poważnie do problemu popytu indukowanego (dodanie nowych pasów ruchu zwiększa ruch, nie na odwrót) uczestnicy powinni zostać zapoznani przynajmniej z teoretycznymi podstawami polityki zrównoważonej mobilności miejskiej uczestnicy powinni poznać cechy środków transportu np. przepustowość dróg, tramwaju, kosztów zewnętrznych np. hałas i zanieczyszczenie hałasem jako realne zagrożenie w funkcjonowaniu w dużym mieście dobór uczestników panelu powinien odzwierciedlać to, do czego dążymy pod względem np. modal splitu (tj. jak kto porusza się po mieście), a najlepiej by było, gdyby uwzględniał ludzi z odległych dzielnic, bo to skomunikowanie dzielnic między sobą jest największym wyzwaniem. Dużo ciekawsze spojrzenie na miasto pod tym względem ma np. rowerzysta z Bielan, niż kierowca ze Starego Miasta, choć głos tego drugiego też jest ważny. Ponieważ rozmawiamy o perspektywie 2030 r. i 2050 r., to powinniśmy np. wysłuchać ludzi starszych tj. powyżej 65 rż., bo emeryt lepiej wie, co jest potrzebne emerytowi, niż ktoś kto emeryturę i starość w mieście sobie tylko wyobraża. Tak samo młodzi ludzie powinni mieć swoją liczną reprezentację, ponieważ większość reprezentantów mieszkańców np. do rady miasta (57%) to osoby powyżej 40 rż., więc w sposób naturalny zdanie tych grup wiekowych jest dużo lepiej reprezentowane na co dzień, niż osób młodszych i seniorów

27

Jeśli chcecie uczciwie podejść do tematu zrównoważonego transportu, zadajcie sobie 2 pytania: czym obecnie jeździcie (elektrycznym autem a może uberkiem) i czym jeżdżą wasi rodzice. A także, co tak naprawdę znaczy zrównoważony transport. Czy taki, na który stać wyłącznie uprzywilejowanych...

28

29

30

Większa ilość rond w mieście

31

32

Jeśli planujecie wprowadzać ograniczenia, zacznijcie od osób najbardziej uprzywilejowanych: radnych, dyrektorów jednostek miejskich. A schorowanych starszych ludzi zostawcie w spokoju. Już i tak są wykluczani na wielu poziomach.

*bezpłatna komunikacja miejska dla mieszkańców

*budowa BEZPIECZNYCH ścieżek rowerowych (stop wykluczeniu osób nieletnich, starszych oraz wszystkich tych którzy nie czują się komfortowo gdy przejeżdżają obok nich (często zdecydowanie zbyt blisko) metalowe pudła pędzące kilkadziesiąt kilometrów na godzinę. Jawną pogardą jest karać wszystkie te osoby, które najzwyczajniej w świecie boją się o siebie, za to, że wjadą na chodnik. Nie zapewniając warunków - przynajmniej nie krzywdź

*budowa metra (jeśli premetro ma punkty na których będzie kolidować z innymi formami ruchu, to przewaga szybkości jaką miało zapewnić będzie fikcją. Dobrą alternatywą jest również metrobus

eksperti powinni się wypowiedzieć o ramach prawnych dla stref parkowania na poziomie centralnym uczestnicy powinni zostać zaznajomieni z zagadnieniami administracyjnymi i budżetowymi, tj. kto za co w mieście odpowiada (np. różnica między organizatorem a przewoźnikiem), jak wygląda współpraca w ramach aglomeracji, jaki jest budżet miasta i ile miasto może wydać na inwestycje i na utrzymanie, jak przebiegają inwestycje (od pomysłu i przetargu do budowy) i co, ile mniej więcej kosztuje, jak wyglądają wpływy do budżetu np. ze strefy parkowania i biletów

eksperti powinni poruszyć temat planowania przestrzennego, tj. przedstawić i omówić Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla Krakowa i ościennych gmin

należy podejść poważnie do problemu popytu indukowanego (dodanie nowych pasów ruchu zwiększa ruch, nie na odwrót) uczestnicy powinni zostać zapoznani przynajmniej z teoretycznymi podstawami polityki zrównoważonej mobilności miejskiej

uczestnicy powinni poznać cechy środków transportu np. przepustowość dróg, tramwaju, kosztów zewnętrznych np. hałas i zanieczyszczenie hałasem jako realne zagrożenie w funkcjonowaniu w dużym mieście

dobór uczestników panelu powinien odzwierciedlać to, do czego dążymy pod względem np. modal splitu (tj. jak kto porusza się po mieście), a najlepiej by było, gdyby uwzględniał ludzi z odległych dzielnic, bo to skomunikowanie dzielnic między sobą jest największym wyzwaniem. Dużo ciekawsze spojrzenie na miasto pod tym względem ma np. rowerzysta z Bielania, niż kierowca ze Starego Miasta, choć głos tego drugiego też jest ważny. Ponieważ rozmawiamy o perspektywie 2030 r. i 2050 r., to powinniśmy np. wysłuchać ludzi starszych tj. powyżej 65 r., bo emeryt lepiej wie, co jest potrzebne emerytowi, niż ktoś kto emeryturę i starość w mieście sobie tylko wyobraża. Tak samo młodzi ludzie powinni mieć swoją liczną reprezentację, ponieważ większość reprezentantów mieszkańców np. do rady miasta (57%) to osoby powyżej 40 r., więc w sposób naturalny zdanie tych grup wiekowych jest dużo lepiej reprezentowane na co dzień, niż osób młodszych i seniorów

38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49

Należy tak skonstruować prawo, żeby nie opłacało się wjeżdżać do centrum. Ceny biletów muszą być utrzymane na niskim poziomie. Dobrze by było promować tanie czasowe karty transportowe na różne rodzaje transportu.

Mojego auta nie oddam! Ręce precz ode mnie zwyrodnialcy!

Lepsze są pytania zamknięte jeśli chcecie dotrzeć do szerszej opinii niż garstki ludzi.
Proponowałbym też przeprowadzać rozmowę choćby w formie czatu (nawet z botem) by uzyskać odpowiedzi na Wasze pytanie niż zostawiać takie jak to wolne pole to popisu.
I ostatnia uwaga - więcej pytań, bardziej szczegółowych niż obecną formą.
Pozdrawiam i dziękuję za uwagę.

Zachęcajcie, nie karzcie.

☒ eksperci powinni się wypowiedzieć o ramach prawnych dla stref parkowania na poziomie centralnym

☒ uczestnicy powinni zostać zaznajomieni z zagadnieniami administracyjnymi i budżetowymi, tj. kto za co w mieście odpowiada (np. różnica między organizatorem a przewoźnikiem), jak wygląda współpraca w ramach aglomeracji, jaki jest budżet miasta i ile miasto może wydać na inwestycje i na utrzymanie, jak przebiegają inwestycje (od pomysłu i przetargu do budowy) i co, ile mniej więcej kosztuje, jak wyglądają wpływy do budżetu np. ze strefy parkowania i biletów

☒ eksperci powinni poruszyć temat planowania przestrzennego, tj. przedstawić i omówić Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla Krakowa i ościennych gmin

☒ należy podejść poważnie do problemu popytu indukowanego (dodanie nowych pasów ruchu zwiększa ruch, nie na odwrót)

☒ uczestnicy powinni zostać zapoznani przynajmniej z teoretycznymi podstawami polityki zrównoważonej mobilności miejskiej

☒ uczestnicy powinni poznać cechy środków transportu np. przepustowość dróg, tramwaju, koszty zewnętrzne np. hałas i zanieczyszczenie hałasem jako realne zagrożenie w funkcjonowaniu w dużym mieście

☒ dobór uczestników panelu powinien odzwierciedlać to, do czego dążymy pod względem np. modal splitu (tj. jak kto porusza się po mieście), a najlepiej by było, gdyby uwzględniał ludzi z odległych dzielnic, bo to skomunikowanie dzielnic między sobą jest największym wyzwaniem. Dużo ciekawsze spojrzenie na miasto pod tym względem ma np. rowerzysta z Bielan, niż kierowca ze Starego Miasta, choć głos tego drugiego też jest ważny. Ponieważ rozmawiamy o perspektywie 2030 r. i 2050 r., to powinniśmy np. wysłuchać ludzi starszych tj. powyżej 65 rż., bo emeryt lepiej wie, co jest potrzebne emerytowi, niż ktoś kto emeryturę i starość w mieście sobie tylko wyobraża. Tak samo młodzi ludzie powinni mieć swoją liczną reprezentację, ponieważ większość reprezentantów mieszkańców np. do rady miasta (57%) to osoby powyżej 40 rż., więc w sposób naturalny zdanie tych grup wiekowych jest dużo lepiej reprezentowane na co dzień, niż osób młodszych i seniorów

50

51

52

53

54

55

56

57

brak

W demokratycznym państwie władza jest wybrana przez obywateli i powinna zawsze reprezentować interesy społeczeństwa. Dlatego zachęcam, by rząd Krakowa wysłuchiwał mieszkańców i działał na ich korzyść, a nie koncentrował się na zapewnianiu zysku sobie i zaprzyjaźnionym spółkom.

więcej ścieżek rowerowych

58

Realnie wjazd do miasta to w dużej części wjazd mieszkańców sąsiednich gmin z dziećmi ,po zakupy i w różnych innych celach których nie da się osiągnąć na rowerze więc promowanie transportu opartego na komunikacji rowerowej jest oderwaniem od rzeczywistości i spojrzeniem z punktu widzenia młodego zdrowego człowieka nieobciążonego różnymi obowiązkami rodzinnymi i opiekuńczymi

59

60

Obniżyć prędkość na trasach wlotowych do miasta do 50 km/h. Dzisiaj zapraszamy kierowców do wjazdu do miasta, vide ul. Bobrzyńskiego, Zakopiańska, Wielicka

61

na kilku ulicach pomimo wielu zgłoszeń do straży miejskiej nadal samochody blokują chodniki i ograniczają widoczność na skrzyżowaniach. potrzebna jest kontrola i wzmocnienie działań SM

62

63

Transport zbiorowy w mieście powinien być bezpłatny dla mieszkańców płacących tu podatki i tani dla pozostałych. Należy postawić na rozwój infrastruktury rowerowej i rozwijać miasto pod kątem potrzeb ludzi, osób starszych, niepełnosprawnych. Należy zazielenić miasto i usprawnić ciągły ruch pieszo-rowerowy oraz maksymalnie zlikwidować ruch samochodowy. Pan Prezydent powinien przesiąść się do komunikacji zbiorowej i na rower, bo oglądanie miasta zza szyby limuzyny zdecydowanie nie służy mu do wyrobienia sobie opinii na temat poziomu życia w mieście i potrzeb jego mieszkańców. Życzyłabym sobie, żeby podobną decyzję podjęli rządzący miastem i radni.

64

65

66

67

Parkingi osiedlowe czy można je powiększać?

68

Zwiększenie linii autobusowych w obszarach na obrzeżach miasta np przy granicy Kraków-Kocmyrzów

69

Rozwój infrastruktury oraz narzędzi informatycznych.

70

71

Dbłość o kluczowe zagadnienia w skali miasta (premetro bliżej plant niż planowany przystanek przy ul. Rajskiej, więcej przystanków kolejowych: Prądnik, Żabinec, północna obwodnica, Olsza, ul. Mogilska, Al. Pokoju+ węzły przesiadkowe, koniecznie zapewnić wyloty S7 i S52 na południe, III obwodnica i Trasa Balicka dla samochodów). Należałoby pomyśleć o korytarzu dla kolei dużych prędkości (Łódź będzie miała taką trasę, a do tego jeszcze tunele dla kolei aglomeracyjnej i to niemal bez ponoszenia kosztów przez miasto). Zaniechanie niebezpiecznych eksperymentów typu zawężanie ul. Mikołajczyka, pomysły dewastacji wiaduktu i wprowadzenia zamiast bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Okulickiego, dodatkowych rond i meandrującego tramwaju (choć ma tam być docelowo premetro), a wszystko to pod ogromnym szpitalem, gdzie karetka zamiast korzystać z osobnych pasów ruchu slalomują pomiędzy szukanami) i pamiętanie o oczywistościach, że np. pacjent do szpitala piechotą, rowerem, ani hulajnogą nie pojedzie, tylko raczej taksówką albo jednak go ktoś z rodziny zabierze swoim samochodem.

72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89

| |
|---|
| |
| Fajna inicjatywa |
| Kilka razy spotkałem się z głosem- to nie w naszej gestii- to PKP lub jakiś inny organ - a chodziło o wykonanie kilku schodków umożliwiających dostęp do komunikacji dla mieszkańców Bieżanowa do pętli na Złocieniu Scchodki do peronu nad potokiem,!! |
| Gratuluję pomysłu i dziękuję, że mogłam się wypowiedzieć. |
| Prywatny transport samochodowy również jest potrzebny, wszelkie próby jego zmniejszenia muszą mieć charakter edukacyjny, urbanisryczny i ekonomiczny, bez grrenwashingu ani odgórnych zakazów |
| Połączenie Krakowa z okolicami trasami rowerowymi do codziennego, bezpiecznego użytku |
| |
| wprowadzić carpooling, dodać parkingi przy stacjach PKP w całym mieście, P+R powinny być lokalizowane przy kluczowych węzłach komunikacyjnych np. Rondo Matecznego, Rondo Grunwaldzkie, Łągiewniki, Nowy Kleparz, wspólny bilet na wszystkie środki komunikacji miejskiej w cenie 22 x bilet 60-minutowy czyli obecnie 132 zł zamiast biletu na wszystkie linie za obecne 80 zł, dodać bilet dla kierowcy i pasażerów samochodu parkującego w ramach opłaty za parkowanie, podnieść ceny za parkowanie, aby rotacja była szybsza, |
| Większe możliwości przemieszczania się pieszych w centrum miasta |
| Nie mam |
| MPK działa sprawnie jednak nie jest konkurencyjne cenowo do przejazdu samochodem. Zachęcić ludzi do korzystania z MPK może tylko obniżenie cen biletów. |
| Przejazdy samochodem powinny zostać ułatwione jak to tylko możliwe - z każdej dzielnicy powinny istnieć przynajmniej 2-3 połączenia alternatywne z innymi dzielnicami (tu bardzo by pomogła trasa zwierzyniecka i pychowicka). Kolej powinna odgrywać większą rolę w transporcie miejskim. Przejazd powinien odbywać się na podstawie biletów MPK i to niezależnie od rodzaju pociągu do którego się wsiądzie. |
| |
| Brsk |
| |
| |
| DOPÓKI KOMUNIKACJA MIEJSKA BĘDZIE PRZEPEŁNIONA A BILETY DROGIE, TO NADAL BĘDĄ MIESZKAŃCY JEŹDZIĆ SAMOCHODAMI. NACISK NALEŻY POŁOŻYĆ NA KOMUNIKACJĘ ZBIOROWĄ. PASAŻEROWIE NA NIEKTÓRYCH LINIACH NIE MIESZCZĄ SIĘ DO POJAZDÓW - TO JEST NIEDOPUSZCZALNA SYTUACJA. |
| |
| |

| | |
|-----|---|
| 90 | |
| 91 | Napełnienie środków komunikacji miejskiej w poranki weekendowe, zawsze woziły powietrze |
| 92 | |
| 93 | Miasto ma być przyjazne i zdrowe dla mieszkańców, szczególnie osób płacących tu podatki |
| 94 | |
| 95 | Upewnienie się że w panelu będą brali udział nie tylko mieszkańcy Krakowa. Jednym z celow panelu powinno byc opracowanie systemu zachęt zeby osoby spoza Krakowa rezygnowaly z dojazdu indywidualnego. Nie da sie takiego skutecznego systemu stworzyc bez zrozumienia potrzeb i motywacji jednej z waznych grup uzytkownikow systemu transportu. |
| 96 | |
| 97 | Myślę, że pokazywanie liczb dotyczących innych krajów i dużych miast będą przydatne. Skorzystanie z doświadczeń innych jest dobrym kierunkiem. Nie musimy odkrywać Ameryki za każdym razem. |
| 98 | |
| 99 | |
| 100 | Dlaczego organizuje się ruch w Krakowie nieracjonalnie i dlaczego dyskryminuje się ideologicznie transport indywidualny? Było jakieś nieznanne mi objawienie gdzie Istota Wyższa powiedziała rowery są cacy i autobusy a samochody be? |
| 101 | |
| 102 | Uważam że w naszym mieście samochody poruszają się za szybko i nie chodzi mi tylko o zbyt duże limity prędkości ale o to że ludzie ignorują już obecne ograniczenia i jeżdżą bardzo szybko- może więcej fotoradarów/ patroli drogówki pomogło by. Dodatkowo nocami, najczęściej w okolicy końca tygodnia ludzie w sportowych autach uzasadniają "wycigi" po mieście i mkną z prędkościami powyżej 100 km. Czy można z tym skończyć? |
| 103 | Dobrze by było, aby Panel obejmował nie tylko wypowiedzi urzędników głoszących jedyną słuszną strategię, jak to jest w większości miejskich tzw. konsultacji, lecz zakładał też wysłuchanie mieszkańców i - co ważne - wzięcie pod uwagę ich zdania |
| 104 | |
| 105 | Audyt. Gdzie najczęściej marnowane są pieniądze? Projekt metra? Wszelkie tego typu wydatki bezsensownie obciążają budżet uniemożliwiając zrównoważony rozwój. |
| 106 | Likwidacja komunikacji tramwajowej, na rzecz taboru elektrobusego. Zamiana torowisk na wydzielone szlaki komunikacji autobusowej i trolejbusowej. |
| 107 | Dajcie życie ludziom w centrum i otwórzcie grzegórzecką, wielopole i blich |
| 108 | Parkingi Park and ride |
| 109 | KONIECZNA PILNA BUDOWA METRA |

110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130

| |
|---|
| |
| |
| |
| |
| Promujcie komunikację miejską to jedyna rozsądna alternatywa dla Krakowa. |
| Powrót do zasygnalizowania przez oczekujących na przystanku na żądanie potrzeby zatrzymania się autobusu. /Obecnie autobus zatrzymuje się gdy na przystanku są ludzie a przystanek obsługuje kilka lini i nikt nie wsiada. |
| Zlikwidować parkingi i ścieżki rowerowe na jezdniach |
| Trzeba zaproponować dopłaty do wymiany samochodów na nowsze, dać ulgę np podatkową dla jeżdżących rowerami do pracy. |
| |
| |
| Dalsza modernizacja taboru w kierunku coraz większej liczby pojazdów niskopodłogowych. Zwiększenie częstotliwości kursowania tramwajów i autobusów kosztem ich pojemności |
| Utrudniać nie utrudniać ludziom życia nie zakazywać tylko próbować zmieniać coś na lepsze aby ludzie sami podejmowali decyzje o tym jak zmienić swoje przyzwyczajenia |
| Rowerzy są rozwiązaniem transportowym i prozdrowotnym. Bądźmy jak Kopenhaga. |
| Czy przebija się hasło "Pierwszeństwo absolutne dla pieszych i rowerzystów |
| Zdecydowane zwiększenie ilości przejść dla pieszych. W mieście mieszkają ludzie, nie samochody. Zdecydowane zwiększenie ilości przejazdów rowerowych przez jezdnie. Zarówno piesi jak i rowerzyści mają ograniczone zasoby sił, więc w przestrzeni miejskiej powinni mieć możliwość płynnego i najprostszego poruszania się. Do tego dochodzi problem z przestrzeniami grodzonymi, gdzie dawniej obowiązywało prawo nakazujące pozostawienie przejścia. Przez brak tych przejść miasto staje się labiryntem nie do pokonania, a przez to miejscem nieprzyjaznym do życia. |
| Tak, obudźcie się, przestańcie wprowadzać nic nie dające ograniczenia (zakaz palenia drewnem, sct, sor-y). |
| Bezwzględne konsultacje takich rozwiązań powinny się odbywać w biurach dzielnic tak aby swój głos mogli oddać najbardziej zainteresowani z konkretnego obszaru. |
| |
| Obniżenie kosztów parkingów kubaturowych. Rozwiązania, które zachęcą ludzi do rezygnacji z samochodu na rzecz komunikacji zbiorowej w przypadku, gdy w miejscu docelowym nie ma szans na zaparkowanie. Wysokość opłaty parkingowej zależna od miejsca i godziny. |
| |
| |

| | |
|-----|--|
| 131 | Skupić się na inwestycjach które premiować będą w końcu zero-emisyjny lub niskoemisyjny transport, zwłaszcza w zasięgu 2 obwodnicy, ale też i połączeń metropolitalnych. Na razie to dokleja się to głównie jako czynnik wpływający dobrze do współfinansowania inwestycji drogowych (podkrakowskie ZITy są tego najlepszym przykładem, gdzie wyrzuca się w błoto pieniądze na tylko utrudniającą życie infrastrukturę rowerową) . |
| 132 | Niech Policja włączy się w temat usprawniania ruchu, chociażby monitorując sytuacje drogowe, proponując ulepszenia , a nie tylko na łapaniu pseudo piratów za przekroczenia prędkości o 10 km/h (jechał pan 60 a było 50 straszne zagrożenie dla bezpieczeństwa chociaż nikogo nie było w pobliżu. |
| 133 | Jest dużo miejsc w Krakowie gdzie w ciągu ostatnich lat została zmieniona organizacja ruchu(np.redukcja 2 pasów do 1) te miejsca przed zmianami się korkowały ale w miarę płynnie ruch się luzował, w tym momencie większość tych miejsc stoi przez złe zmiany i decyzje wydawane zza biurka. |
| 134 | nie |
| 135 | Na kompromis jest szansa. Niestety nie zawsze jest on darmowy. Proszę o tym pamiętać. |
| 136 | Liczyć przepustowość w ludziach a nie pojazdach. Samochód to wynalazek XX wieku który na naszych oczach odchodzi do lamusa. Nie tracmy na te pomyłkę czasu i pieniędzy. Przykłady miast które już osiągnęły transportową równowagę są znane na świecie. I nie są nimi amerykańskie miasta. |
| 137 | |
| 138 | |
| 139 | |
| 140 | Nie dyskryminujcie dla zasady kierowców, daleko większym problemem jest niekontrolowana zabudowa i brak dróg dojazdowych, przez co obecna sieć komunikacyjna jest na granicy wydolności. |
| 141 | Bardzo dziękuję za przeprowadzenie ankiety! |
| 142 | Dziękuję. |
| 143 | Zmniejszyć wpływ ZTP na ogólną politykę transportową. |
| 144 | |
| 145 | Zwiększenie kontroli stref zamkniętego ruchu (Stare Miasto, Kazimierz) oraz budowę lub przywrócenie przepustowości dróg alternatywnych (Dietla, Grzegorzewska itd) |
| 146 | |
| 147 | Zacznijcie słuchać ludzi |
| 148 | |
| 149 | Nie zapraszać nikogo z Politechniki Krakowskiej tylko kogos z innej uczelni spoza Krakowa który spjrzy na to innym okiem |
| 150 | |
| 151 | |

| | |
|-----|--|
| 152 | '- |
| 153 | Zmiana istniejących dojazdów do skrzyżowań aby priorytetyzować pieszych w centrum miasta a nie samochody. Optymalizacja przestrzeni dla mieszkańców, a nie ruchu tranzytowego. |
| 154 | Przełożenie konsultacji na działania urzędników |
| 155 | Kluczowym elementem transportu w mieście jest ruch pieszy. |
| 156 | b.dobry pomysł z darmowymi rowerami elektrycznymi dla mieszkańców, powinno być więcej miejsc gdzie można rower zostawić |
| 157 | |
| 158 | Miejsca parkingowe na osiedlach. Jest ich zdecydowanie za mało w porównaniu do liczby samochodów. |
| 159 | |
| 160 | Rozwój lokalnych centrów: usług, handlu, parku miejskiego, przestrzeni typu plac, rynek, Woonerf. W każdej dzielnicy. Aby stworzyć integrującą przestrzeń mieszkańców, odciążyc centrum miasta i zmniejszyć ruch do śródmieścia, zwiększyć atrakcyjność Krakowa. |
| 161 | |
| 162 | |
| 163 | Cały czas stawiam na transport tramwajem, co również ma wpływ na czystość powietrza. |
| 164 | |
| 165 | nie |
| 166 | Np Aleje na całej długości powinny dostać tramwaj , wykluczenia komunikacyjne np PN Obwarzek nie ma kolei, Zach Krk nie ma dostępu rowerowego , większy udział kolei aglomer - budowa przestanków, itd |
| 167 | Aby pod płaszczykiem inwestycji w zrównoważoną mobilność nie realizować inwestycji drogowych (np. tramwaj na Ruczaj, tramwaj na górkę narodową, tramwaj Meissnera - Mistrzejowice) |
| 168 | Nie |
| 169 | Przestańcie słuchać aktywu rowerkowego/miejskiego, który ma mnóstwo czasu na swoje fantazje... Posłuchajcie codziennych problemów mieszkańców, którzy borykają się z utrudnianym każdego dnia im życiem. |
| 170 | Rozwój lini tramwajowych napowietrznych ewentualnie ale to dopiero w latach 2050 i późniejszych budowa metra |
| 171 | |
| 172 | Jako miasto nie możemy wyeliminować samochodów starszych roczników z prostego powodu, nie każdego stać na nowy samochód który ma mniej niż 10 lat, |
| 173 | Więcej automatów biletowych na przystankach autobusowych, częstsze mycie autobusów i tramwajów |
| 174 | |
| 175 | |
| 176 | Nie |

| | |
|-----|--|
| 177 | Małe autobusy często kursujące z obrzeży Krakowa do przystanków tramwajowych |
| 178 | Wziąć pod uwagę rozwiązania holenderskie rozwiązania z zakresu projektowania infrastruktury miejskiej. |
| 179 | |
| 180 | Nie. |
| 181 | Nie |
| 182 | Żeby na bilecie miesięcznym mpk można było podróżować kolejami małopolskimi (aktrakcyjna cena biletu) |
| 183 | |
| 184 | Miasto musi wziąć odpowiedzialność za to, co przez lata robili deweloperzy. To nasze miejsce do życia i nie możemy pozwalać na to, żeby wszystko powstawało bez ładu i pomysłu. |
| 185 | Połączenie tramwajowe z Wieliczką |
| 186 | |
| 187 | Myślę, że kwestia planowania przestrzennego jest tutaj kluczowa. Na już istniejących osiedlach konieczne jest poprowadzenie linii transportu zbiorowego, w tym linii tramwajowych, które mogłyby przebiegać przez same osiedla, a nie być lokowane na obrzeżach przy dużych arteriach komunikacyjnych. Warto także rozważyć budowę brakującego połączenia tramwajowego na całym odcinku trasy Łągiewnickiej, jak i tzw. III obwodnicy tramwajowej, czy budowę tramwaju w ciągu al. Trzech Wieszców, przez Rondo Matecznego, ul. Kamińskiego aż do ul. Wielickiej. Tramwaj na Kliny, os. Złocień i Azory. |
| 188 | Najważniejszy jest odpowiedni dobór ekspertów. To muszą być bardzo postępowe, progresywnie myślące osoby. W przeciwnym razie rekomendacje panelistów będą mocno zachowawcze jeśli nie wstecznicke. |
| 189 | |
| 190 | |
| 191 | |
| 192 | Realizacja zaplanowanych dróg jak np. 8 Pułku Ułanów, bez której np. trasa Łągiewnicka nie ma sensu |
| 193 | Należy pomyśleć jak zintegrować SKA z MPK. |
| 194 | ! |
| 195 | |
| 196 | bez nowych dróg obwodowych transport nie polepszy się znacząco, ale można spróbować działać z sygnalizacją świetlną |
| 197 | Metro zamiast premetra oraz tramwaju na ATW |
| 198 | Po Krakowie nie da się już normalnie poruszać, życie tu to koszmar |
| 199 | Zlikwidować SCT, rowery do parków. |
| 200 | |
| 201 | |

| | |
|-----|--|
| 202 | dokończyć ruch tylko w jednym kierunku na I obwodnicy (z wyjątkiem podzamcza - tam zrobić chodnik i ścieżkę rowerową), wyrzucić większość ruch z Dietla na II obwodnicę |
| 203 | Ulgi w opłatach w infrastrukturze kulturalnej i sportowej dla mieszkańców gmin ościennych którzy przyjadą komunikacją podmiejską do Krakowa lub zostawiają auto na p+r przy petli |
| 204 | Brak uwag. |
| 205 | 1. Należy poprawić warunki poruszania się pieszo: dojście piesze do przystanków KMK jest integralną częścią podróży. Wygodne i szerokie chodniki, szpalery drzew, łatwe przekraczanie dróg oraz ogólna estetyka przestrzeni publicznej zapewnia, że ludzie są skłonni przejść dalej do przystanku. |
| 206 | Tramwaje, tramwaje i jeszcze raz tramwaje, to jest przyszłość KM w Krakowie, czy to się podoba kierowcom czy nie. Miasta przyszłości to miasta bazujące na ekologicznym transporcie zbiorowym. Ważna jest integracja z koleją, sensowne ceny biletów okresowych, nowe trasy tramwajowej, nowoczesny tabor, pierwszeństwo dla tramwajów na skrzyżowaniach itp. |
| 207 | <p>polityka piesza i rowerowa miasta - standardy infrastruktury</p> <p>dostępność dla osób o szczególnych potrzebach w przemieszczaniu się (rodzaje nawierzchni, przeszkody terenowe, meble miejskie, infrastruktura towarzysząca)</p> <p>model biletowy - bilety przystankowe a może model londyński z wyborem najbardziej atrakcyjnego planu taryfowego na dany moment wg faktycznego korzystania z systemu</p> <p>integracja z innymi przewoźnikami (PKP, KM)</p> <p>estetyka przestrzeni - jak projektować ciągi komunikacyjne, których wartością będzie ładne miasto - ekrany?, pasy zieleni, barierki/słupki, rozmieszczenie znaków drogowych i SIP, przystanki, parkomaty</p> <p>smart rozwiązania w zarządzaniu/sterowaniu ruchem - np. komu sygnalizacja świetlna ma dawać priorytet</p> <p>płynność ruchu czy większa dostępność do przejść dla pieszych</p> |
| 208 | |
| 209 | |
| 210 | Tańsze bilety okresowe, np. roczny na Śląsku dla mieszkańca to 120zł. Nie mówię o takiej kwocie, ale warto o tym pomyśleć. |
| 211 | |

| | |
|-----|--|
| 212 | Cięcia w komunikacji miejskiej są chyba największym problemem (zawieszenie linii 5, likwidacja linii 12, mniejsze częstotliwości kursowania chociażby 139). To zniechęca. |
| 213 | Przeciętnemu mieszkańcowi ciężko rozróżnić która jednostka miejska zajmuje się czym. Np które drogi albo linie tramwajowe buduje ZDMK a które ZIM i dlaczego? Powinny być jasne wytyczne. Możliwe, że dobrze byłoby mieć też jakiś punkt kontaktowy, gdzie można się zwrócić ze sprawą lub pytaniem, by zostało ono przekazane do odpowiedniej jednostki. |
| 214 | Zbyt duże parkingi przy nowych budynkach (bloki, biura), co zachęca do używania samochodu |
| 215 | |
| 216 | Naprawdę potrzeba jest zatroszczyć się o osoby starsze, na wózkach, o kulach, niewidome itp tych osób jest bardzo dużo. |
| 217 | nie |
| 218 | Zmniejszenie korków od ul. Dworcowej aż do Wieliczki, więcej dużych parkingów |
| 219 | |
| 220 | Powinna istnieć możliwość wzięcia w nim udziału zdalnie. |
| 221 | |
| 222 | brak |