

Zaczynamy! Co należy zrobić, by zapewnić lepszą optymalizację przemieszczania się po mieście?	Co należy zrobić w obszarze zarządzania miejscami parkingowymi w mieście?	Co należy zrobić, aby zmniejszać emisję różnych zanieczyszczeń pochodzących z transportu w Krakowie?	I na koniec, w której dzielnicy Krakowa mieszkaż?
Promować ruch pieszy, rowerowy i transport zbiorowy.	Wprowadzić płatne parkowanie w niedziele. Zweryfikować wartość stawek w centrum (powinno być drożej) oraz poza centrum (np. w rejonie Błostali planowane 6zł za godzinę to moim zdaniem za dużo). Ceny parkowania powinny być optymalizowane pod kątem zajętości miejsc parkingowych w strefie - w godzinach szczytu powinno być około 10% miejsc wolnych.	Ograniczyć ruch samochodowy i wyeliminować stare pojazdy nie spełniające norm Euro 3, itp. Szczególnie należy zwrócić uwagę na stare i zniszczone busy wożące ludzi do Krakowa.	Dzielnica XIV Czyżyny
Udrożnić główne arterie komunikacyjne, zmienić synchronizację sygnalizacji świetlnej, zmienić priorytety na skrzyżowaniach z sygnalizacją, tak by promiować bardziej obciążone kierunki. Zlikwidować powstałe zwężenia ulic (np. Medweckiego, Meissnera) by przywrócić ich przepustowość. Analiza zasadności buspasów na nieuczestniczanych przez więcej niż 2 linie trasach (np. ciąg ul. Lipska - Botewa).	Analiza "naturalnych" miejsc, w których parkują mieszkańcy. Zamiast ich likwidacji i stawiania słupków, warto rozważyć ich legalizację. Zadbanie by każdy z miejskich urzędów posiadał parking dostępny dla interesantów. Rewizja SPP oraz rozważenie jej ograniczenia, wyznaczenie nowych miejsc parkingowych. Egzekwowanie na deweloperach budowy ogólnodostępnych miejsc parkingowych wokół inwestycji, kontrola miejsc, w których zarządcy, deweloperzy po zakończeniu inwestycji wprowadzili zakazy parkowania.	Zanieczyszczenie powietrza w Krakowie nie wyłka z transportu, a z niewłaściwej gospodarki urbanistycznej powodującej coraz gęstsza zabudowę i ograniczanie przewietrzania miasta. Warto zainteresować się tym, czym palą mieszkańcy okolicznych gmin. Dodatkowo budowa parkingów Park&Ride na obrzeżach by zachęcić do korzystania przez przyjezdnych z komunikacji miejskiej. Poprawa komunikacji miejskiej, rewizja siatki połączeń i częstotliwości kursów, atrakcyjna oferta cenowa dla mieszkańców, obecnie taniej jest jechać autem/laksówką niż komunikacją zbiorową.	Dzielnica XIII Podgórze Dzielnica III Prądnik Czerwony
Poszerzanie dróg, budowa dróg szybkiego ruchu, zwiększanie liczby miejsc parkingowych	Zwiększać ich ilość	Nic, indywidualny transport samochodowy nie powoduje znaczącego wzrostu zanieczyszczeń co pokazała pandemia - był zdecydowanie mniejszy ruch, a powietrze wciąż beznadziejne.	Dzielnica V Krowdrza
Zmniejszyć ilość samochodów prywatnych, a zwiększyć pojazdów transportu publicznego.		Zmniejszyć ilość emisji. Zwiększyć ilość emisji. Zmniejszyć korki i ilość progów, samochody po progach przyspieszają i emitują więcej spalin	Dzielnica XIV Czyżyny Dzielnica XIV Czyżyny
Można to łatwo osiągnąć – zwiększając koszty parkowania w Krakowie i finansując z tych pieniędzy komunikację miejską (zamiast z biletów). Wszyscy wygrają, Ci których stać jeżdżą bez korków i parkują bez problemów. Ci, których nie stać na wysokie opłaty, jeżdżą MPK za darmo.	Podnieść ceny, szczególnie za długi postój, jak ludzi nie będzie stać aby stać cały dzień to nie przyjadą autem.	Nie wprowadzającie smrodliwego, spalynowego ścieku przez środek lotniska w Czyżynach	Dzielnica XIV Czyżyny
Przed wszystkim słuchać mieszkańców	Udosłonepniać na potrzeby krótkiego parkowania zamiast zalegania	Zmniejszyć korki i ilość progów, samochody po progach przyspieszają i emitują więcej spalin	Dzielnica XIV Czyżyny
Zatrzymajcie zabudowę zielonego lotniska w Czyżynach! Odstąpić od skandalicznego pomysłu budowy drogi w środku zielonej otuliny!	Jak nie zmaruncie 26 milionów złotych na bzdurna drogę przez środek zabytkowego lotniska to można za to wybudować p&r	Nie wprowadzającie smrodliwego, spalynowego ścieku przez środek lotniska w Czyżynach	Dzielnica XIV Czyżyny
uzupełnić brakujące fragmenty dróg rowerowych, zadbac o ich jakość bo wiele z nich nie spełnia standardów wynikających z rozporządzenia (krawężniki, nierowne przejazdy, słabe oznakowanie...)	zajac się POWAZNIE pojazdami parkującymi nielegalnie, głównie na chodnikach	wyrwkowe kontrole spalin prowadzone przez policje	Dzielnica III Prądnik Czerwony
wspólny bilet na kolej SKA, tramwaje i autobusy			
możliwość parkowania na parkingach park and ride również cała doba a nawet dwie doby			
udostępnienie parkingów sklepowych i marketowych w niedziele niehandlowe dla użytkowników zewnętrznych			
zmienić przepisy budowlane wprowadzające hybrydy parking wielopoziomowy otwarty z dwóch stron i zamknięty z dwóch przeciwnych co pozwoli lokalizować takie parkingi scianami bliżej granicy działki niż to jest możliwe dla parkingów otwartych w obecnym	w terminologii budowlanej są stanowiska postojowe - nie realizować takich równoległe do ulic ale prostopadłe lub pod kątem,	mniej samochodów osobowych	Dzielnica XIII Podgórze
1. Regularnie kontrolować czy buspasami poruszają się faktycznie samochody do tego uprawnione, co pozwoli uniknąć blokowania buspasa, gdy ktoś "na gwałt" chce zjechać z buspasa na sąsiedni zakorkowany pas, bo a zakretem zobaczy niespodziewany radiowóz. Nie pojedzie dalej, tylko blokuje buspas, aż go ktoś wpuści. 2. Zamontować kamery na skrzyżowaniach przed którymi są często korki (np. Pisarka, Stella-Sawickiego i Florera) aby nie optacalo się wjeżdżać na skrzyżowanie jeśli nie ma możliwości zjechania z niego. Obecnie wspomniane skrzyżowanie jest non-stop zablokowane przez samochody jadące do góry ku Bora-Komorowskiego. Nikt tego nie kontroluje, służb nie ma. Podobnie jest na skrzyżowaniu pod wiaduktem Opolska-29 listopada przez samochody jadące z Centrum w kierunku Ikea. 3. Przebudować przy okazji budowy drogi do Cogiteon zjazd z os. Oświetlenia na Bora-Komorowskiego. 4. Zlikwidować część lewoskrętów: nie z każdej uliczki kierowca będzie skręcać w lewo np. na drogę krajową. Niech dojedzie do ważniejszej drogi i wtedy dać mu lewoskręt na sygnalizatorze z niej niech ma płynne włączenie się do ruchu. 5. Urzędnicy powinni rozmawiać z ludźmi przed wprowadzeniem zmian a nie isć na rympał, bo się wie lepiej (np. autobus przez Avie). 6. Urzędnicy ZDMK powinni mieć zakaz jeżdżenia samochodami służbowymi - pojeżdżą MPK, to zobacza realne skutki wdrażanych pomysłów.	1. Podnieść opłaty za parkowanie przez samochody z rejestracją inną niż KR. 2. Nie likwidować obecnych miejsc parkingowych "przy okazji" remontów i napraw ulic,	1. Poprawić przepustowość głównych arterii (lepsze zgranie świateł). Dlaczego jadąc z dozwoloną predkością ul. Stella-Sawickiego spod Obi nie da się przejechać na zielonym na światłach przy zjeździe z Oświecena? Podobnie jest w przeciwnym kierunku. Wystarczy o kliknięcie sekund przestawić światła. 2. Wyciszać ruch na drogach osiedlowych a usprawniać na przelotowych (Andersa, Dąbrowskiej, Solidarności) 3. Nie zamieniać ulic na parkingi - to za droga sprawa. 4. Firmy wykonujące prace drogowe powinny płacić na zajęciu pasa drogowego aby nie optacalo się go zajmować niepotrzebnie. Obecnie są to tanie miejsca składowiska na całej palety krawężników, kostki czy innych rzeczy.	Dzielnica XIV Czyżyny
Pieszorowerowe tunele pod liniami kolejowymi, w miejscach. Ścieżki pieszorowerowe wzdłuż niektórych linii kolejowych			Dzielnica II Grzegórzki
Spowodować aby środki komunikacji miejskiej nie jeździły stadami (czyli jeden za drugim) a później przez 15 min nic.	Zwiększyć strefę	Wprowadzić połączenia nie przejeżdżające przez centrum	Dzielnica III Prądnik Czerwony
Uatrakcyjnić komunikację zbiorową i rozbudować infrastrukturę rowerową	Należy zwiększyć koszt abonamentu mieszkańca i wpłwy przekierować na budowę parkingów P+R	Właściwie nadzorować stacje kontroli pojazdów, bo SCT nic nie zmienia jak będą po niej jeździć nowe auta bez DPF i katalizatorów	Dzielnica VIII Dębni
Ścieżka rowerowa wzdłuż Wilgi powinna być dociągnięta aż do bulwarów wiślanych. Przed ulicą Konopnickiej powinna zjechać z walu na między wale i potem pod mostem w ciągu ulicy Konopnickiej, oraz pod mostem rRetmańskim łącząc się z ścieżką wzdłuż Wisły. Dla mnie osobście byłoby to skrócenie drogi do pracy i jakieś 5 minut, a kosztowałyby jakiś promil tego co trasa łagiewnicka. Pozdrawiam	Znacznie zwiększyć liczbę zadanych miejsc parkingowych dla rowerów. Głównie na osiedlach, tam gdzie ludzie trzymają rowery najwięcej czasu.	Inwestować w ekologiczne środki transportu	Dzielnica XIII Podgórze Dzielnica II Grzegórzki
Należy prowadzić redystrybucję przestrzeni - zmniejszać ilość powierzchni miasta przeznaczoną dla samochodów, uzyskana powierzchnia przeznaczona do poprawy przemieszczania transportem zbiorowym, a także w celu tworzenia dróg dla rowerów.	Należy uniemocnić nielegalne parkowanie w strefie płatnego parkowania, rozszerzać strefę płatnego parkowania. Przestać uzależniać budowę mieszkań od równoczesnej budowy miejsc parkingowych.	Ulice tylko dla transportu zbiorowego	Dzielnica II Grzegórzki
Dalsze uzupełnianie sieci DDR, wyrównanie krawężników w ciągu DDR, darmowa komunikacja miejska, egzekwowanie przepisów dot parkowania aut.	Likwidować miejsca parkingowe.	Należy bezwzględnie faworyzować komunikację miejską względem transportu samochodami. Należy zwiększyć tempo rozwoju infrastruktury rowerowej.	Dzielnica II Grzegórzki
Organizacja dróg/pasów dla rowerów łączących w sposób ciągły długie odległości. O ile relacja wschód-zachód to niemal bezkolizyjna droga wzdłuż Wisły, tak kierunek północ - południe to tragedia. Zapewnienie takiego połączenia, jak najprostszego i z przystankami ograniczonymi do minimum, pozwoliłoby przekonać większą ilość osób, że rower może być przyjemny, bezpieczny i o wiele szybszy niż samochód, jako	Płatne strefy powinny być tańsze za pierwszą godzinę, za to jeszcze droższe za drugą, i zaporowo drogie za każdą następną. Tak aby przyjąć samochodem do centrum na dużej niż coś szybko zalać, był tylko w przypadkach absolutnej konieczności. + Symboliczna strefa w niedziele ;)	Darmowa komunikacja miejska, kontrole emisji spalin z pojazdów codziennie na rogatkach miasta, z odbieraniem dow. rejestracyjnych	Dzielnica XVIII Nowa Huta
		Postawik elektronicznie atomową :) a że do tego daleko, to komunikacja miejska nie powinna być w prąd a w wodór.	Dzielnica VIII Dębni

<p>Budować świadomość społeczną i przygotowywać zachęty do innych niż auto form transportu</p>	<p>Stłupkozy i rozwoju SPP ciąg dalszy przy poprawie jakości infrastruktury drogowej</p>	<p>Rozejść SCT i dotować zakup pojazdów niskoemisyjnych</p>	<p>Dzielnica IV Prądnik Biały</p>
<p> kierować się w stronę zmiany modelu transportowego w celu zmniejszenia udziału samochodów prywatnych w podróży na rzecz transportu zbiorowego (w tym koleji), ruchu rowerowego i pieszego</p>	<p>zmniejszać podaż (i to drastycznie) w szczególności w obszarach poza II obwodnicą - wprowadzając SPP I (ważne!!) zmniejszając bądź likwidując minima parkingowe z planów zagospodarowania!</p>	<p>realizować założenia SCT i działać w kierunku poprawy oferty transportu zbiorowego, infrastruktury rowerowej, a także zmniejszać średni pokonywany dystans (dodęszczać miasto i zapewniać odpowiednie rozłożenie w przestrzeni zabudowy mieszkaniowej (wielorodzinnej!), miejsc pracy, usług i usług publicznych</p>	<p>Dzielnica I Stare Miasto</p>
<p>wspierać komunikację miejską; obecnie ceny biletów jednorazowych są niemal równe kosztom ponoszonym na jazdę samochodem co sprawia, że nie jest to środek pierwszego wyboru w sytuacjach gdy inne sposoby napytokają na trudności (pogoda, okresy wyjazdowe itp).</p>	<p>Nie zwiększać ich ilości, bo nowe miejsca to nowe pojazdy. Opłaty parkingowe przeznaczać na wsparcie MPK infrastruktury rowerowej.</p>	<p>wyznaczyć strefy wolne od transportu spalinyowego, pobierać opłaty za wjazd pojazdów spoza miasta, ograniczać korki, nie rejestrować w mieście pojazdów prestarzałych technologicznie i niesprawnych</p>	<p>Dzielnica VIII Dębniki</p>
<p>Ustanowić ograniczenie prędkości 30 km/h jako standardowe na obszarze całego Krakowa. Na ulicach, które funkcjonują jako główne ciągi komunikacyjne znakami zostanie podniesiona prędkość do 50 czy nawet 70 km/h, tak jak ma to miejsce obecnie. Dodatkowo należy pilnie wprowadzić filtrowanie tranzytu, by uchronić ulice, które nie są do tego predystynowane, przed niechcianym ruchem tranzytowym.</p>	<p>Przed wszystkim należy precyzyjnie zinventaryzować miejsca postojowe, by poznać ich prawdziwą liczbę, a nie szacunkową. Następnie należałoby np. w referendum, zdecydować, że w obszarze śródmieścia funkcjonalnego liczba miejsc postojowych nie może wzrosnąć. Dlaczego? Badania pokazują, że tworzenie miejsc postojowych zachęca do posiadania i używania samochodu.</p>	<p>Przed wszystkim należy skutecznie zacząć działać na rzecz zmniejszenia ruchu, czyli wracamy do punktu pierwszego - filtrowanie tranzytu jest sprawdzonym, tanim i skutecznym narzędziem w zarządzaniu ruchem. To rozwiązanie nie dzieli ludzi na biednych i bogatych, czyli takich których stać na samochód spełniający normy Strefy Czystego Transportu. Filtrowanie tranzytu traktuje wszystkich użytkowników samochodów równo.</p>	<p>Dzielnica II Grzegorzki</p>
<p>Lepsze mapki</p>	<p>Zwiększyć ich ilość, do dziś mi się opłaca przyjechać autem ze Skawiny, bo nie ma jednego połączenia do centrum.</p>	<p>Skonczyć obwodnice!!! Zwiększyć ilość połączeń spoza miasta. Brakuje długodystansowych małych busów. Zapraszam pod Skawinę o 8 rano</p>	<p>Dzielnica VIII Dębniki</p>
<p>Miasto jest jakie jest. Obecnie rosnimy w liczbę ludzi i aut (bo to auta najwięcej jednak miejsca zajmują). Musimy próbować zmienić w ludziach podejście aby wybór auta do pojechania po bułki nie był pierwszym wyborem. Ludzie z wygody potrafią 500 m podjeżdżać autem po bułki, do pracy nawet.</p>	<p>Liczba miejsc parkingowych bez zwiększania. Wywalenie samochodów okupujących stałe miejsca parkingowe z miasta</p>	<p></p>	<p>Dzielnica XIII Podgórze</p>
<p>Zsynchronizować światła na głównych ulicach. Kiedyś była informacja z jaką prędkością trzeba jechać aby zdążyć na następnych światłach.</p>	<p>Wywieść wraki.</p>	<p>Uplłynić ruch na głównych ulicach.</p>	<p>nie mieszkam w Krakowie</p>
<p>jeden tani bilet miesięczny na mpk i pociągi w obrębie Krakowa (50PLN)</p>	<p>wprowadzić opłaty w niedziele i podnieść ceny</p>	<p>cena biletów mpk jest nadal wyższa niż koszt dojazdu samochodem + koszty parkowania przy dojeździe np 4 osobowej rodziny</p>	<p>Dzielnica VI Bronowice</p>
<p>Uspokajać ruch</p>	<p>bardziej równomiernie rozmieszczają miejsca do parkowania</p>	<p>promować zbiorkom, promować rower, UTO, poprawiać infrastrukturę rowerową ze szczególnym uwzględnieniem ciągłości infrastruktury i jej oznakowania. Nawet nowa infrastruktura często jest trudna w użytkowaniu lub do zrozumienia dla mniej zaawansowanych użytkowników, co skłania ich do wyboru samochodu zamiast roweru.</p>	<p>Dzielnica I Stare Miasto</p>
<p>usunąć przeszkody w ruchu autobusowym (wydzielić buspasy, zamknąć niektóre ulice dla ruchu samochodowego), zwiększyć częstotliwość kursów, wprowadzić nowe linie autobusowe prowadzone przez huby transportu miejskiego jak ICE czy Rondo Mogiłskie, zagęścić siatkę wydzielonych ścieżek rowerowych</p>	<p>zwiększyć koszt korzystania z miejsc parkingowych</p>	<p>uatrakcyjnić transport zbiorowy i rowerowo/pieszny</p>	<p>Dzielnica V Krowodrza</p>
<p>Odważniejsze wydzielanie DDR z jezdni i odważniejsze wytyczanie buspasów tam, gdzie są co najmniej 2 istotne linie autobusowe.</p>	<p>Należy wprowadzić więcej dróg jednokierunkowych, w celu filtrowania tranzytu oraz zwiększenia możliwości wyznaczania miejsc parkingowych na jezdni. Chodniki powinny być uwalniane od parkowania.</p>	<p>Należy zadbać o rzeczywisty priorytet, ustalony za pomocą infrastruktury typu buspasy i wydzielone torowiska, transportu publicznego - ludzie będą wybierać autobusy i tramwaje chętniej, jeżeli będą mieć gwarancję, że nie utkną w autobusie czy tramwaju w tym samym korku, w którym stałby jadąc samochodem.</p>	<p>Dzielnica IV Prądnik Biały</p>
<p>Najlepsze efekty w postaci optymalizacji proces przemieszczania się po mieście w stosunku do kosztów dałoby wprowadzenie monitoringu i rzeczywistego egzekwowania zakazu wjazdu na skrzyżowanie w sytuacji, gdy nie ma możliwości opuszczenia go. Na wielu kluczowych skrzyżowaniach jest to chroniczny problem, który powoduje olbrzymie zakłócenia płynności ruchu.</p>	<p>Liczba miejsc parkingowych w ścisłym centrum miasta (wewnątrz drugiej obwodnicy) należy stopniowo zmniejszać. Konieczna jest skuteczne egzekwowanie parkowania w miejscach niedozwolonych – system, w którym Straż Miejska z własnej inicjatywy nie podejmuje interwencji, a reaguje jedynie na zgłoszenia, nie jest efektywny.</p>	<p>Ograniczyć ruch samochodów niespełniających odpowiednich norm emisji spalin. Władze miasta muszą zebrać się na odwagę i powrócić do zakazu poruszania się po mieście busów, które charakteryzują się ponadnormalną emisją cząstek stałych i trujących gazów. Takie pojazdy powinny docierać jedynie do stacji przesiadkowych KMK.</p>	<p>Dzielnica VII Zwierzyniec</p>
<p>Więcej buspasów, większe ograniczenia dla wjazdu samochodem, więcej bezkolizyjnych dróg dla rowerów</p>	<p>Zwiększyć opłaty aby zniechęcić to podróży samochodem, więcej i powiększyć istniejące P+R przy pętlach autobusowych i tramwajowych</p>	<p>Opłaty za wjazd do centrum, zmniejszenie prędkości ale upłynnienie ruchu bez niepotrzebnych zatrzymań</p>	<p>Dzielnica XII Bieżanów-Prokocim</p>
<p>Sprawny system przesiadkowy, korkotka przystanków obsługujących kilka linii tramwajowych i autobusowych. Czas przejścia do danego przystanku jest zbyt długi, przykładem jest skrzyżowanie ulic Lipskiej i Saskiej gdzie przesiadka nie funkcjonuje sprawnie.</p>	<p>System informacji o dostępności miejsc w obszarze strefy parkowania</p>	<p>Należy zachęcić osoby do korzystania z form transportu niskoemisyjnego korzyściami z których będzie można korzystać w mieście.</p>	<p>Dzielnica XII Bieżanów-Prokocim</p>
<p>Należy zapewnić niezawodny transport publiczny, który będzie lepszą opcją niż wybór własnego samochodu</p>	<p>Zapewnić miejsca postojowe mieszkańcom, natomiast uruchomić opłaty dla osób wjeżdżających przy założeniu istnienia niezawodnego transportu publicznego, która działa również w miejscowościach ościennych</p>	<p>Ograniczyć liczbę samochodów niespełniających norm (to już się dzieje), rozwijać porządnie!!! transport publiczny i odejść od podejścia „nimby”, ze u nas sie da!</p>	<p>Dzielnica I Stare Miasto</p>
<p>Zmniejszyć ilość bezsownych i niebezpiecznych ścieżek rowerowych. Wąskie drogi z kontrpasami dla raz, że i tak nie będą wykorzystane przez myślących rowerzystów, dwa stwarzają tylko niebezpieczeństwo dla kierowców, którzy muszą uważać czy jednak ktoś nie jedzie. Usunięcie też wszystkich buspasów - raz, że dyskryminujemy ludzi dzieląc ich na lepszych jeżdżących autobusami i gorszych jeżdżących autami, dwa, że powoduje to ogromne korki, które są uciążliwe dla wszystkich (przykład wjazd na aleje od strony dworca w okolicach politechniki - tam wjazd na pasie dla samochodów jest niebezpieczny, niewygodny, a pas dla autobusów bardzo często jest pusty). Zlikwidowanie strefy płatnego parkowania - nie dość, że jest nieproporcjonalnie droga do zarobków, to jeszcze powoduje, że na jej granicach tworzą się masowe parkingi tam gdzie tylko to możliwe. Kolejnym krokiem powinno być poszerzenie istniejących ważnych arterii (np Alei Trzech Wieszczów). Takie drogi służą szybkiego transportu z jednego końca miasta na drugi, więc powinny zapewniać maksymalną przepustowość - jak najmniej światła, przejść dla pieszych (zamiast tego kładki/przejścia podziemne). Kolejny krok to usuwanie tramwajów i zastępowanie tego metrem. Chcąc czy nie chcąc trzeba usuwać masowy transport publiczny z ulic i dawać go pod ziemię. Zamiast istniejących tras tramwajowych zrobić na ich miejscu albo pasy dodatkowe dla samochodów(tam gdzie są już obok dróg), albo ścieżki rowerowe (gdzie te trasy są oddzielone - przykład Dietla). Ostatnim (ale tak naprawdę podstawowym) krokiem powinno być planowanie - nie jest trudno określić jak powinny wyglądać docelowo przepływy ludzi - z pracy do domów itp. - to właśnie to powoduje największe korki ponieważ w Krakowie nie ma stref które w przemysłowy sposób by to planowały. Lepiej zbudować i zaprojektować dzielnicę biurową, z dobrymi drogami i transportem publicznym (oczywiście pod ziemią) żeby potem łatwo sterować ruchami ludzkimi, ponieważ w chwili obecnej to wygląda tak, że wszyscy, wszędzie, na raz jada o podobnych godzinach.</p>	<p>Zlikwidować strefę płatnego parkowania-głupia, niepotrzebna, droga. Służy tylko nabijaniu kasy. Jeśli chcemy ograniczyć parkowanie ludzi w mieście trzeba to inaczej zaplanować. Są dwie możliwości. Pierwsza to wybudowanie parkingów P&R (ale takich prawdziwych na tysiące aut każdy) z dobrym dojazdem komunikacją miejską do centrum, z dobrze przemysłowymi węzłami komunikacyjnymi). Druga opcja - lepsza, ale trudniejsza, to stworzenie wokół Krakowa stref w których będą lokowane galerie handlowe/lokale i wydziały UM. Przez to okoliczni mieszkańcy którzy przyjeżdżają na zakupy/złatwienie spraw urzędowych, nie będą musieli wjeżdżać do miasta.</p>	<p>Należy odebrać spokóm miejskim i UM służbowne samochody, niech chodzą na nogach ew. na rowerach Dodatkowo w ramach przykładu powinni też posprzedawać swoje prywatne samochody. Na razie na próbę na dwa lata. Może jak przez ten czas poczują jak potrzebne są ludziom samochody przestaną wymyślać idiotyczne motywowane chorą ideologią pomysły utrudniające poruszanie się po Krakowie samochodem.</p>	<p>nie mieszkam w Krakowie</p>

<p>Zminimalizować ilość przesiadek wydłużając długość linii, odwrotnie, niż to zaczęto robić dobrych kilka lat temu. Umożliwić sprawdzanie rozkładów jazdy z innych przystanków w automatach biletowych. Być może warto by też udostępnić w automatach aplikację do planowania podróży. Nie każdy ma smartfona, a do tego dobry Internet w nim. W przypadku korków umożliwić opuszczenie pojazdu pasażerom poza przystankami, na żądanie, w bezpiecznym miejscu. Wprowadzić elektroniczne tablice informacyjne o czasie odjazdów takie jak dla tramwajów także dla autobusów.</p>	<p>Absurdalne jest ciągle rozszerzanie strefy parkowania, poza tym nieuczciwe, na periferiach miast również są problemy z parkowaniem, mamy cały Kraków objąć strefą? To już lepiej wprowadzić myto za wjazd dla osób spoza Krakowa. Poza tym uważam, że po pierwsze strefa powinna obejmować wyłącznie ścisłe centrum, ponadto obowiązywać tylko osoby spoza Krakowa, a ula z obcymi rejestracjami. Miasto powinno przejąć (odzyskać) ulice przekazane niefortunnie w wieczyste użytkowanie np. spółdzielcom mieszkaniowym, taka forma własności powinna być dopuszczona wyłącznie dla zabudowy mieszkaniowej, ewentualnie ulicy, która prowadzi do 1-2 budynków. W zamian za oddanie ulicy we władanie Miasta, to powinno wzduż tych ulic lub w najbliższym sąsiedztwie wybudować parkingi. Przykładem problematycznej sytuacji jest ul. Podedworze (od ul. Nowosądeckiej do ul. Bochenka), której zamknięcie dla mieszkańców Krakowa niebędących członkami Spółdzielni skutecznie utrudnia im życie, powoduje powstawanie korków w okolicy przez co zwiększenie zanieczyszczenia powietrza.</p>	<p>Promować wprowadzanie aut (także autobusów, co już się dzieje) z napędem/zasilaniem wodorowym (elektrycznych z ogniwami paliwowymi na wodór-to lepsze rozwiązanie niż tak bardzo promowane auta czysto elektryczne, wspomóc wybudowanie niezbędnej infrastruktury (stacji ładowania/tankowania wodoru). Poprawić przejeźdźność tam, gdzie powstają korki. Przykładem podałem wcześniej, spółdzielnie zamykające drogi w użytkownikowi wieczystym powodują tworzenie się korków w okolicy (ul. Podedworze, Łużycka). Kolejny przykład na możliwość ograniczenia korków - skrzyżowanie Nowosądecka/Wiłosa/Łużycka. Nie tak dawno powstał tam Park kieszonkowy (przy Lidlu), który wydaje się mało sensownym rozwiązaniem w tym miejscu, bo kto lubi siedzieć przy ruchliwych ulicach i odpoczywać tam, w szczególności jak obok tworzą się korki i to z obu stron? Zarówno od strony Sławka, jak i od strony Łużyckiej (Piasków) powinien powstać osobny, jak najdłuższy pas do prawoskrętu, co mogło by przynieść znaczną poprawę i usprawnić tam ruch.</p>	<p>Dzielnica XI Podgórze Duchackie</p>
<p>Zwiększyć ilość ścieżek dla rowerzystów ale także dla hulajnog, deskorolek, rołek itp - nie zamykajmy się tylko w kategoriach: zmotoryzowany, pieszy i rowerzysta</p>	<p>Zmniejszyć ilość chętnych przyjeżdżających samochodami do swojego celu.</p>	<p>Zachęcić do używania bardziej ekologicznych środków transportu jak rower, hulajnoga, skuter elektryczny itp. Zachęcić ludzi do korzystania z komunikacji miejskiej. Zapewnić przyjemne ścieżki dla pieszych (nie bezpośrednio przy ruchliwej i śmierdzącej drodze).</p>	<p>Dzielnica I Stare Miasto</p>
<p>-Więcej parkingów, zwłaszcza w centrum. -Lepszej jakości komunikacja zbiorowa, czyli więcej kursów, więcej linii, linie bezpośrednie, znaczne skrócenie czasu przejazdu. -Uplynnianie ruchu, zamiast jego spowalnianie.</p>	<p>„Trzeba przywrócić pierwotną ilość miejsca parkingowych w mieście czyli taką, jaka była przed rozszerzaniem się strefy płatnego parkowania. -Dla mieszkańców, jeden abonament parkingowy na całe miasto, bez podziałów na podstrefy. -Zaferowanie konkurencyjnej oferty transportu zbiorowego, czyli szybsze połączenia, gwarancja miejsca siedzącego w pojeździe komunikacji zbiorowej, więcej linii bezpośrednich.</p>	<p>„Znaczna część zanieczyszczeń komunikacyjnych, to pyły wzbijane przy przejeździe pojazdów. Trzeba więc przywrócić polewaczki mijące nawierzchnie, aby usuać kurz z jezdni. -Najwięcej smog powoduje nie transport a ogrzewanie paliwami stałymi, więc to z tym źródłem trzeba przede wszystkim walczyć. -Stanowcze nie dla strefy czystego transportu! Zwłaszcza w obecnie proponowanej formie, obejmującej całe miasto. -Zamiast budować nowe drogi, trzeba budować nowe parkingi, w ten sposób nie będzie tak łatwo dojechać do centrum, ale już w centrum łatwo zaparkować. W obecnym modelu dojazd jest łatwy, ale parkowanie trudne, w centrum trzeba więc krążyć w poszukiwaniu miejsca postojowego. -Transport zbiorowy jest w Krakowie na tak kiepskim poziomie (niepunctualny, powolny, przeladowany) że nie stanowi żadnej konkurencji dla transportu indywidualnego.</p>	<p>Dzielnica I Stare Miasto</p>
<p>udrożnić Aleje 3 Wieszczów (permanente korki już od Bonarki), przywrócić pierwotną organizację ruchu (dwukierunkową) na Basztowej, Dunajewskiego, Podwale aby mieszkańcy pobliskich ulic nie krążyli po okolicznych uliczkach emitując spalinę, tracąc czas, paliwo na dotarcie do domów. Umożliwić mieszkańcom strefy ograniczonego ruchu (w obrębie Plant) przejazd w ciągu dnia ul. Dominikańska - do Św. Gertrudy aby odciążyć ul. Poselską. W celu uspokojenia ruchu w ścisłym centrum zamontować system kamer czytających tablice rejestracyjne zamiast trawienia czasu straży miejskiej na okazjonalne kontrole wjazdu do strefy ograniczonego wjazdu.</p>	<p>wzorem wielu miast w Europie w ścisłym centrum wydzielić i oznaczyć poziomem odpowiednim kolorem wyłącznie osobne miejsca parkingowe dla mieszkańców strefy (linie żółte), dla przyjezdnych linie niebieskie. Dziś mieszkańcy w centrum Krakowa krążą samochodami często po kilkanaście minut usiłując zaparkować w pobliżu swojego mieszkania.</p>	<p>zlikwidować korki - stojące lub bardzo wolno jadące samochody emitują dużo więcej spalin.</p>	<p>Dzielnica I Stare Miasto</p>
<p>Zwiększyć gęstość ścieżek rowerowych. Rower jest najtańszym i najszybszym środkiem transportu w mieście, a infrastruktura rowerowa jest najtańsza w budowie i utrzymaniu.</p>	<p>Najbardziej palącym problemem jest nielegalne parkowanie wpływające na bezpieczeństwo i płynność ruchu. Należy przede wszystkim zintensyfikować wysiłki straży miejskiej w tym zakresie.</p>	<p>Zmniejszyć ilość prywatnych samochodów przez zniechęcanie do ich używania na rzecz innych środków transportu</p>	<p>Dzielnica XV Mistrzejowice</p>
<p>Rozwijać komunikację rowerową (ścieżki, rowery miejskie), komunikację miejską (zachęcać do korzystania zamiast ciągle podnosić ceny), projektować remonty/drogi z uwzględnieniem ruchu pieszego i rowerowego</p>	<p>Więcej park'n'ride na obrzeżach miasta, z dobrą komunikacją zbiorową do centrum</p>	<p>Wspierać rowery i komunikację zbiorową Zadbać o jakość infrastruktury. Szczególnie pieszej i rowerowej</p>	<p>Dzielnica III Prądnik Czerwony Dzielnica XVIII Nowa Huta</p>
<p>Uregulować w ścisłym centrum ruch pieszych. Wchodzący cały czas piesi bardzo utrudniają płynności ruchu</p>	<p>3 rodzaje miejsc parkingowych: dla mieszkańców, „ na chwile „ płatne dla przyjeżdżających</p>	<p>Dbać o komunikację rowerową, lobby aby nie palić byle czym w gminach obok</p>	<p>Dzielnica VII Zwierzyniec</p>
<p>Stosować zasady planowania przestrzennego Sprzedawać działki pod osiedla, zamiast dziur w ziemi</p>	<p>Stosować ceny zbliżone do komercyjnych, jednak nie działając tylko metodą kij, musi być dostępna sieć P+R z przesiadkom na szybki transport szynowy. Należy zinfatyzować SPP, by kierowcy mieli dostęp do informacji o zajętości miejsc. Na blokowiskach należy stosować parkingi kubaturowe, bądź smart parkingi uwalniające miejsce pod zielen</p>	<p>Czyścić ulice nie dopuszczając do unosu wórnego</p>	<p>Dzielnica XVI Bieńczyce</p>
<p>Udrożnić korytarze transportowe, skrócić czas realizacji remontów (i lepiej je planować), zoptymalizować zarządzanie ruchem i sygnalizacją świetlną (promować "zielone fale"), ograniczyć działanie systemu automatycznego sterowania ruchem (w wielu miejscach korzyści dla komunikacji zbiorowej są nieadekwatne to utrudnia dla użytkowników indywidualnych ORAZ autobusów), uporać się z kwestią przejeżdżających pieszych (niektóre warto wyeksploatować, niektóre zlikwidować), poprawić płynność ciągów rowerowych oraz dopuścić jazdę rowerem na części buspasów. Zakończyć budowę pełnej obwodnicy</p>	<p>Rozwijać Park & Ride, zwiększać ilość miejsc na parkingach zbiorowych (i powiązać je z systemem roweru miejskiego czy hulajnog), budować parkingi wielopozostawowe przy okazji inwestycji komercyjnych</p>	<p>Poprawić płynność ruchu, wyprodukować tranzyt jak najdalej od centrum</p>	<p>Dzielnica VII Zwierzyniec Dzielnica IV Prądnik Biały</p>
<p>Trasa rowerowa wzduż ul. Półnaki ponieważ brakuje połączenia rowerowego między północą a południem Krakowa w tamtej okolicy.</p>	<p>Nic, wszystko ok</p>	<p>Wprowadzić trolejbusy</p>	<p>Dzielnica XVI Bieńczyce</p>
<p>Qybudować 3 obwodnice do końca i !!!wybudować ul Miłosza która rozwiąże problem Kleparza</p>	<p>wybudować więcej P+R</p>		<p>Dzielnica VI Bronowice</p>
<p>Zrealizować całą zakładaną sieć w zaktualizowanym w 2019 r. Studium Tras Rowerowych Miasta Krakowa. Powołać oficera rowerowego który będzie podlegał tylko pod prezydenta miasta i koordynował wszystkie inwestycje rowerowe rozwalone obecnie po wszystkich jednostkach miejskich, z których jak np. ZSM nie przestrzegają nawet wymaganym zarządzeniem prezydenta miasta procesów "audytu rowerowego". Wykorzystać lepiej sieć linii kolejowych / SKA która zaraz po wielu latach oczekiwania powinna w końcu działać wg. założeń (wybudować wszystkie planowane nowe przystanki). Postawić na rozwój nowych linii tramwajowych/prametra. Po domknięciu IV obwodnicy w 2024 skoncentrować się na domknięciu III obwodnicy (trasa Zwierzyniecka, Pychowicka oraz Ciepłownicza), a po jej domknięciu przekształcić Aleje Trzech Wieszczów w zwykłą drogę z jednym pasem w każdym kierunku dla samochodów (z lewoskrętami), linią tramwajową i porządnie drogi rowerowe, zachowując przy tym zielen na środku.</p>	<p>Podwyższyć opłaty za parkowanie w centrum, wprowadzić opłaty również w niedziele.</p>	<p>Postawić na naprawdę zeroemisyjny transport czyli rowery/UTO. Wprowadzić dopłaty do zakupu rowerów lub e-rowerów np. w zamian za złomowanie starych samochodów. Po wprowadzeniu niagannej sieci tras rowerowych w obrębie do III obwodnicy, wprowadzić strefę czystego transportu.</p>	<p>Dzielnica III Prądnik Czerwony</p>

<p>Rozwój Szybkiej Kolei Miejskiej za pomocą istniejącej infrastruktury kolejowej. W godzinach szczytu w obrębie ścisłego Krakowa i obrzeży pociąg powinien odjeżdżać co 10 minut.</p>	<p>Budować parkingi P+R na obrzeżach miasta.</p>	<p>Investować w ekologiczną kolej oraz dążyć do budowy metra (niekoniecznie w 100% podziemnego) na obszarach, gdzie kolej konwencjonalna obecnie nie dociera. Należy budować również parkingi P+R na obrzeżach miasta tak, aby osoby dojeżdżające spoza Krakowa nawet jeśli nie dojeżdżają do niego koleją, to żeby do centrum dojechali już pociągami SKM, tramwajem lub autobusem.</p>	<p>Dzielnica VI Bronowice</p>
<p>Przywrócić : pospieszny 1.autobus A na linii Pl.Centralny w Nowej Hucie- Śródmieście- Bronowice 2.tzw. MKI- mikrobusy na liniPl.Centralny N.H- Rynek Główny.</p>	<p>Na osiedlach wprowadzić 1. znaki Strefa Zamieszkania, tak by samochody nie parkowały w miejscach niedozwolonych. 2.PARKINGI ZBIORCZE na obrzeżach osiedli- zgodnie ze sztuką budowy miast- tak aby wyprowadzić samochody z osiedli i stworzyć przyjazną dla mieszkańców przestrzeń wewnątrz osiedlową bez samochodów- z zakazem ich wjazdu. 3.Parkingi Park and Ride. 4.W dzielnicy XVIII Nowej Hucie-zgodnie z zapisami Parku Kulturowego par.3 o ochronie dziedzictwa krajobrazu i urbanistyki- nie dopuścić do niszczenia tych zasobów i PRZYWRÓCIĆ ZIELEŃ zniszczoną niezgodnie z ww.zapisami prawa np.os.Na Skarpie przy bl.57, bl.51 i bl.52.</p>	<p>Zwiększyć ilościowo komunikację ZBIORCZĄ PUBLICZNĄ, zmniejszyć opłacalność transportu samochodem osobowym- opłaty za przejazdy, płatne parkowanie itp., tak by transport publiczny stał się bardziej opłacalny.</p>	<p>Dzielnica XVIII Nowa Huta</p>
	<p>Posadzić drzewa</p>	<p>Zachęcać kierowców, szczególnie przyjezdnych do komunikacji zbiorowej. SADZIĆ DRZEWA, NIE WYCINAĆ ISTNIEJĄCYCH (ZDROWYCH)</p>	<p>Dzielnica IX Łagiewniki-Borek Fałęcki</p>
<p>Zakaz wjazdu i tranzytu samochodów z gmin ościennych lub wprowadzenie opłaty za wykorzystanie i zanieczyszczanie naszej przestrzeni w granicach miasta, szerszy niż trzecia obwodnica. Zmuszenie do korzystania z komunikacji miejskiej.</p>	<p>Nowy samochód pozwoli rejestrować tylko w przypadku udokumentowanego posiadania miejsca postojowego. Miejsce postojowe me to nie prawo konstytucyjne. Jak chce miłośnicy krowe to nie oczekuje by miasto mi budowało stodołę i dalo łaskę. Nowe osiedla i budynki prosimy by były w okolicach transportu publicznego. A jak nie ma to developer jest zobowiązany do sfinansowania, jak potrafi sfinansować tabuny beznadziejnych parkingów to an to ich też stac.</p>	<p>Zamienić na każdej drodze dwupasmowej, jeden pas na drogę rowerową. Wspierać komunikację miejską. Zakazać wjazdu lub pobierać opłaty od ludzi i pokazów bez KKM.</p>	<p>Dzielnica VII Zwierzyniec</p>
<p>Wprowadzenie linii tramwajowej z borku fałęckiego w okolicę ugorka ponieważ ciężko jest się tam dostać z okolic nowych osiedli na klinach bądź linia autobusowa z pod fortem w okolicę ugorka</p>	<p>Miejsca postojowe które mają określić czas parkowania np 1h/2h</p>	<p>Wprowadzenie zakazu wjazdu do centrum aut z silnikami diesla</p>	<p>Dzielnica X Szwosowice</p>
<p>Bus pasy w miejscach korkujących się, dalsza rozbudowa sieci ścieżek rowerowych. Obrzeża Krakowa mają bardzo niekorzystne połączenia z innymi rejonami Krakowa. Oby dostać się np. z Przegorzał do Azołów trzeba na to poświęcić na to dużo czasu i pieniędzy. Dlatego objęcie całego Krakowa strefą czystego transportu jest negatywnie skierowany dla osób o niższych dochodach. Obecnie taki dojazd do pracy samochodem jest dużo szybszy, tańszy ponieważ omija się centrum, jedzie obrzeżami. Pomysł przeniesienia się na rower nie bierze pod uwagę osób takich jak ja, mam niepełnosprawność ruchową.</p>	<p>Miejsca dla osób z niepełnosprawnością- często realnie nie można z nich skorzystać, np. Parkowanie prostopadłe i wysoki krawężnik przebiega przez środek miejsca- nie ma jak ustawić wózka; albo wokół miejsca są wysokie krawężniki- nie ma jak wjechać na chodnik- potrzebny audyt większości miejsc przez osoby z niepełnosprawnością</p>	<p>Sprawdzać jakość floty prywatnych przewoźników (tzw.busy), ograniczać ilość samochodów</p>	<p>Dzielnica III Prądnik Czerwony</p>
<p>Należy umożliwić skierowanie na linie aglomeracyjne autobusów przegubowych, dla przykładu na linii 304 i 301 pojawiały się autobusy przegubowe jako rezerwy, jednak MPK twierdzi, że nie ma takiej możliwości. Dodatkowo w okresie wakacyjnym 2021 kursowała linia przegubowa do Niepolomicz obsługiwana przez Mobilis i linia nie miała problemów z nawracaniem czy zmieszczeniem się pod rynek w Niepolomicach. Teraz MPK twierdzi, że się nie da, a jak widać, Mobilis dał radę.</p>	<p>Na pewno ich nie likwidować. Kraków jest dla mieszkańców a nie dla urzędników, którzy zachwycają się bagatami turystami. Gdzie tutaj dbanie o mieszkańców, którzy płacą podatki?</p>	<p>Nie kierować się datą produkcji a faktycznym stanem technicznym samochodu. Wykluczać kopciuchy.</p>	<p>Dzielnica VII Zwierzyniec</p>
<p>Przywrócić ulice do poprzedniego stanu czyli nie zawężać ich</p>	<p>Należy utworzyć więcej miejsc parkingowych na obrzeżach miasta z dogodnymi przesiadkami na tramwaj lub szybki autobus. Przykładem tego mogłoby być pętla tramwajowa Prokocim nieużywana w ruchu liniowym. Mogłby tam powstać parking typu Park and Ride (na środku pętli, analogicznie jak Nowy Bieżanów P+R) z wjazdem połączonym z ulicą Wielką (ułatwiony dojazd dla mieszkańców powiatu Wielickiego).</p>	<p>Należy umożliwić ludziom dotarcie do punktów przesiadkowych w głębi osiedli (np. Ulica Henryka i Karola Czeszców, autobus zawracalby w istniejącym układzie ulicznym, dojeżdżałby do pętli autobusowej Złocieni, skąd istnieje możliwość przesiadki na inne linie i byłby skoordynowany z wybranymi kursami 125 lub 425 lub 163).</p>	<p>Dzielnica XII Bieżanów-Prokocim</p>
	<p>Nie utrudniać wjazdu aut spaliniowych do miasta i nie wyznaczania niepotrzebnie pustych bez powodu miejsc</p>	<p>Nie zabudowywać więcej Krakowa blokami i innymi budynkami ponieważ jest w dolinie i nie ma się jak wtedy wentylować</p>	<p>Dzielnica I Stare Miasto</p>
	<p>Rozbudować miejsca parkingowe, wybudować nowe parkingi</p>	<p>Zablokować możliwości wyjazdu do miasta diesel poniżej Euro 5</p>	<p>Dzielnica III Prądnik Czerwony</p>
<p>Rozwijać w pierwszej kolejności transport zbiorowy i infrastrukturę piesza i rowerową. Magistralne linie tramwajowe powinny mieć bezwzględny priorytet na wszystkich skrzyżowaniach. Zamiast budować tunele i estakady dla samochodów budować takie dla linii tramwajowych. Wyznaczyć więcej buspasów. Zbudować spójną sieć dróg rowerowych.</p>	<p>Zwiększyć opłaty za parkowanie na ulicy, tak aby podmiotom prywatnym opłacało się budować parkingi podziemne lub kubaturowe w centrum. Ograniczać ilość miejsc parkingowych na ulicy, przeznaczając więcej przestrzeni na zielen, chodniki i ścieżki rowerowe. Montować estetyczne słupki na chodnikach zamiast białych czerwonych. Rozważyć stworzenie dynamicznej taryfy za parkowanie w zależności od obłożenia (jak np w ubierz)</p>	<p>Ograniczać ruch samochodowy poprzez ograniczenie przepustowości dróg,, ograniczanie tranzytu, drogi jednokierunkowe, strefy tempo 30, fizyczne ograniczenia typu zawężenia czy szyki. Budować sprawny i szybki transport zbiorowy. Ograniczać potrzebę transportu rozwijając dzielnice zgodnie z założeniami miasta 15 minutowego</p>	<p>Dzielnica V Krowodrza Dzielnica I Stare Miasto</p>
<p>Likwidacja transportu publicznego</p>	<p>Zwiększyć, rozszerzyć</p>	<p>Godnie płacić ludzi, by tych było stać na lepsze auta.</p>	
<p>Zapewnić więcej miejsca postojowych, (mniej krążenia w celu znalezienia miejsca postojowego), udrożnić skrzyżowania (zielona fała) likwidacja zbędnych buspasów.</p>	<p>Udostępnić więcej miejsc postojowych, rozwijać lokalne parkingi, parkingi P+R, nie poszerzać SPP.</p>	<p>Zwiększyć ilość dostępnych miejsc postojowych, aby skrócić czas poszukiwania wolnego miejsca, nie poszerzać SPP, nie wprowadzać SCT1</p>	<p>Dzielnica IV Prądnik Biały</p>
	<p>Jest wiele miejsc parkingowych "zoptimalizowanych" (np. na Podgórzu) parkowanie wzdłuż 4 pojazdy zamiast jodek! 7 pojazdów! W miejscach do tego odpowiednich .</p>	<p>Sprzątać torowiska po zimie i nie tylko. Tramwaj potrzebuje piasku do hamowania ale można ten pył i piasek w centrum sprzątać!</p>	<p>Dzielnica XVIII Nowa Huta</p>
	<p>Skupić się na tworzeniu miejsc parkingowych oraz odpowiednich uprawnień dla mieszkańców. Budowa parkingów pod miastem dla przyjezdnych</p>	<p>Czyścić torowiska z zalegającego piasku oraz ulic. Unoszący się pył będzie nadal bez względu na to czy będziemy jeździć samochodami spaliniowymi czy nie. Zamknąć pierwszą obwodnicę dla ruchu pojazdów.</p>	<p>Dzielnica XIV Mistrzejowice</p>
<p>Przed wszystkim należy zmienić zasady organizacji SCT i dopuścić samochody już zarejestrowane do eksploatacji. Sztuczne narzucenie wymiany samochodu ogromnie wpływa na koszty transportu i sztucznie obniży ceny dieseli i starszych benzyn i wyższy ceny nowszych, wykluczając część ludzi transportowo przy obecnym niedorozwoju transportu miejskiego, nie wspominając poza miejskiego.</p>	<p>Ceny są na odpowiednim poziomie</p>	<p>Wprowadzić mądre rozwiązania, takie jak rozdzielenie stref SCT. O ile na alejach samochody diesla poniżej euro3/4 nie powinny jeździć to na obrzeżach miasta to fanaberia. Odciążmy miasto przez budowę porządnej obwodnicy dla tranzytu i ominiecia centrum a nie zabierajmy ludziom samochodów.</p>	<p>Dzielnica V Krowodrza</p>
<p>Zwiększyć ilość miejsc parkingowych i nie poszerzać SPP, budować nowe parkingi. Usunąć niepotrzebne zawężenia i słupki oraz przejścia bez sygnalizacji świetlnej przez drogi 2 i więcej pasmowe w jednym kierunku.</p>	<p>Zbudować ich zdecydowanie więcej i zwiększyć ilość pozostałych likwidując np. Kontrapasy rowerowe lub drogi rowerowe</p>	<p>Ograniczyć ilość powstawania nowych budynków i zabudowywania kanałów przewietrzania miasta</p>	<p>Dzielnica XIV Mistrzejowice</p>
	<p>Obniżyć opłaty, usunąć słupki, zwiększyć ilość miejsc parkingowych.</p>	<p>Zakazać skupu katalizatorów. Uszczelnić stacje diagnostyczne.</p>	<p>Dzielnica VI Bronowice</p>
<p>Należy budować drogi zapisane w Miejskowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego a nie tworzyć planów widmo z drogami tylko na papierze.</p>	<p>Budować nowe parkingi, kontrolować porzucone samochody.</p>	<p>Skończyć z przewężeniami i szycianami an drodze.</p>	<p>Dzielnica XVI Bieńczyce</p>
<p>Zielone strzałki powinny świecić do końca czerwonego, a nie gasnąć kilka sekund przed zamianą z czerwonego na zielone. Mniej skrzyżowań i świateł, więcej dróg bez kolizyjnych.</p>	<p>Może zrobić limit czasowy na części miejsc, żeby była większa rotacja.</p>	<p>Usunąć przestarzałe prywatne stare busy transportowe oraz stare taksówki.</p>	<p>Dzielnica III Prądnik Czerwony</p>
<p>Udostępnić zablokowane pasy jezdni dla samochodów</p>	<p>Zlikwidować wszechobecną słupkozę</p>	<p>Udrożnić ulice (zlikwidowane pasy jezdni) aby zlikwidować korki</p>	<p>Dzielnica I Stare Miasto</p>

<p>Przed wszystkim potrzebna jest kampania zachęcająca do pozostawienia samochodu i korzystania z transportu zbiorowego. Przekonanie mieszkańców i mieszkanki do tej formy przemieszczania się po Krakowie (nawet mając samochód wybieram transport publiczny bo tak jest lepiej dla środowiska, planety i jest to tańsze - pod warunkiem, że jest). Szybkie i komfortowe połączenia, możliwość przesiadania się (under i over grand jak w Londynie). Zmiana przyzwyczajęń poprzez kampanię informacyjną, np. instytucje kultury oferujące tańsze bilety dla tych odbiorców, którzy docierają do instytucji transportem publicznym. Duże utrudnienia w zakresie parkowania pod chmurką - to zniechęca kierowców. Nie może być tak, że w pobliżu płatnego parkingu np. przy Nowohuckim Centrum Kultury wszędzie dookoła można parkować za free nawet w miejscach do tego nie przeznaczonych - tereny zieleni gminnej (które potem wymagają rekultywacji i stosowania systemów ochronnych w postaci montażu słupków) lub chodniki objęte zakazem postoju. Nadal jesteśmy miastem prosamochodowym, w którym samochód jest uprzywilejowany, zabiera przestrzeń publiczną, niszczy tereny publiczne a dojeżdżenie do przystanku jest utrudnione przez stojące na chodnikach samochody. Żeby zachęcić do korzystania z komunikacji trzeba stworzyć komfortową i bezpieczną infrastrukturę pieszą (dojeżdżenie, przystanki, ich otoczenie, sygnalizacja świetlna - zielona strzałka dla pojazdów skręcających w prawo powoduje częste wymuszanie na przejściu dla pieszych - wystarczy poobserwować idąc do Nowohuckiego Centrum Kultury od strony os. Centrum D -setki ludzi korzystają z tego przejścia - trzy razy trzeba przejść na światłach, które nie są zsynchronizowane - w połowie trzeba przepuścić tramwaje - to powoduje duże zagrożenie dla zdrowia). Wszystkie wyjazdy z dróg wewnętrznych na drogi publiczne powinny być uwolnione od parkujących samochodów zwłaszcza przed przejściami dla pieszych (na drogach wew., nie obowiązują przepisy o Ruchu Drogowym więc parkowanie odbywa się również na pasach). Trzeba poprawić bezpieczeństwo na przejściach, doświetlić przejścia tak, by dotarcie na przystanek było komfortowe. Szybki, sprawny, zrównoważony tabor - dlaczego jako Kraków nie chwalamy się jakością taboru? Dlaczego w ten sposób nie trafiamy do klientów? Mieszkaniec, mieszkanka to przecież zgłaszam temat wprowadzenia nowej trasy dla Młk na odcinku Tyniecka-Młost Zwierzyniecki- Księcia Józefa- Salwator. Mogłoby to być ten mniejszy autobus taki np. jak jeździ na Kopiec Kościuszki. Skróciłoby to trasę dojazdu do centrum, czyli czas, paliwo, zmniejszenie ilości spalin co za tym idzie dbałość o ekologię. Do tej pory jedźmy maksymalnie okrężnymi trasami tj. tramwajami z Czerwonych Maków do których to kilkanaście min trzeba dojeść i objechać pół miasta żeby dostać się do centrum / tram. 5218f. Drugi sposób to autobusy 112 H62 jadące ul. TYNIECKA ale one dojeżdżają tylko do pentli na Dębnikach, a dalej musimy przesiadać się na inne autobusy żeby dojechać do centrum. Takie właśnie rozwiązanie pozwala uzyskać najlepsze efekty przy najmniejszych nakładach i jak zacząć ochrona środowiska. Proszę koniecznie to rozważyć i jak najszybciej zorganizować. Mieszkańcy tych rejonów marzą o tym od lat.</p>	<p>Konieczne jest wprowadzenie bardziej sprawiedliwego podziału przestrzeni wewnątrz osiedli w starej Nowej Hucie, drogom wewnętrznym należy dać status dróg publicznych albo wprowadzić strefy zamieszkania/strefy ruchu by parkowanie odbywało się tylko w wyznaczonych miejscach a nie na chodnikach, jak jest obecnie. Zmusić posiadaczy samochodów do korzystania z płatnych parkingów lub miejsc postojowych na zewnątrz osiedli tworząc dodatkowe miejsca postojowe wzdłuż uli i alei. Przywrócić fragmentowi alei Róż (między osiedlami Zielonym i Górali) wygląd należy tej głównej osi widokowej - rabaty zostały zamienione na miejsca postojowe jest to wbrew postrzeganiu tej dzielnicy jako najbardziej przyjaznej do życia z uwagi na dużą ilość zieleni i szerokie chodniki. Należy zlikwidować miejsca postojowe po obu jej stronach i przywrócić rabaty różne zgodnie z nazwą alei Róż. Jest to deptak spacerowy od pl. Centralnego (obecnie przywracany jest wygląd z lat 1966-1972 kiedy była tu zieleni zaprojektowana) aż do ul. Sulwarrowej. Lamane są przepisy o Ruchu Drogowym - jazda wzdłuż po chodniku i przez przejście dla pieszych - odbywa się na chodnikach pod blokami oraz przy wyjeździe z dróg wewnętrznych co stwarza obryzmy zagrożenie dla ruchu pieszego - wielokrotnie była zgłaszane te przypadki łamania prawa na mapę zagrożeń - jednak bez reakcji odpowiednich służ - procedury nasilają się i coraz bardziej piesi są narażeni na samochody jeżdżące po chodnikach - dzielnicowi nie podejmują działań, SMK nie ma uprawnień - bo droga wewnętrzna. Bardzo obniża to jakość życia w Krakowie. Parkowanie powinno być płatne!</p>	<p>Strefa Czystego Transportu jest szansą dla Krakowa - zobaczymy jak będzie funkcjonować do tego czasu należy szeroko informować opinię publiczną o planowanych zmianach o warunkach wjazdu itp. Szeroka kampania informacyjna.</p>	<p>Dzielnica XVIII Nowa Huta</p>
<p>Zamknąć ruch samochodowy na długiej i stworzyć deptak od basztowej do nowego kęparza</p>	<p>Nie mam pomysłu</p>	<p>No właśnie chociażby to o czym pisze w pkt.1 zaczynając od mojej małej ojczyzny tzn. mojej okolicy w której mieszkam.</p>	<p>Dzielnica VIII Dębniki</p>
<p>W mojej opinii należy postawić na rozwój zbiorowej komunikacji szynowej (tramwajów, kolei miejskiej / aglomeracyjnej) oraz na możliwości dojazdu do tych miejsc. Dla przykładu Kliny mogłyby już w tym momencie korzystać z linii SKA2, gdyby nie brak połączenia autobusowego ze stacją Kraków Swoszowice. Wprowadzenie takiego połączenia odciałyłoby inne linie autobusowe jadące do centrum, zmniejszyłyby korki i znacznie przyspieszyło czas przejazdu w godzinach szczytu.</p>	<p>Na pewno nie należy powiększać miejsc ze względu na zwiększające się wymiary samochodów. Posiadacze tych pojazdów muszą liczyć się z tym, że mogą mieć problem z ich parkowaniem. Poszerzenie miejsc zmniejszyłoby pulę dostępnych miejsc parkingowych dla mieszkańców, która i tak jest mocno ograniczona. Wolaliby, żeby w tym samym obszarze zaparkowało 10 niż 8 samochodów.</p>	<p>Należy kontynuować rozwijanie transportu rowerowego poprzez budowę dedykowanej infrastruktury, która może także służyć osobom podróżującym przy użyciu środków opartych o elektryczność (np. hulajnóg). Następnie należy rozwijać komunikację miejską, dla której emisja per capita jest nawet niższa niż rozwiązania elektromobilności.</p>	<p>Dzielnica X Swoszowice</p>
<p>1. Zaprzestanie tworzenia linii autobusowych jadących przez całe miasto, przez co ich godziny odjazdów są zupełnie nie realne (więcej krótszych linii zamiast mniejszej ilości długich i wygodne przesiadki). 2. Rekonfiguracja świateł, aby priorytet miał pieszy, komunikacja miejska, rowerzyści a na końcu samochody (przesiadka w ramach skrzyżowania może zająć kilka cykli świateł) 3. Wyznaczenie przejść dla pieszych z każdej strony skrzyżowania.</p>	<p>1. Wylaminować 'dzikie' miejsca parkingowe (samochody pozostawione niezgodnie z prawem, niszczące resztki zieleni itp) 2. Znacząco podnieść opłaty za parkowanie w centrum (obecnie taniej jest jechać autem na godzinę do centrum niż autobusem, nie licząc kosztu benzyny) 3. Podnieść ceny abonamentu parkingowego, łącząc go z biletem sieciowym (nie powinien być tańszy niż bilet miesięczny, szczególnie dla mieszkańców nowych 'inwestycji') 4. Powinniśmy dążyć do całkowitej likwidacji parkowania na chodnikach, poza wyznaczonymi miejscami. 5. Zlikwidować parkingi, poza miejscami dla osób z niepełnosprawnością, przy urzędach miasta w ramach 1 obwodnicy (szczególnie parking 'prezydentki').</p>	<p>Realna promocja komunikacji zbiorowej, wzmocnienie jej pracy (tak, by nie trzeba było planować podróży wcześniej). Zaprzestanie budowania wielomilionowych tras promujących transport indywidualny.</p>	<p>Dzielnica VIII Dębniki</p>
<p>Zacząć na większą skalę budować ścieżki rowerowe i linie tramwajowe Premetro lub metro z integracją z tramwajami. Zmuszać do przesiadki do transportu publicznego poprzez zwężanie dróg i podwyższanie kosztów postoju w centrum Należy tworzyć miejsca parkingowe tylko dla mieszkańców centrum miasta i ograniczyć wjazd samochodów z zewnątrz.</p>	<p>podpisać porozumienie z Metropolią Krakowską w kwestii budowy parkingów w gminach ościennych na granicy z Krakowem i w pobliżu centrów przesiadkowych.</p>	<p>Rozwijać komunikację miejską oraz promować jazdę na rowerze. wdrożyć zapisy o SCT, wykluczyć transport ciężki. Stworzyć centra przeładunkowe. Udrożnić połączenia kolejowe. Czyścić ulice i sprzątać. Zazielenić torowiska.</p>	<p>Zwężać drogi w ścisłym centrum, budować trasy rowerowe jako alternatywę dla alej, szybkie linie autobusowe</p>
<p>Wydłużyć bilety z 20 min na 30 min. Budowa buspasów, integracja SKA z KM. wydłużyć zielone dla pieszych, skracając je dla samochodów, co zniechęca do korzystania z aut częstsze kursy tramwajów na niektórych liniach, zwłaszcza w tunelu pod Dworcem Głównym Poszukać miejsc gdzie można przyspieszyć komunikację zbiorową i wybrać te o największych zyskach i małych kosztach. Skorzystać z crowdsourcingu w postaci pasjonatów na forach o transporcie jako sposobu na tworzenie pomysłów, które potem przejdą weryfikację ekspertów.</p>	<p>Brakuje miejsc parkingowych zwłaszcza dla niepełnosprawnych Poszerzenie SPP oraz budowa większej liczby P+R, stworzenie aplikacji pokazującej zajętość miejsc zarówno w SPP, jak i P+R. zwiększyć opłatę za postój, powiększyć strefę parkowania, egzekwować mandaty za parkowanie w niedozwolonych miejscach, błyskawicznie odholowywać auta blokujące ruch ułatwić znajdowanie wolnych za pomocą np. aplikacji Uszczelnić istniejące strefy. Nakreslić plan wieloletni poszerzenia ich. Zbudować dużo P+R skomunikowanych transportem szynowym z centrum.</p>	<p>Nie zabudowywać dalej korytarzy które wietrzą Kraków, zmniejszyć ilość świateł, wyłączać światła po godz. 21 SCT wiele w tym pomoże, dodatkowo wylączanie kolejnych ulic (np. drogi dookoła Plant) z ruchu imywidualnego. zmniejszyć liczbę aut wjeżdżających do Krakowa zakup elektrycznych autobusu i/lub większy rozwój sieci tramwajowej (która jest zeroemisyjna)</p>	<p>Dzielnica XIV Czyżyny Dzielnica XI Podgórze Duchackie Dzielnica II Grzegorzki Dzielnica V Krowodrza Dzielnica IV Prądnik Biały</p>

<p>Przed wszystkim polepszyć ofertę MPK. Bilet za 4 złote na 20 minut to zdecydowanie zbyt dużo. Krakowskie tramwaje nieestety często jeżdżą przepelnione, proponowałbym aby w centrum puszczać dłuższe składy lub ewentualnie kupić kilkanaście sztuk nowych długich tramwajów. Proponowałbym zwiększyć ilość ścieżek rowerowych bliżej centrum oraz próbować oddzielić konieczność przebijania się przez centrum. Przykładowo, osoba jadąca z Bronowic do Ronda Mogenskiego musi się przebić przez centrum. Można było by próbować poprowadzić część tras i linii dalej od centrum tak aby stworzyć część tras całkowicie niezależnych od ścisłego centrum.</p>	<p>Miejsca parkingowe. Niestety ale dużo osób potrzebuje zaparkować swój samochód. Proponuję aby najlepiej w centrum wybudować duży parking najlepiej kilku poziomowy na około 500 samochodów. Dzięki temu ludzie nie będą musieli parkować samochodów na ulicy blokując droge, a będą parkować w jednym sprzyjającym miejscu.</p>	<p>Przed wszystkim nie ograniczać samochodów w centrum. Nie przyniesie to oczekiwanego rezultatu a wiele osób przez zakaz wjazdu samochodów starszych niż 10 lat straci możliwość dojazdu do pracy. Najlepiej było by do przeglądu pojazdu dodać obowiązkowy pomiar emisji spalin. Dzięki temu ludzie bardziej dbali by o samochody co przełożyło by się na czystsze powietrze.</p>	<p>Dzielnica V Krowdrza</p>
<p>Rower publiczny Stworzyć nowe połączenia tramwajowe, uzupełniające już istniejące siatki połączeń, co więcej należy poszerzać obszary objęte transportem publicznym.</p>	<p>Parking dla jednego samochodu to parking dla 8 rowerów. Im trudniej parkować samochodów w centrum tym więcej osób będzie poruszało się alternatywnie.</p>	<p>Priorytet dla transportu publicznego i rowerow Stosować autobusy elektryczne i tramwaje. Ograniczać ruch samochodów. Inwestować w szybkie połączenia z obrzeżami Krakowa</p>	<p>Dzielnica V Krowdrza</p>
<p>Zlikwidować buspasy, progi zwalniające, sztuczne zwężenia drogowe. Należy budować szersze drogi, więcej darmowych miejsc parkingowych. Nie należy wprowadzać strefy czystego transportu ani innych rozwiązań tego typu. Przejścia dla pieszych powinny być budowane pod ziemią lub w formie kładek nad ziemią.</p>	<p>Parkingi na obrzeżach miasta, park and ride. W ścisłym centrum wykluczenie samochodów.</p>	<p>Nic, to piece są odpowiedzialne za smog, samochody odpowiadają zaledwie za około 6% zanieczyszczeń, a samochody elektryczne są nieekologiczne.</p>	<p>Dzielnica XIV Czyżyny</p>
<p>Ścieżki rowerowe wytyczać na pasach zieleni a nie ulicach; zwiększyć liczbę i powierzchnię parkingów P&R (patrz: całkiem nowe zajezdnia pleszów, która powinna służyć za parking dla mieszkańców Niepolomicz przesiadających się do tramwaju, jest permanentnie przepelniona bo miejsc do parkowania jest drastycznie zbyt mało</p>	<p>Zlikwidować strefy płatnego parkowania, budować nowe miejsca parkingowe, budować wiele garaży podziemnych.</p>	<p>Wyprowadzić z miasta przemysł emitujący zanieczyszczenia nawet kosztem utraty zysków z podatków. Video: huta sendzimira</p>	<p>Dzielnica III Prądnik Czerwony</p>
<p>1. Stworzyć sieć buspasów. Tam gdzie jest linia autobusowa i przynajmniej 2 pasy ruchu na wprost, to jeden z nich powinno się przeznaczyć na buspas. 2. Odpowiednio planować zagospodarowanie przestrzenne, mieszać funkcje zabudowy by niwelować konieczność podróży samochodem. Dobrym przykładem jest stara część Nowej Huty, która oprócz budynków mieszkalnych zapewnia dostęp do różnego rodzaju usług komercyjnych jak i publicznych (żłobki, przedszkola, szkoły, urzędy, teatry, centra kultury, szpitale, komisariaty, jednostki straży pożarnej) oraz terenów rekreacyjnych (podwórka, obszary zielone na osiedlach, łąki nowohuckie, zalew nowohucki).</p>	<p>Należy zwiększyć ilość miejsc do parkowania rowerów i hulajnóg przy generatorach ruchu jak np. urzędy, szkoły, uczelnie, ośrodki kultury. Dodatkowo, nowo budowane budynki mieszkalne powinny być obowiązkowo wyposażone w zadane miejsca do postoju rowerów z normatywnym parkingowym wynoszącym przynajmniej 2 miejsca postojowe dla rowerów na 1 mieszkanie.</p>	<p>Przenosić ruch samochodowy na odcinki obwodowe, gdzie łatwiej jest wprowadzać działania ograniczające emisję. Należy unikać rozwiązań w postaci ekranów akustycznych, które dzielą przestrzeń, ograniczając dostępność a ich efektywność jest wątpliwa (chronią dobrze jedynie niskie piętra budynków w niedalekiej odległości od ekranu)</p>	<p>Dzielnica XVIII Nowa Huta</p>
<p>Ułatwić korzystanie z transportu publicznego (obniżenie cen biletów, więcej biletów czasowych etc) tak aby minimalizować konieczność poruszania się po mieście autem prywatnym, a tym samym zmniejszyć emisję oraz ilość samochodów stojących na chodnikach w centrum</p>	<p>W zakresie parkowania aut należy zdecydowanie poprawić egzekucję obowiązujących przepisów.</p>	<p>Więcej wyznaczonych miejsc parkingowych w rejonach zamieszkałych i priorytetyzacja mieszkańców kosztem turystów i przyjeźdźnych (zdarsza się, że mieszkańcy w centrum nie mam gdzie zaparkować pod własnym domem - wszędzie "obce" rejestracje)</p>	<p>Postawić na transport publiczny - zwiększyć atrakcyjność tej formy transportu, obniżyć ceny biletów bo w tym momencie przejazd po ścisłym centrum ubieram jest tańszy niż tramwajem (najtańszy bilet to 4zł na osobę)</p>
<p>Należy utworzyć nowe punkty przesiadkowe, głównie przy stacjach i dworcach kolejowych, nowe pętle autobusowe w ich rejonie oraz przedłużyć niektóre linie w ich okolicy, aby czas dojeżdża z przystanku autobusowego na kolejowy był jak najkrótszy. Przykładem może być tutaj Kraków Złocień, gdzie mimo niedalekiego przystanku Złocienowa, traci się jednak kilka minut na dojeżdżenie. Przystanek Kraków Prokocim, czy Kraków Bieżanów podobnie.</p>	<p>Należy wybudować więcej miejsc do parkowania rowerów i hulajnóg przy generatorach ruchu jak np. urzędy, szkoły, uczelnie, ośrodki kultury. Dodatkowo, nowo budowane budynki mieszkalne powinny być obowiązkowo wyposażone w zadane miejsca do postoju rowerów z normatywnym parkingowym wynoszącym przynajmniej 2 miejsca postojowe dla rowerów na 1 mieszkanie.</p>	<p>Należy zakupić autobusy wodorowe oraz inwestować w kolej. Kolej mogłaby zostać uruchomiona między innymi do Łęgu (również z utworzeniem nowych linii autobusowych pozwalających dostać się do stacji), czy dużej obwodnicy kolejowej Krakowa.</p>	<p>Dzielnica I Stare Miasto</p>
<p>Zwiększyć zakres usług w transporcie publicznym opartym nie tylko na transporcie autobusowym ale również kolejowym, tramwajowym również dla obrzeżnych gmin np. Zielonki, Biblice. Przystępnej Ceny biletów.</p>	<p>Darmowe parkingi dla osób, którzy korzystają z miejskiej komunikacji, albo zniżki dla tych osób. Również w miejscach parkingowych warto umieścić stojaki na rowery.</p>	<p>Zachęcić do korzystania z komunikacji publicznej, transport szynowy! Dogodne połączenia między dzielnicami i strefami podmiejskimi Krakowa, parkingi w miejscach przesiadkowych.</p>	<p>Dzielnica XII Bieżanów-Prokocim</p>
<p>Komunikacja miejska musi jeździć często, żeby nie trzeba było patrzeć na rozkład a przesiadki nie były uciążliwe (np. każdy autobus i tramwaj w szczycie powinien jeździć nie rzadziej niż co 10 minut, a poza szczytem nie rzadziej niż co 20 minut).</p>	<p>1. Uskutecznić działania Straży Miejskiej - jako instytucja nadzorowana przez miasto, priorytetowo powinna zajmować się weryfikacją nieprawidłowego parkowania. Alternatywnie stworzenie dedykowanej komórki/ jednostki do tego. 2. Dopuszczyć możliwość dynamicznej stawki w strefie płatnego parkowania, która na bieżąco (kilka razy w ciągu dnia) mogłaby zmieniać się w zależności od potrzeb. Alternatywnie, wprowadzić ograniczenie czasowe parkowania w strefie (np. do 3 godzin) z weryfikacją (najlepiej automatyczną np. za pomocą pojazdu z kamerami jak w Warszawie) numerów rejestracyjnych. 3. Działanie strefy płatnego parkowania dopiero od godziny 10:00 powoduje zwiększenie liczby aut w szczycie porannym.</p>	<p>1. Wyznaczyć układ podstawowy ulic (klasy Z i wyższe), a na pozostałych mniejszych ulicach wprowadzać strefy Tempo 30 (z wykorzystaniem fizycznych środków uspokojenia ruchu). 2. Wyposازیć każdą ulicę (poza strefami zamieszkania, wonnerfami jak i innymi miejscami gdzie pieszy ma pierwszeństwo) w chodnik. 3. Realizacja dróg dla rowerów przy każdej ulicy, która nie ma wprowadzonego ograniczenia do 30 km/h.</p>	<p>Dzielnica IV Prądnik Biały</p>
<p>Wolej także zapłacić za taką lepszą ofertę w postaci wyższej ceny biletu miesięcznego. Dla przykładu: w 2005 roku bilet ulgowy kosztował 44,70 zł, a w 2023 roku kosztuje 40 zł, więc nie dziwne, że oferta jest jaka jest.</p>	<p>W centrum ceny mogą być większe, a na obrzeżach darmowe, powinny powstać parkingi przy węzłach przesiadkowych (np. Park nad Ride Bieżanów jest w pełni obłożony już w godzinach porannych, więc powinno powstać więcej takich punktów, na przykład przy przystankach Prokocim Szpital, ale też nieużywana w ruchu liniowym pętla Prokocim, gdzie można stworzyć kolejny parking tego typu).</p>	<p>Zakupić autobusy wodorowe (wodór w Polsce jest produkowany głównie z elektrowni wiatrowej), natomiast autobusy elektryczne są zasilane głównie przez prąd pochodzący raczej z elektrowni węglowych.</p>	<p>Dzielnica VIII Dębni</p>
<p>Zapewnienie dogodnego dojazdu Komunikacją Miejską do stacji i przystanków kolejowych zwłaszcza na obrzeżach (Kraków Złocień, Kraków Bieżanów, Kraków Prokocim) wraz z jak najszybszą budową parkingów w systemie P+R przy tych punktach. Również ważne jest dojazd w głąb oddalonych osiedli do najbliższego możliwego punktu przesiadkowego (czasami do przejścia jest nawet ponad kilometr). Najlepsze efekty można uzyskać budując drogi dla rowerów zgodnie z przyjętym przez miasto studium tras rowerowych. Za cenę 1 trasy łagiewnickiej można wybudować kilkadziesiąt km dróg dla rowerów w całym mieście.</p>	<p>Zlikwidować parkowanie na chodnikach. Chodnik jak sama nazwa wskazuje, służy do chodzenia. Parkowanie należy wyznaczyć na jezdni, w zatokach parkingowych lub na dedykowanych parkingach.</p>	<p>Obsadzać zielenią ulice i nie budować nowych dróg dla samochodów</p>	<p>Dzielnica XII Bieżanów-Prokocim</p>
			<p>Dzielnica VIII Dębni</p>

