

Treść rekomendacji	Poparcie (suma odp 5 i 4)	zdecydowanie się zgadzam (5)	nie zgadzam się
8.4 Inwestowanie na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu rowerów i pieszych, np. poprzez rozdzielanie ciągów rowerowych i pieszych, rozbudowę kładek i estakad, regularne remonty nawierzchni, dodatkowe pasy i sygnalizację świetlną dla rowerzystów/ rowerzystek w wybranych miejscach.	100%	78%	0%
7.5 Doskonalenie systemu transportu autobusowego i tramwajowego poprzez zakup nowych pojazdów oraz rozbudowę i modernizację infrastruktury. Działania te powinny gwarantować dostępność transportu zbiorowego dla osób ze specjalnymi potrzebami (pojazdy niskopodłogowe, przystanki dostosowane architektonicznie).	98%	87%	0%
7.15 Dalsza poprawa komfortu podróży w komunikacji miejskiej z dbałością o odpowiednią wentylację, klimatyzację, czystość oraz zapach.	98%	84%	0%
8.3 Dalsza modernizacja i rozwój infrastruktury dla pieszych, w tym poprawa oświetlenia chodników oraz usunięcie barier architektonicznych dostosowując chodniki i ciągi pieszce dla osób z ograniczeniami ruchowymi i szczególnymi potrzebami.	98%	84%	0%
13.3 Szersze wykorzystywanie pasów zieleni (np. łąk kwietnych, krzaków) jako bezpiecznego sposobu oddzielenia tras pieszych, rowerowych i samochodowych oraz wprowadzanie zielonych ekranów akustycznych tam, gdzie jest to możliwe.	98%	86%	2%
1.5 Priorytetem miasta powinien być rozwój transportu publicznego (a w szczególności tramwajowego i premetra), tak aby stawał się on coraz bardziej dostępny, wygodny i szybszy niż samochód do przemieszczania się po mieście.	97%	84%	3%
4.5. Planowanie budowy i rozbudowy infrastruktury transportowej w sposób uwzględniający potrzeby pieszych, w miarę możliwości zachowując istniejące trasy pieszce lub tworząc je w dogodnych dla pieszych miejscach.	97%	67%	0%
13.2 Zapewnienie, by nowe inwestycje transportowe w maksymalnym zakresie zachowywały istniejącą przyrodę oraz gdzie tylko to możliwe wprowadzały nowe obszary zielone.	97%	81%	3%
15.4 Dbałość o zróżnicowanie kanałów informowania i edukowania o zrównoważonym transporcie. Informacje powinny pojawiać się online i offline, blisko mieszkańców (m.in. w formie plakatów na dworcach i przystankach, w szkołach, miejscach pracy, spółdzielniach oraz w ramach dni otwartych).	97%	56%	0%
2.6 Zwiększenie wysiłków na rzecz rozwijania sieci parkingów P+R przy wjazdach do miasta z możliwością przesiadki na transport zbiorowy. Plany powinny być oparte na eksperckich analizach (lokalizacja, ilość miejsc) oraz uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnościami.	95%	63%	0%
7.17 Upowszechnianie cyfrowych tablic z rozkładem jazdy na przystankach komunikacji miejskiej oraz zadbanie o to, by informacje wyświetlane na tych tablicach były na bieżąco aktualizowane i uwzględniały opóźnienia poszczególnych kursów.	95%	76%	2%
7.20 Zacieśnianie współpracy z Urzędem Marszałkowskim i PKP w kwestii rozwoju kolei aglomeracyjnej.	95%	68%	2%
7.24 Kontynuacja rozbudowy i uzupełniania sieci buspasów, dążąc do jej maksymalnej ciągłości. Zadanie to należy realizować w oparciu o bieżący monitoring obciążenia istniejącej sieci buspasów oraz - tam, gdzie to możliwe - uwzględniając istniejącą infrastrukturę.	95%	62%	3%
9.11 Dążenie do integrowania sieci transportu zbiorowego (publicznego i prywatnego) w ramach aglomeracji z planowanym rozwojem sieci P&R, w tym tworzenie wygodnych możliwości przesiadek z busów prywatnych na transport publiczny dowożący do centrum miasta.	95%	60%	0%
2.10 Uwzględnianie w Miejskich Planach Zagospodarowania Przestrzennego dla nowych osiedli wymogów dotyczących zapewnienia bazy lokali usługowych na potrzeby mieszkańców/ mieszkanek.	94%	70%	3%
7.7 Skuteczne egzekwowanie przepisów o korzystaniu z buspasów.	94%	73%	0%
15.1 Wspieranie utworzenia jednego zintegrowanego i łatwo dostępnego źródła danych (np. aplikacji), w którym możliwe będzie sprawdzenie możliwości transportowych na konkretnych trasach w ramach aglomeracji krakowskiej i innych danych, np. kosztów takiej podróży, liczby punktów przesiadkowych oraz wytworzonego CO2.	94%	73%	2%

2.11 Poprawa dostępności komunikacyjnej placówek ochrony zdrowia i urzędów przede wszystkim poprzez ułatwianie dojazdu komunikacją miejską, a tam gdzie jest to niezbędne i jednocześnie możliwe poprzez zapewnienie adekwatnej liczby miejsc parkingowych. Wdrażanie konkretnych rozwiązań w tym zakresie powinno być poprzedzone analizą dostępności poszczególnych placówek prowadzącą do określenia kluczowych obszarów interwencji	92%	65%	6%
4.3 Zacieśnianie współpracy z gminami ościennymi na rzecz integracji rozwoju przestrzennego z rozwojem sieci transportu zbiorowego poprzez planowanie tras transportu publicznego na jeszcze niezabudowane tereny oraz planowanie wysokiej gęstości zabudowy wokół węzłów komunikacji zbiorowej z jednoczesną dbałością o zachowanie obszarów ochrony przyrody.	92%	67%	3%
7.6 Bieżące monitorowanie stanu infrastruktury tramwajowej i wprowadzić kalendarz jej zaplanowanych remontów, tak, aby nie dopuścić do spadku prędkości tramwajów na skutek braku bieżącego utrzymania i podnosić ją tam gdzie to możliwe.	92%	65%	2%
7.22 Rozwijanie sieci połączeń i infrastruktury transportowej na obrzeżach miasta na podstawie analizy potrzeb.	92%	63%	3%
15.2 Zacieśnienie współpracy z gminami metropolii krakowskiej w celu wypracowania wspólnego podejścia do promocji zrównoważonego transportu publicznego. Takie podejście powinno zostać wypracowane do marca 2025 roku.	92%	57%	0%
1.4 Priorytetem miasta powinien być dialog z szerokim gronem interesariuszy/ interesariuszek na rzecz rozwoju zrównoważonej mobilności. Formy dialogu powinny być różnorodne i systematycznie rozwijane, tak by uwzględniały głos wszystkich grup społecznych.	90%	49%	3%
1.7 Kierunkiem rozwoju miasta Krakowa powinno być ograniczanie konieczności przemieszczania się po mieście wspierane przez rozwój infrastruktury oraz podnoszenie jakości usług społecznych w pobliżu miejsca zamieszkania (dzielnicy) - zgodnie z koncepcją miasta 15-minutowego - oraz rozwój usług publicznych online.	90%	68%	5%
11.9 Miasto powinno dążyć do stopniowego zwiększenia udziału autobusów napędzanych paliwami alternatywnymi (szczególnie energią elektryczną), we flocie krakowskiej komunikacji miejskiej.	90%	49%	6%
13.5. Skuteczna egzekucja przestrzegania norm hałasu generowanego przez pojazdy.	90%	75%	2%
7.14. Dalsze rozszerzanie oferty dostępnych form biletów na komunikację miejską (np. o bilety przystankowe, bilety na kilka przejazdów).	89%	60%	2%
9.9 Kontynuowanie działań na rzecz stworzenia zintegrowanego biletu na komunikację miejską i aglomeracyjną.	89%	67%	3%
14.6 Priorytetem miasta powinien być rozwój premetra. Rozwój powinien być połączony z kampanią informacyjną i edukacyjną dotyczącą harmnogramu prac wykonywania poszczególnych etapów premetra i przedstawiającą korzyści wynikające z premetra.	89%	70%	3%
15.3 Zapewnienie skutecznego przepływu informacji między wydziałami Urzędu Miasta oraz prowadzenie przez jednostki miejskie spójnej i jasnej komunikacji o procesie zarządzania systemem transportowym, wyjaśniającej mieszkańcom/ mieszkankom cele podejmowanych działań.	89%	59%	2%
6.3 Dalsze zachęcanie pracodawców/ pracodawczyń, aby promowali/ promowały zrównoważony transport wśród swoich pracowników/ pracowniczek, np. poprzez dopłaty do komunikacji miejskiej jako benefit pracowniczy, stwarzanie możliwości pracy hybrydowej i pracy w elastycznych godzinach lub wprowadzenie tak zwanych korpobusów.	87%	65%	3%
8.1 Zwiększenie liczby inwestycji w nowe drogi rowerowe (również jako samodzielne inwestycje) zapewniając spójność i ciągłość tras rowerowych w mieście, tak aby do 2028 roku możliwe było przejechanie rowerem odcinka min. 4 km wyłącznie po drodze dla rowerów, pasie rowerowym lub po obszarze objętym strefą ruchu uspokojonego z dowolnego punktu w Krakowie.	87%	57%	2%
15.5 Analiza zachowań transportowych wśród turystów i w razie potrzeby podjęcie działań mających na celu zachęcanie ich do korzystania ze zrównoważonego transportu, np. poprzez krótki poradnik komunikacyjny udostępniany w hotelach, na stronach rezerwacyjnych lub sms-em z wykorzystaniem geolokalizacji przy wjeździe do miasta.	87%	57%	3%
8.5 Przeprowadzenie akcji informacyjnej o obowiązujących przepisach dotyczących hulajnóg, rolek i innych urządzeń transportu osobistego w ruchu miejskim oraz zapewnienie skutecznego egzekwowania tych przepisów.	86%	60%	5%

9.6 Opracowanie i wdrożenie kampanii informacyjno-promocyjnej na temat transportu zbiorowego, w szczególności skierowanej do kierowców/ kierowczyń.	86%	46%	3%
12.3 Określenie i wdrożenie zasad ograniczenia wjazdu samochodów ciężarowych do miasta (np. wyznaczone godziny, dni tygodnia, dopuszczalna masa całkowita pojazdu), a jednocześnie wspieranie tworzenia infrastruktury sieci magazynów na obrzeżach umożliwiającej dowóz towarów do miasta samochodami dostawczymi.	86%	54%	6%
14.1 Zapewnianie priorytetu dla transportu szynowego w ramach II i III obwodnicy poprzez zapewnianie tramwajom pierwszeństwa na wszystkich skrzyżowaniach, dostosowanie ich rozkładów jazdy do godzin szczytu i późnych godzin powrotu oraz dostosowywanie innych środków transportu do kursowania tramwajów.	86%	70%	2%
2.12 Zwiększenie skuteczności egzekwowania przepisów dotyczących parkowania.	84%	59%	5%
3.5 Kampania informacyjna wyjaśniająca cele strefy płatnego parkowania oraz sposób wydatkowania środków z opłat parkingowych.	84%	52%	2%
13.1 Dążenie do eliminacji pojazdów nie spełniających norm emisji spalin w taki sposób, aby koszty utylizacji takich pojazdów nie były przerzucone wyłącznie na mieszkańców/ mieszkanki.	84%	51%	8%
1.3 Powołanie społecznego ciała doradczego złożonego z przedstawicieli i przedstawicielek różnych grup w mieście (mieszkańców/ mieszkanek całej metropolii, w tym panelistów/ panelistek, przedsiębiorców/ przedsiębiorczyń, władz, niezależnych ekspertów/ ekspertek), które będzie cyklicznie spotykać się, proponować i opiniować rozwiązania związane ze zrównoważonym transportem oraz określenie zakresu kompetencji i zasad jego funkcjonowania.	83%	46%	11%
6.2 Poprzedzanie wprowadzania rozwiązań w zakresie ruchu i parkowania pilotażami na mniejszą skalę i/ lub dialogiem z mieszkańcami/ mieszkankami danego rejonu.	83%	38%	5%
7.23 Konsekwentne opieranie miejskich planów na nowe inwestycje w system komunikacji publicznej na wynikach badań przepustowości poszczególnych kursów.	83%	54%	5%
9.8 Rozważenie różnych sposobów uelastycznienia korzystania z biletów okresowych, w tym możliwości zawieszenia biletu okresowego.	78%	49%	11%
7.4 Podniesienie budżetu (rozumianego efektywnie czyli z uwzględnieniem długości drogi i liczby osób - tzw. praca przewozowa) przeznaczonego bezpośrednio na finansowanie kursów transportu miejskiego i podmiejskiego w ciągu najbliższych lat, tak, aby liczba kilometrów przejeżdżanych przez krakowski transport miejski i podmiejski sukcesywnie rosła.	76%	46%	11%
11.3 Wspieranie rozwoju infrastruktury ładowania dla pojazdów elektrycznych w oparciu o dane i realne zapotrzebowanie.	76%	33%	10%
4.4 Utrzymywanie wysokiej gęstości i różnorodności zabudowy na terenach planowanych do zabudowy (np. unikanie tworzenia wieloprzestrzennych parkingów w poziomie terenu i sklepów wielkopowierzchniowych izolowanych od osiedli).	75%	44%	2%
14.2 Dążenie do przeniesienia ciężkości ruchu samochodowego na układ III i IV obwodnicy wraz z głównymi arteriami radialnymi (głównymi i odcciążającymi) oraz wypracowanie sposobu na egzekwowanie przeniesienia ruchu.	75%	51%	5%
14.5 Dążenie do realizacji wysokiej jakości korytarza transportu zbiorowego w Alei Trzech Wieszców (oraz na dalszym przedłużeniu w al. Konopnickiej), z uwzględnieniem możliwości realizacji inwestycji tramwajowej. Decyzje o wdrażaniu wybranych rozwiązań muszą wynikać z wiarygodnych analiz transportowych wykazujących efektywność danego wariantu.	71%	43%	10%
3.6 Przeanalizowanie zasadności i możliwości technicznych wdrożenia aplikacji ułatwiającej znalezienie wolnego miejsca w strefie płatnego parkowania oraz wdrożenie takiej aplikacji jeśli okaże się to zasadne z uwagi na możliwości techniczne oraz bilans kosztów i korzyści.	70%	44%	17%
7.1 Opracowanie planu finansowego, umożliwiającego podniesienie możliwości przewozowych krakowskiego transportu miejskiego (z wyłączeniem Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej) o 30% do roku 2028. Należy na bieżąco prowadzić ewaluację tego planu oraz podawać do wiadomości publicznej informacje o jego realizacji.	70%	37%	10%
7.12 Powołanie specjalnego zespołu, którego celem będzie badanie potrzeb, barier i motywacji użytkowników/ użytkowniczek transportu zbiorowego. Szczególnym zadaniem dla zespołu może być sprawdzenie, na ile bezpłatna komunikacja publiczna jest narzędziem promocji zrównoważonego transportu. Na podstawie wyników tych badań zespół powinien m.in. opracować system zachęt do korzystania z transportu zbiorowego.	70%	35%	19%

11.1 Zwiększanie udziału specjalistycznych pojazdów o napędzie elektrycznym w ogólnej liczbie pojazdów użytkowanych do wykonywania zadań publicznych (np. śmieciarek, piaskarek, odśnieżarek).	70%	43%	16%
2.13 Zakupienie specjalnego samochodu do automatycznej kontroli pojazdów parkujących w strefie płatnego parkowania.	68%	35%	13%
2.1 Prowadzenie działań stymulujących rotację miejsc parkingowych w strefie płatnego parkowania.	67%	37%	16%
10.1 Wspieranie różnych form współdzielonej mobilności. Decyzja o tym, jakie konkretne środki transportu oraz w jakiej formie (np. abonamenty na wyłączność na określony czas czy specjalne benefity dla mieszkańców, dostosowanie infrastruktury zwłaszcza w punktach przesiadkowych) będą wspierane, powinna być poprzedzona badaniami potrzeb mieszkańców/ mieszkank.	67%	27%	8%
14.3 Zmniejszanie liczby pojazdów w obrębie III obwodnicy. Należy zachować rozróżnienie na główne arterie o dużej przepustowości oraz mniejsze drogi, na których ruch powinien być uspokajany przez odpowiednie ograniczenia - np. progi wyspowe (nie spowalniające rowerzystów), wyniesione skrzyżowania, punktowe przewężenia, wizualne zawężenie przekroju drogi poprzez ustawienie słupków czy małej architektury blisko drogi.	67%	25%	19%
7.3. Zmniejszać ryzyko opóźnień autobusów poprzez skracanie ich linii, ale tylko pod warunkiem poprawiania punktów przesiadkowych i synchronizowania linii. Takie rozwiązanie nie powinno być stosowane w całym mieście, lecz w tych punktach, gdzie taka synchronizacja przesiadek jest osiągalna i przyniosłaby korzyść.	65%	32%	25%
7.10 Poszukiwanie możliwości przyspieszenia ruchu tramwajów, np. poprzez podnoszenie dopuszczalnej prędkości, podnoszenia prędkości w godzinach porannych i w miarę możliwości technicznych wprowadzanie przyspieszonego tramwaju, czy systemu umożliwiającego wykorzystanie przeciwielego toru tramwajowego.	63%	38%	19%
14.4 Dążenie do ograniczania lub wyłączania ruchu na wybranych ulicach w ramach II obwodnicy tam, gdzie jest to możliwe w kontekście obowiązujących przepisów.	63%	27%	21%
11.7 Zabieganie o stworzenie na poziomie centralnym ram prawnych umożliwiających zobowiązanie firm kurierskich i taksówkowych do wymiany floty samochodowej na auta elektryczne.	60%	29%	32%
12.1 Dążenie do wyprowadzania ruchu tranzytowego z centrum miasta poprzez zwiększanie liczby ulic jednokierunkowych lub ślepych.	60%	35%	25%
2.8 Nawiązanie współpracy z krakowskimi uczelniami wyższymi na rzecz stworzenia długoterminowych parkingów przy kampusach dla studentów/ studentek przyjezdnych, którzy/ które na co dzień poruszają się komunikacją miejską. Miasto rozpoznaje swój obowiązek promowania komunikacji publicznej wśród tej grupy.	59%	35%	27%
2.4 Dalsze rozwijanie infrastruktury miejsc do krótkiego postoju (do 15 min.) z ang. Kiss&Ride.	57%	21%	29%
3.4 Szukanie możliwości porozumienia z placówkami i centrami handlowymi w celu wykorzystania miejsc parkingowych dla mieszkańców poza godzinami pracy tych placówek i centrów.	57%	29%	17%
7.18 Dążenie do redukcji odległości pomiędzy przystankami, tam, gdzie taka potrzeba wynika z badań ruchu lub jest zgłoszona przez mieszkańców/ mieszkanki. np. poprzez zwiększenie liczby przystanków na żądanie.	57%	32%	29%
2.8* Zaproponowanie łączonego semestralnego biletu na postój samochodu na dedykowanych parkingach długoterminowych z semestralnym biletem MPK na wszystkie linie w strefie I.	57%	32%	24%
7.21 Tworzenie nowych zatoczek autobusowych na tych przystankach, na których jest to możliwe. Nowe przystanki powinny być tworzone od razu z zatoczkami.	54%	37%	24%
7.13 Rozdzielenie przystanków komunikacji miejskiej od przystanków dla prywatnych busów, tam gdzie komunikacja prywatna zakłóca działanie publicznej.	51%	21%	33%
2.3 Stopniowe zmniejszanie liczby miejsc parkingowych w centrum.	48%	30%	38%
3.3 Wprowadzenie opłaty za parkowanie w niedziele w Śródmiejskiej Strefie Parkowania.	44%	27%	46%
6.1 Podnoszenie płynności ruchu poprzez wprowadzenie usprawnień w sygnalizacji świetlnej, takich jak sekundniki, zielona fala czy wyłączanie świateł w nocy.	44%	24%	44%
9.7 Miasto powinno wdrażać nowatorskie rozwiązania, takie jak bilety komunikacji miejskiej za recykling, bilet za butelki plastikowe oraz inne bezgotówkowe możliwości "zakupu" biletów powiązane z priorytetami miasta.	40%	13%	33%

8.2 Przeprowadzenie w wybranych miejscach uspokojonego ruchu, gdzie nie ma możliwości poprowadzenia drogi rowerowej, pilotażu udostępnienia buspasów dla rowerów.	27%	13%	51%
9.2 Priorytetem miasta powinna być bezpłatna komunikacja miejska dla posiadaczy Karty Mieszkańca.	27%	16%	65%
6.4 Wprowadzenie przywilejów dla samochodów, które przewożą większą liczbę osób.	22%	8%	70%
9.3 Miasto powinno wprowadzić bezpłatną komunikację miejską dla wszystkich.	17%	11%	76%

