

**ZARZĄDZENIE NR 1596/2005**  
**PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA**  
**Z DNIA 30 sierpnia 2005 r.**

**w sprawie przyjęcia i przekazania pod obrady Rady Miasta Krakowa projektu uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie przyjęcia zaktualizowanej "Polityki transportowej dla Miasta Krakowa".**

Na podstawie art. 30 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591, z późn. zm.) zarządza się, co następuje:

§ 1.

Przyjmuje się i przekazuje pod obrady Rady Miasta Krakowa projekt uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie przyjęcia zaktualizowanej "Polityki transportowej dla Miasta Krakowa".

§ 2.

Wykonanie zarządzenia powierza się Sekretarzowi Miasta.

§ 3.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezydent Miasta Krakowa

/ - /

UCHWAŁA NR  
Rady Miasta Krakowa  
z dnia

**w sprawie przyjęcia "Polityki transportowej dla Miasta Krakowa".**

Na podstawie art.18 ust.1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591, z 2002 r. Nr 23, poz. 220, Nr 62, poz. 558, Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271, Nr 214, poz. 1806, z 2003 r. Nr 80, poz. 717 i Nr 162, poz. 1568 i z 2004 r. Nr 102, poz. 1055, Nr 116, poz. 1203), Rada Miasta Krakowa uchwała, co następuje:

§ 1.

Przyjmuje się "Politykę transportową dla Miasta Krakowa" stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2.

Traci moc uchwała Nr LXX/468/93 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 stycznia 1993 r. w sprawie przyjęcia zasad polityki transportowej dla Krakowa.

§ 3.

Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Krakowa.

§ 4.

Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego.

## Uzasadnienie

Polityka transportowa pełni podstawową rolę w zarządzaniu rozwojem i eksploatacją transportu miejskiego. Jest drogowskazem dla wszystkich podmiotów zaangażowanych w jej realizację. Bez takiego dokumentu nie jest możliwe skuteczne, trafne i świadome konstruowanie programów i planów rozwoju systemu transportowego miasta.

Uchwalona w 1993 roku polityka transportowa dla Krakowa była dokumentem, który stanowił pierwowzór dla polityk przygotowywanych w innych miastach, była zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju, zawierając przy tym pionierskie zapisy, stanowiła istotny krok w realizacji zaleceń Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu oraz Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD).

Okres 12 lat jaki upłynął od uchwalenia obowiązującej do dzisiaj polityki transportowej wymaga uwzględnienia w niej obecnych uwarunkowań, nowego spojrzenia wynikającego z doświadczeń własnych i obcych. Zapisy tej polityki zdezaktualizowały się, ponieważ zmieniło się otoczenie prawne, powstały nowe szczeble samorządu terytorialnego oraz zrealizowane zostały niektóre z postulowanych w niej inwestycji.

Uchwalone zostało „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa” i „Strategia Rozwoju Krakowa” oraz „Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego”. Przyjęta została przez rząd „Polityka transportowa państwa na lata 2001-2015 dla zrównoważonego rozwoju”. Polska będąc w Unii Europejskiej zobowiązana jest do uwzględniania w swych działaniach Białej Księgi, dokumentu będącego polityką transportową UE.

Potrzeba podjęcia przez władze samorządowe Krakowa strategicznych decyzji dotyczących systemu transportu wynika z rosnących trudności komunikacyjnych. Wzrastająca liczba samochodów zarówno w mieście oraz w strefie podmiejskiej powoduje zwiększenie się liczby podróży odbywanych samochodem oraz spadek udziału w przewozach transportu publicznego. Pomimo zrealizowanych w ostatnich latach wielu inwestycji komunikacyjnych, głównie drogowych nadal system transportowy Krakowa jest niedoinwestowany.

W wyniku wzrostu liczby samochodów nastąpiło przeciążenie układu drogowo-parkingowego (zwłaszcza w centrum miasta i na trasach dojazdowych do śródmieścia). Udział transportu publicznego w przewozach spadł z 85 % w 1985 r. do 70% w 1994 r. oraz do 61% w 2003r. Pomimo modernizacji ulic i budowy nowych ciągów i węzłów nadal wzrasta zatłoczenie ulic i spada prędkość podróżowania. Zwiększają się ogólne koszty społeczne transportu (koszty czasu podróży, koszty wypadków) i zwiększa się emisja zanieczyszczeń do środowiska.

W całej Europie i w wielu dużych miastach polskich dostrzegana jest konieczność krytycznej analizy obecnych tendencji i jak najszybszego im przeciwdziałania, z przyjęciem zasad i skuteczniejszych instrumentów realizacji. Dąży się do poprawy jakości systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, ponieważ jakość systemu transportowego jest jednym z kluczowych czynników decydujących o warunkach bycia mieszkańców i o rozwoju gospodarczym miasta.

Projekt uchwały zakłada wybór strategii zrównoważonego rozwoju systemu transportu, w której realizowana jest zasada równowagi czynników gospodarczych, środowiskowych i społecznych w odniesieniu do transportu, zakłada się zapewnienie sprawności funkcjonowania transportu przy rosnącym poziomie motoryzacji. Nastąpić to może przez wzmocnienie roli i zasięgu transportu zbiorowego, którego rozwój powinien uczynić go konkurencyjnym w stosunku do indywidualnego oraz umożliwić pełnienie funkcji substytucyjnych wobec samochodu w strefach z ograniczeniami ruchu. Sprawność transportu zbiorowego i jego atrakcyjność powinna być taka, aby powstrzymać i odwrócić proces przenoszenia się pasażerów z transportu zbiorowego do indywidualnego. Równocześnie

powinny zostać stworzone warunki dla rozwoju mobilności niezmotoryzowanej (rozszerzanie stref ruchu pieszego, rozbudową sieci dróg rowerowych).

Kontynuacja obecnego kierunku oznacza poddawanie się naciskom na rozwiązywanie rosnących problemów komunikacyjnych, przede wszystkim z punktu widzenia potrzeb ruchu samochodów osobowych. Spowoduje to postępujące uzależnienie miasta i województwa od samochodu natomiast rozwinięty system tramwajowy o dużych możliwościach będzie ulegał dalszej degradacji a komunikacja autobusowa, nie korzystająca z potrzebnej skali uprzywilejowań na większości obszaru Krakowa, będzie coraz mniej sprawna ze względu na rosnący ruch samochodowy. Oznacza to, że - o ile nie zostaną podjęte działania dla ograniczenia wzrostu ruchu samochodowego - zatłoczenie dróg i ulic obejmować będzie coraz większy obszar i rozciągać się w czasie na coraz dłuższą część dnia. Transport zbiorowy stanie się jeszcze mniej atrakcyjny i nastąpi dalszy odpływ pasażerów, co spotęguje trudności finansowe przewoźników. Nastąpi też dalszy wzrost zanieczyszczenia powietrza i natężenia hałasu, spadnie atrakcyjność centrum i spotęguje się przenoszenie biznesu, produkcji i usług do strefy podmiejskiej.

Dla realizacji strategii zrównoważonego rozwoju konieczna jest zmiana zachowań komunikacyjnych. Zmotoryzowani powinni wykazać gotowość do rezygnacji z używania samochodu w przypadku, gdy jest to niekonieczne, tzn. gdy istnieje alternatywa odbycia zaplanowanej podróży środkami komunikacji zbiorowej. Potrzeby użytkowników samochodów osobowych nie byłyby ignorowane, jednakże byłyby ograniczane w stopniu zależnym od położenia obszaru i gęstości zabudowy (intensywności użytkowania), stanu infrastruktury transportowej i warunków ruchu. Należy zwracać uwagę na problem nadmiernego korzystania, oczywiście nie w odniesieniu do indywidualnych potrzeb ich posiadaczy, lecz w stosunku do możliwości układu drogowo-parkingowego i wobec niekorzystania z alternatywy innych środków lokomocji. Ostatecznym celem jest osiągnięcie konsensusu społecznego w kwestii koniecznych działań w ramach integracyjnej polityki wykorzystania niewielkiej i ograniczonej ilości przestrzeni publicznej, w tym możliwej do przeznaczenia na cele transportowe.

Proponowana polityka powinna przynieść wyraźną poprawę funkcjonowania i jakości systemu transportowego w mieście, a także zapewnić możliwość zahamowania negatywnych skutków szybkiego wzrostu motoryzacji.

*Załącznik do uchwały Nr .....Rady Miasta Krakowa z dnia .....*

***POLITYKA TRANSPORTOWA DLA MIASTA KRAKOWA***

## 1. Wstęp.

Mając na uwadze, że:

- a) Zarządzanie systemem transportowym miasta jest jednym z podstawowych zadań władz samorządowych Krakowa, wpływającym na standard życia mieszkańców i właściwy rozwój miasta.
- b) Skutki gwałtownego rozwoju motoryzacji w ostatnich latach negatywnie oddziałują na środowisko naturalne i cywilizacyjne, w tym kulturowe.
- c) Narastające utrudnienia w ruchu stanowią istotne ograniczenia rozwoju gospodarczego miasta i realizacji jego funkcji turystycznych oraz zagrażać umacnianiu metropolitalnych funkcji Krakowa.
- d) Warunkiem podnoszenia atrakcyjności dla mieszkańców, inwestorów i przyjezdnych jest sprawny system transportowy; w tym zapewniający dostępność Krakowa w powiązaniach: metropolitalnym, regionalnym, krajowym, międzynarodowym.
- e) Dobre przygotowanie inwestycji transportowych pozwala pełniej czerpać korzyści z procesu integracji europejskiej.
- f) Efektywne zarządzanie planowaniem rozwoju, projektowaniem, budową i eksploatacją systemu transportowego wymaga prowadzenia stabilnej, konsekwentnej, długofalowej polityki transportowej miasta:
  - odpowiadającej pozycji Krakowa i aspiracjom jego mieszkańców;
  - zgodnej ze strategią rozwoju Krakowa i województwa małopolskiego;
  - spójnej z polityką transportową państwa;
  - wpisującej się w politykę transportową Unii Europejskiej;

**Rada Miasta Krakowa przyjmuje niniejszą politykę transportową** jako podstawowy dokument określający strategię działania służb samorządowych w odniesieniu do planowania i organizacji transportu.

W programowanym rozwoju transportu zakłada się integralność strategii i celów dla miasta Krakowa i pozostałych gmin tworzących Metropolię Krakowską. Osiągnięcie założonego celu będzie możliwe poprzez rozwiązanie problemu koordynacji i planowania rozwoju gospodarczego i przestrzennego oraz systemu transportowego w całym obszarze metropolitalnym.

## 2. Cele polityki.

Jako punkt wyjścia dla aktualizacji zasad polityki transportowej przyjęto, założenie, że głównym celem dalszych przekształceń i rozwoju systemu transportu Krakowa jest stworzenie warunków dla coraz bardziej sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów, przy spełnieniu wymogów ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska. Modernizacja i rozwój systemu transportu służyć powinny stymulowaniu rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego, ochronie dziedzictwa kulturowego, poprawie wizerunku Krakowa i umacnianiu jego funkcji metropolitalnych oraz zmniejszeniu różnicowań w rozwoju i jakości życia w poszczególnych obszarach miasta.

Z celu generalnego wynikają następujące cele szczegółowe:

1. Zapewnienie sprawności funkcjonowania transportu przy rosnącym poziomie motoryzacji.
2. Dalsze wzmacnianie rangi i poprawa jakości transportu zbiorowego.
3. Budowa systemu transportu ładunków.

4. Uregulowanie warunków parkowania.
5. Ograniczenie wpływu transportu na środowisko.
6. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.
7. Poprawa ekonomicznej efektywności transportu, w tym wykorzystania istniejących zasobów.

Cele powyższe realizuje rekomendowana **opcja zrównoważonego rozwoju transportu Krakowa**.

Wymaga ona przyjęcia:

- opcji umiarkowanego rozwoju sieci drogowo-ulicznej i parkingowej (z priorytetem budowy elementów obwodowych);
- opcji rozwoju miejskiej infrastruktury szynowej (z priorytetem szybkiego tramwaju i kolei regionalnej);
- programu budowy układu dróg rowerowych (z priorytetem na ciągi wiążące ze śródmieściem);
- opcji przewozu ładunków w oparciu o system logistyki miejskiej (budowa centrum logistyki ładunków).

### **3. Środki realizacji polityki.**

Dla realizacji polityki transportowej zapewniającej zrównoważony rozwój należy stosować następujące środki:

#### **3.1. W zakresie planowania przestrzennego rozwoju miasta (planowanie miejscowe, polityka lokalizacyjna, projektowanie urbanistyczne):**

- a) Stymulowanie koncentracji miejsc pracy, usług oraz budownictwa mieszkaniowego o dużej intensywności w obszarach dobrze obsługiwanych transportem zbiorowym, w bezpośredniej bliskości przystanków transportu szynowego (kolej, tramwaj).
- b) Koordynacja polityki rozwoju przestrzennego Krakowa i jego gmin ościennych, w celu przeciwdziałania dekoncentracji osadnictwa, wywołującym wzrost ruchu i przewozów, zwłaszcza realizowanych samochodem osobowym oraz powodującym niepożądane uzależnienie od tego środka transportu. Konieczna jest ścisła współpraca z sąsiadującymi gminami, w tym formalne porozumienia oraz wzajemne uzgodnienia planów zagospodarowania, z siecią transportową włącznie.
- c) Preferowanie rozwoju osadnictwa w tych strefach peryferyjnych i podmiejskich, które są dogodnie powiązane koleją z głównymi koncentracjami miejsc pracy i usług w Krakowie.
- d) Stymulowanie przemieszania funkcji mieszkaniowych, pracy, usług, rekreacji w obrębie zespołów zabudowy w celu ograniczenia potrzeby podróżowania na większe odległości i stworzenia możliwości osiągnięcia celów dużej części podróży pieszo lub rowerem.
- e) Wspomaganie przekształcania funkcji poszczególnych jednostek strukturalnych miasta w celu możliwie jak najlepszego lokalnego zbilansowania oferty miejsc pracy z liczbą zawodowo-czynnych mieszkańców; wzmacnianie autonomii gospodarczej i usługowej obszarów peryferyjnych.
- f) Tworzenie lub przekształcanie struktury zespołów mieszkaniowych i usługowych w kierunku przyjaznym ruchowi pieszemu i rowerowemu oraz nakierowanych na dogodną obsługę komunikacją zbiorową, w tym zapewnienie dogodnych i bezpiecznych dojazdów do szkół oraz do przystanków.
- g) Powiązanie uruchamiania działalności inwestycyjnej ze sprawnością układu transportowego.

Wydawanie decyzji lokalizacyjnych nowych obiektów uwzględniających istniejącą lub możliwą do osiągnięcia dostępność komunikacyjną samochodem osobowym (z zachowaniem sprawności funkcjonowania istniejącego lub projektowanego układu drogowego) a zwłaszcza transportem zbiorowym.

- h) Wprowadzenie i egzekwowanie (przy wydawaniu pozwoleń na budowę) normatywu parkingowego, ustalającego maksymalną, a we wskazanych strefach - minimalną liczbę miejsc parkingowych, jaką można dopuścić bądź, którą musi zapewnić na swoim terenie inwestor.
- i) Ustalenie i wprowadzenie sparametryzowanych standardów obsługi transportowej miasta, z uwzględnieniem czasokresu ich osiągania.
- j) Tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania ze względu na uciążliwość transportu.
- k) Rezerwowanie w planach miejscowych pasów terenu na trasy szynowe oraz na trasy drogowe (w tym umożliwiające wyprowadzenie ruchu ciężkiego i tranzytowego poza tereny intensywnie zabudowane) oraz terenów na dworce i pętle komunikacji miejskiej oraz na parkingi przesiadkowe w systemie Park and Ride (zaparkuj i jedź transportem publicznym), które powinny być lokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie trzeciej obwodnicy.
- l) Zahamowanie procesu zabudowy rezerw komunikacyjnych nie ujętych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Krakowa, a koniecznych dla prawidłowego funkcjonowania systemu transportu.

### **3.2. W zakresie transportu zbiorowego:**

- a) Dążenie do spójności systemów transportowych: lokalnego (miejskiego i podmiejskiego), regionalnego, krajowego i kontynentalnego, pozostających w zasięgu dostępności mieszkańców. Szczególna uwaga powinna być skierowana na rozwój powiązań regionalnych i metropolitalnych.
- b) Integracja przestrzenna i funkcjonalna systemu (węzły przesiadkowe, wspólne rozkłady jazdy i jednolity system taryfowy, z dążeniem do wprowadzenia biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników obsługujących aglomerację).
- c) Integracja przestrzenna i funkcjonalna miejskiego podsystemu transportu zbiorowego z innymi podsystemami (np. parkingi przesiadkowe dla samochodów i rowerów oraz możliwość przewożenia rowerów środkami transportu zbiorowego).
- d) Racjonalizacja marszrut (układu linii) i rozkładów jazdy, w dostosowaniu do aktualnych i potencjalnych potrzeb, uwzględniająca między innymi lepsze wykorzystanie transportu szynowego i eliminację konkurencyjności z liniami autobusowymi (pokrywania się na długich odcinkach z liniami tramwajowymi).
- e) Wzmocnienie roli tramwaju jako środka podstawowego w przewozach komunikacją zbiorową poprzez:
  - wykorzystanie potencjalnych możliwości istniejącego systemu tramwajowego i sukcesywne jego modernizowanie, powstrzymujące proces dekapitalizacji torowisk i taboru;
  - stopniowe zastępowanie obecnego taboru nowoczesnym taborem niskopodłogowym;
  - zwiększenie zakresu uprzywilejowania tramwaju w ruchu miejskim;
  - uzupełnienie sieci szynowej o kolejne odcinki przewidziane w planie rozwoju systemu transportu szynowego (w tempie śr. ok. 3 km rocznie); priorytety i kolejność inwestowania w nowe trasy powinny wynikać z pełnej analizy efektywności ekonomiczno-finansowej i funkcjonalnej możliwych scenariuszy rozwojowych;



- zorganizowanie układu linii autobusowych dowożących pasażerów z obszarów peryferyjnych do sieci tramwajowej.
- f) Przystosowanie kolei do obsługi miasta i obszaru aglomeracji oraz wzmocnienie w powiązaniach regionalnych; radykalne zwiększenie częstotliwości połączeń oraz zwiększenie dostępności przestrzennej kolei poprzez uruchomienie dodatkowych przystanków (np. Hala Targowa) oraz zorganizowanie układu linii autobusowych dowożących pasażerów do sieci kolejowej.
- g) Dostosowanie infrastruktury lotniska w Balicach do wzrastającego ruchu pasażerskiego, zwłaszcza w warunkach wchodzenia na rynek przewozowy nisko-kosztowych linii lotniczych; zapewnienie powiązania szynowego z lotniskiem.
- h) Utrzymanie autobusu jako podstawowego środka przewozowego w korytarzach o dużych potokach pasażerskich, które nie będą obsługiwane przez transport szynowy.
- i) Kontynuacja wymiany taboru autobusowego na pojazdy niskopodłogowe, ekologiczne.
- j) Wprowadzenie na najbardziej zatłoczonych ciągach o znaczeniu podstawowym dla komunikacji autobusowej (o dużych potokach i częstotliwościach) wydzielonych pasów autobusowych (ewentualnie wspólnych z torowiskami i przystankami tramwajowymi) oraz wprowadzenie dla autobusów priorytetu w ruchu, w szczególności na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną.
- k) Wprowadzanie systemu sterowania dyspozytorskiego dla pojazdów komunikacji zbiorowej, z wykorzystaniem nawigacji satelitarnej (GPS, GALILEO).
- l) Włączanie przewoźników prywatnych (w tym dysponujących mikrobusami) w skoordynowany system obsługi pasażerskiej.
- m) Dostosowanie systemu transportu zbiorowego do wymogów niepełnosprawnych użytkowników.
- n) Indywidualizacja transportu zbiorowego (pojazdy o małej pojemności, komunikacja zbiorowa na zamówienie telefoniczne, realizowana zarówno przez przewoźnika komunalnego, jak i przewoźników prywatnych).
- o) Rozwój systemu informowania pasażerów, w tym o aktualnych warunkach ruchu i o nadjeżdżających pojazdach.
- p) Zmniejszenie zagrożenia bezpieczeństwa osobistego pasażerów (monitorowanie pojazdów, dworców, przystanków).
- q) Wprowadzenie mechanizmów konkurencji w obsłudze transportowej miasta.
- r) Artykulacja i obrona interesów klientów komunikacji zbiorowej poprzez zawiązanie Rady Pasażerów oraz wprowadzenie Karty Praw Pasażera.

W efekcie powyższych działań - uzyskanie zwiększonej atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez poprawę komfortu, niezawodności i bezpieczeństwa.

Postulowane standardy dotyczące napelnień pojazdów komunikacji zbiorowej w godzinach szczytu:

Wielkość zapelnienia powierzchni miejsc stojących w pojazdach [m <sup>2</sup> na pasażera]	Dopuszczalny procent przypadków z przekroczonymi założonymi wartościami napelnień			
	Stan na 2000 r.	2008 (etap)	2015 (perspektywa)	2025 (kierunek)
0,20	3,7	2,0	1,5	1,0

Postulowane standardy w zakresie czasu podróży dla Krakowa w godzinach szczytu:

Parametr czasu podróży	Stan na 2003 r. <sup>1)</sup>	Stan rozwoju sieci w roku:		
		2008 (etap)	2015 (perspektywa)	2025 (kierunek)
Wartości dla całego miasta:	[min]	[min]	[min]	[min]
- dla połowy z ogółu podróży nie większy niż:	29	28	26	24
- dla 10 % z ogółu podróży nie większy niż:	53	51	49	46
- dla 5 % z ogółu podróży nie większy niż:	66	64	61	56
Wartości dla podróży do centrum:				
- dla połowy z ogółu podróży nie większy niż:	23	22	21	20
- dla 10 % z ogółu podróży nie większy niż:	42	41	39	36
- dla 5 % z ogółu podróży nie większy niż:	50	48	46	43

<sup>1)</sup> Źródło : *Kompleksowe Badania Ruchu – październik 2003 r.*

### 3.3.W zakresie układu drogowego i organizacji ruchu:

- a) Zahamowanie degradacji istniejącej infrastruktury drogowej (poprawa reżimów utrzymaniowych konstrukcji nawierzchni i obiektów inżynierskich).
- b) Dbłość o standard rozwiązań inżynierskich, w tym nawierzchni ulic i placów w obszarach zabytkowych, szczególnie o charakterze reprezentacyjnym. Troska o ochronę zabytkowych obiektów komunikacyjnych.
- c) Poprawa wydajności istniejącej infrastruktury (zwłaszcza skrzyżowań) poprzez drobne modernizacje.
- d) Budowa systemu zarządzania ruchem z wykorzystaniem zaawansowanych technologii informacyjnych i sterowania ruchem; wdrażanie i rozwój inteligentnych systemów transportowych.
- e) Uwzględnianie w systemach sterowania oraz w rozwiązaniach organizacji ruchu wymogu priorytetu dla pojazdów transportu zbiorowego.
- f) Wprowadzenie systemu informowania o warunkach panujących w sieci drogowo-ulicznej.
- g) Dokończenie rozpoczętych inwestycji drogowych; selektywna budowa nowych elementów sieci drogowo-ulicznej wg następujących zasad:
  - uwolnienie obszarów zwartej zabudowy od zewnętrznego ruchu tranzytowego oraz centralnych obszarów miasta od ruchu międzydzielnicowego;
  - powiązanie układu dróg miejskich z autostradą i projektowaną drogą ekspresową;
  - usprawnienie funkcjonowania transportu zbiorowego;
  - obsługa terenów nowej zabudowy;
  - z generalnym priorytetem inwestycyjnym dla zewnętrznych układów obwodowych.
- h) Intensywna rozbudowa sieci dróg rowerowych (w tempie ok. 10 km rocznie).
- i) Propagowanie systemu grupowego korzystania z samochodu osobowego, w tym tworzenie zachęt do zwiększania napełniania samochodu w jazdach miejskich.
- j) Ograniczanie uciążliwości ruchu samochodów ciężarowych przez:
  - ograniczenia wjazdu pojazdów o dużej ładowności w obszar centralny i wybrane

- obszary zabudowy mieszkaniowej;
  - kierowanie ciężarowego ruchu tranzytowego oraz ładunków niebezpiecznych na trasy obwodowe;
  - czasowe ograniczenia ruchu ciężarowego i dostawczego (np. w dni świąteczne i w porze nocnej) na wybranych trasach i obszarach;
  - budowę systemu logistyki miejskiej, umożliwiającej zaopatrzenie obiektów produkcji, usług i mieszkań w towary w oparciu o informatyczną bazę danych, organizację procesu magazynowania, przeładunku i przewozu pojazdami dostosowanymi do rodzaju ładunku oraz obsługiwanego obszaru,
  - stymulowanie rozwoju terminali, w których następowałby przeładunek towarów do pojazdów dostawczych; zapewnienie dostępności krawędzi załadowniczych i wyładowniczych,
- k) Budowa urządzeń dla przewozów kombinowanych oraz elementów sieci transportowej służących do powiązań z takimi urządzeniami.
- l) Strefowanie dostępności (głównie poprzez zakazy) samochodem w różnych obszarach miasta: niska dostępność przy wysokiej koncentracji podróży oraz w strefach konfliktowych.
- m) Rozszerzenie zasięgu stosowania stref ruchu uspokojonego i wolnego (30 km/h) oraz obszarów (ciągów) ruchu pieszego, wolnych od ruchu samochodowego; eliminacja utrudnień dla ruchu pieszego przez samochody (parkowanie na chodnikach).
- n) Intensyfikacja skuteczności działań policji i straży miejskiej na rzecz porządku na drogach i parkingach.
- o) Działania techniczne, organizacyjne, prewencyjne i propagandowo-wychowawcze na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Postulowane standardy dotyczące stanu dróg i ulic w Krakowie:

Drogi	Dopuszczalny procent nawierzchni o stanie ocenianym jako zły			
	2003 <sup>2)</sup>	2006	2010	2015
- krajowe	28	24	20	10
- wojewódzkie	28	25	20	10
- powiatowe	48	35	25	15
- gminne (w zarządzie ZDiK)	38	30	20	15
- gminne (w zarządzie ZGK)	63	50	35	20

<sup>2)</sup> Źródło : Zarząd Dróg i Komunikacji i Zarząd Gospodarki Komunalnej

### 3.4. W zakresie dróg rowerowych:

Dążenie do rozwoju dróg rowerowych zapewniających możliwości korzystania z roweru w sposób bezpieczny i w dogodnych warunkach środowiskowych poprzez intensywną rozbudowę sieci dróg rowerowych (w tempie ok. 10 km rocznie) zgodnie z przyjętymi standardami technicznymi dla infrastruktury rowerowej

Na system dróg rowerowych składają się:

- ścieżki rowerowe w obrębie pasa drogowego,
- ulice przystosowane do wspólnego ruchu rowerzystów i pojazdów samochodowych, w tym ulice o ruchu uspokojonym,

- samodzielne ścieżki rowerowe (tj. prowadzone niezależnie od układu ulic).

### 3.5 W zakresie parkowania:

- Wprowadzenie normatywu określającego dopuszczalną liczbę miejsc postojowych towarzyszących nowo wznoszonym obiektom. Liczba ta będzie limitowana ze względu na konieczność zachowania równowagi między pojemnością układu ulicznego i podażą miejsc parkingowych, z uwzględnieniem dostępności obszaru komunikacja zbiorową.
- Uzależnienie liczby miejsc postojowych dla dużych obiektów handlowych – niezależnie od przestrzegania dopuszczalnych wskaźników – od wyników specjalnego studium analizującego wpływ parkingu na warunki ruchu w otaczającej sieci drogowo-ulicznej.
- Stworzenie systemu informacji o wolnych miejscach parkingowych oraz o kierunkach dojazdu do parkingów.
- Budowanie parkingów wielopoziomowych (w tym podziemnych) w śródmieściu w celu przywracania pierwotnej funkcji ulic. Ich budowa nie ma zwiększać potencjału parkingowego obszaru śródmiejskiego, lecz ma być ukierunkowana na eliminację parkowania przyulicznego, co stworzy lepsze warunki dla pieszych oraz dla komunikacji publicznej.
- Ustalenie następujących priorytetów zaspakajania potrzeb parkingowych na obszarach deficytu miejsc postojowych: 1) mieszkańcy, 2) klienci usług, 3) zatrudnieni.
- Ograniczenie liczby wydawanych ulgowych abonentów uprawniających do parkowania w strefach śródmiejskich.
- Wspieranie realizacji miejsc postojowych dla mieszkańców jako instrumentu ochrony funkcji mieszkaniowych w Śródmieściu.
- Podjęcie działań zmierzających do uporządkowania parkowania w osiedlach mieszkaniowych w zakresie eliminacji parkowania niezgodnego z przepisami oraz łagodzenia skutków deficytu miejsc postojowych.
- Podejmowanie działań mających na celu wprowadzenie uregulowań odnośnie kontrolowania powstawania niewielkich parkingów, które nie wymagają pozwolenia na budowę.
- Racjonalizacja wykorzystania istniejących miejsc parkingowych, w tym przez stosowanie w coraz szerszym zakresie opłat za parkowanie na terenach publicznych.

Strefy polityki parkingowej dla Krakowa rekomendowane dla określonego charakteru zabudowy i stopnia dostępności komunikacją indywidualną i zbiorową:

Charakter zabudowy - dostępność komunikacją indywidualną (samochodem osobowym)	Dostępność komunikacją zbiorową (suma czasów dojazdu i oczekiwania na przystanku w okresach szczytu)		
	< 7 min	7-15 min	> 15 min
Centrum	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>A</b>
Pozostałe obszary o zwartej i intensywnej zabudowie: - zła dostępność samochodem - względnie dobra dostępność samochodem	<b>A</b> <b>B</b>	<b>B</b> <b>C</b>	<b>B</b> <b>C</b>
Inne obszary: - zła dostępność samochodem - względnie dobra dostępność samochodem	<b>B</b> <b>C</b>	<b>C</b> <b>D</b>	<b>C</b> <b>D</b>

Powiązanie stref polityki parkingowej ze wskaźnikami dopuszczalnej liczby miejsc postojowych dla Krakowa oraz z zalecaną funkcją i intensywnością zabudowy:

Strefa polityki parkingowej	Maksymalny wskaźnik miejsc postojowych związany:		Rekomendowana:	
	z pracą - na 100 zatrudnionych	z usługami - na 1000 m <sup>2</sup> pow. użytkow.	funkcja zabudowy	intensywność zabudowy
<b>A</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	przewaga usług	bardzo wysoka
<b>B</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	mieszana, z przewagą usług	bardzo wysoka lub wysoka
<b>C</b>	<b>20</b>	<b>10</b>	mieszana	wysoka lub średnia
<b>D</b>	<b>35</b> lub bez ograniczeń	<b>20</b> lub bez ograniczeń	mieszana, z przewagą zakładów produkcyjnych	średnia lub niska

### 3.6. W zakresie organizacji i zarządzania:

- a) Koordynacja planów rozwoju gospodarczego i przestrzennego oraz systemu transportu Krakowa z planami sąsiednich miast i gmin.
- b) Kontynuowanie procesu oddzielania funkcji zarządzania od funkcji wykonawczych w całym sektorze transportowym.
- c) Objęcie w jednej jednostce organizacyjnej zarządzania całością sieci dróg publicznych na terenie Krakowa (w tym całość dróg gminnych).
- d) Poszerzenie funkcji jednostki zintegrowanego zarządzania transportem miejskim (drogi, ruch drogowy i przewozy), o poziom planowania strategicznego; doprecyzowanie kompetencji i relacji pomiędzy jednostkami i agendami Urzędu Miasta.
- e) Dążenie do częściowej demonopolizacji rynku usług przewozowych, z przestrzeganiem reguł uczciwej konkurencji (w tym przetargi i koncesje regulujące podaż). Wykorzystanie powstających w ten sposób możliwości poprawy jakości i obniżki kosztów transportu zbiorowego przez uruchomienie mechanizmów konkurencji.
- f) Stworzenie warunków stabilizujących pozycję usługodawców (zawieranie wieloletnich kontraktów o świadczenie usług przewozowych lub utrzymaniowych).
- g) Budowanie struktur poziomych, uwzględniających obecność czynników pozaurzędowych do wspomagania decyzji (np. przez tworzenie zespołów zadaniowych).
- h) Przygotowanie dokumentacji uzasadniającej celowość realizacji przedsięwzięć infrastrukturalnych, w tym do wniosków o fundusze pomocowe Unii Europejskiej (m.in. studia wykonalności).
- i) Usprawnianie procesu przygotowania i realizacji inwestycji infrastrukturalnych, w tym skuteczności pozyskiwania gruntów, które są najbardziej skutecznym sposobem zabezpieczenia rezerw terenowych na inwestycje publiczne.
- j) Wprowadzenie do struktur zarządzania pro-efektywnościowych instrumentów (m.in. kontrakty menedżerskie).
- k) Przeprowadzanie audytu rozwiązań pod kątem ich zgodności z celami cząstkowymi (z programami wewnątrz-sektorowymi, np. poprawy bezpieczeństwa ruchu, z polityką pro-rowerową, itp.).
- l) Zarządzanie mobilnością poprzez tworzenie warunków przestrzennych, socjalnych i gospodarczych do obniżania potrzeby dokonywania podróży i/lub ich realizowania

„przyjaznymi" środkami podróżowania, bądź odbywania poza godzinami szczytów przewozowych. Dążenie do wprowadzenia w większych zakładach pracy instytucji konsultanta mobilności.

m) Utworzenie informatycznych transportowych baz danych.

### **3.7. W zakresie polityki ekonomiczno-finansowej i fiskalnej:**

- a) Dostosowanie gospodarowania i zarządzania majątkiem infrastrukturalnym do zasad konkurencyjnej gospodarki rynkowej, z niezbędnymi regulacjami.
- b) Tworzenie i uchwalanie planów wieloletnich, zapewniających środki finansowe dla tworzenia stabilnych warunków funkcjonowania i rozwoju transportu.
- c) Intensyfikacja pozyskiwania środków zewnętrznych na cele transportowe (w tym poziom rządowy i samorządowy wojewódzki oraz inwestorzy obiektów komercyjnych); aktywne pozyskiwanie środków z funduszy Unii Europejskiej oraz tworzenie warunków dla absorpcji tych środków.
- d) Komerccjalizacja otoczenia węzłów komunikacyjnych.
- e) Dążenie do utworzenia funduszu transportu miejskiego, integrującego wszystkie źródła zasilania, w tym dotacje i subwencje rządowe, środki samorządu wojewódzkiego i ew. dochody z transportu lokalnego, gdy uregulowania prawne umożliwią takie rozwiązanie.
- f) Oparcie decyzji inwestycyjnych, modernizacyjnych i eksploatacyjnych na rachunku efektywności uwzględniającym m.in.:
  - koszty zewnętrzne wynikające z obciążenia środowiska;
  - korzyści wynikające z aktywizacji obszaru, ze stwarzania nowych miejsc pracy (w tym w infrastrukturze komunikacyjnej) oraz z dochodów z podatków.
- g) Wsparcie finansowe zadań transportu zbiorowego.
- h) Rozszerzanie i egzekwowanie opłat np. za parkowanie. Wprowadzenie polityki progresywnych opłat za parkowanie w śródmieściu, która powinna zniechęcać do długotrwałego postoju i wymuszać jak najlepsze wykorzystanie miejsc postojowych, przy zachowaniu równowagi z przepustowością sieci ulic śródmieścia.
- i) Wprowadzenie - jeśli regulacje prawne to dopuszczą – opłat za wjazd do centrum lub innych obszarów miasta, za korzystanie z infrastruktury, w celu zniechęcania wysokością opłat do korzystania z niektórych jej elementów, zwłaszcza w centrum i w okresach szczytu. Wdrożenie tego instrumentu wymagać będzie długiego procesu stopniowego pozyskiwania akceptacji społecznej.
- j) Realizowanie polityki taryf i ulg zapewniającej osiągnięcie celów społecznych.
- k) Pozyskanie kapitału prywatnego do realizacji inwestycji publicznych (partnerstwo publiczno-prywatne).
- l) Zmiana proporcji nakładów finansowych na budowę oraz na remonty infrastruktury transportowej i bieżące utrzymanie, na korzyść dwóch ostatnich działań.
- m) Zmiana proporcji nakładów finansowych na drogi oraz na transport zbiorowy, na korzyść tego ostatniego.

### **3.8. W zakresie ochrony środowiska i jakości życia mieszkańców:**

- a) Utrzymanie w realizowanych podróżach przynajmniej na obecnym poziomie udziału komunikacji zbiorowej oraz ruchu niezmotoryzowanego (pieszego i rowerowego).
- b) Wprowadzenie do formułowania i oceny scenariuszy (wariantów) rozwoju systemu transportowego Krakowa kryterium ładunków krytycznych oraz oceny poziomu emisji i imisji zanieczyszczeń.
- c) Promowanie zakupu pojazdów czystych ekologicznie (silniki elektryczne, hybrydowe,

- napędzane gazem naturalnym, paliwa bezsiarkowe); ograniczenie prawa wjazdu do obszarów śródmiejskich pojazdom nie spełniającym określonych wymagań ekologicznych.
- d) Przenoszenie stanów zatłoczenia ruchem na obszary o mniejszej wrażliwości środowiskowej, poprawa płynności ruchu.
  - e) Wykonywanie dla wszystkich przedsięwzięć transportowych analiz oddziaływania na środowisko, wg procedur odpowiadającej fazie przygotowania inwestycji.
  - f) Stosowanie zabezpieczeń przeciw negatywnemu oddziaływaniu infrastruktury transportowej na środowisko w tym środków ochrony akustycznej (np. ekrany) oraz środków przeciw drganiom (np. torowiska kolejowe i tramwajowe z wibroizolacją).
  - g) Zwiększenie częstotliwości i skuteczności kontroli stanu pojazdów przez Policję i Straż Miejską.

### **3.9. W zakresie monitorowania podróży, oddziaływania na zachowania transportowe oraz komunikowania się z mieszkańcami:**

- a) Ustalenie procedury udziału społeczności lokalnej w konsultowaniu i opiniowaniu zamierzonych rozwiązań transportowych; poprawa przekazu informacji i komunikowania się ze społeczeństwem.
- b) Monitorowanie zmian zachowań komunikacyjnych, wielkości ruchu drogowego oraz przewozów, zarówno w sposób cykliczny (kompleksowe badania ruchu) jak i permanentny.
- c) Stworzenie intermodalnej platformy informacyjnej pozwalającej na zindywidualizowanie planowania podróży.
- d) Promowanie poprzez edukację społeczną, w tym kampanię informacyjno-reklamową „kultury mobilności”, tj. postaw skłaniających do korzystania z ruchu niezmotoryzowanego (pieszego i rowerowego) i komunikacji zbiorowej oraz postawy odpowiedzialnego, samoograniczającego się korzystania z samochodu osobowego.
- e) Rozwój form edukacji i informacji o bezpieczeństwie ruchu oraz o zachowaniach komunikacyjnych, przyjaznych miastu i środowisku.

### **4. Główne priorytetowe zadania polityki transportowej Krakowa.**

- a) Rozwój komunikacji zbiorowej (priorytety w inwestycjach i w ruchu).
- b) Łagodzenie uciążliwości oddziaływania transportu na środowisko oraz konfliktów społecznych wywołanych rozbudową bądź zmianami organizacji ruchu układu komunikacyjnego.
- c) Ochrona i pozyskiwanie rezerw terenowych dla potrzeb realizacji inwestycji strategicznych (drogi i ulice wyższych klas, trasy tramwajowe, parkingi przesiadkowe, dworce i pętle komunikacji zbiorowej) środkami prawnymi i/lub poprzez wykupienie.
- d) Utrzymanie sieci drogowo-ulicznej i jej selektywna rozbudowa (priorytet nr 1 – przekroczenie ulicą w klasie G lub GP wiązki torów kolejowych na odcinku: Płaszów – Bieżanów).
- e) Rozwój urządzeń dla ruchu niezmotoryzowanego, w tym rowerowego.
- f) Zarządzanie ruchem, a w szczególności sterowanie ruchem indywidualnym i zbiorowym.
- g) Wprowadzanie regulacji i egzekwowanie polityki parkingowej.
- h) Poprawa bezpieczeństwa ruchu.
- i) Łagodzenie skutków oddziaływania transportu na środowisko.

## 5. Etapowanie rozwoju układu transportowego.

Etapowanie rozwoju układu transportowego powinno uwzględniać następujące postulaty:

- a) Inwestowanie w transport zbiorowy (w tym w kolej) i urządzenia dla ruchu niezmotoryzowanego powinno wyprzedzać inwestowanie w układ drogowo-uliczny.
- b) W większym stopniu należy wydatkować środki na miękkie technologie Infrastruktury Transportu Samochodowego (w tym na systemy sterowania ruchem indywidualnym i zbiorowym) niż na ciężką infrastrukturę budowlaną (np. węzły wielopoziomowe).
- c) Układ drogowo-uliczny powinien rozwijać się od zewnątrz do wewnątrz, z budową w pierwszej kolejności elementów obwodnicowych.
- d) Priorytet powinny mieć inwestycje wzmacniające integrację systemu (dworce, węzły przesiadkowe, P+R).
- e) Realizacja programu zapisanego w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego” powinna w zakresie dróg rowerowych nastąpić okresie najbliższych 10 lat (do 2015 r), w zakresie transportu zbiorowego – w okresie najbliższych 20 lat (do 2025 r.).

## 6. W celu realizacji przedmiotowego dokumentu należy dążyć do:

- a) Wprowadzenia procedur oceny zgodności budżetów miasta, opracowywanych planów miejscowych oraz projektów inwestycyjnych i organizacyjnych z przyjętą polityką transportową.
- b) Przedłożenia następujących programów operacyjnych, wraz z ich uzasadnieniem: program obsługi parkingowej Miasta, program poprawy bezpieczeństwa ruchu, program odnowy taboru, program budowy infrastruktury rowerowej.
- c) Dokonania parametryzacji celów polityki transportowej, z optymalizacją horyzontów czasowych osiągania założonych standardów, z uwzględnieniem prognozy dostępności środków finansowych oraz wyniku rachunku efektywności ekonomicznej (w tym kosztów zewnętrznych).
- d) Monitorowania realizacji polityki.
- e) Konieczności okresowej oceny polityki.
- f) Okresowej aktualizacji polityki transportowej w sytuacji zmieniających się uwarunkowań.

Procedura oceny zgodności będzie obejmować: cele, instrumenty realizacji oraz postulowane wartości wskaźników i dotyczyć będzie następujących działań:

- a) Polityk i programów gałęziowych transportu.
- b) Projektów budżetów miasta.
- c) Projektów budżetów jednostek (zarządów, zakładów) zarządzających transportem.
- d) Planów miejscowych.
- e) Decyzji „Warunków zabudowy” oraz „Ustalenia lokalizacji inwestycji celu publicznego” (w zakresie rozwiązań transportowych elementów systemu transportu bądź znaczących generatorów ruchu).
- f) Koncepcji projektowych (w zakresie rozwiązań transportowych elementów systemu transportu bądź znaczących generatorów ruchu).
- g) Projektów budowlanych (w zakresie rozwiązań transportowych elementów systemu transportu bądź znaczących generatorów ruchu).
- h) Obszarowych projektów organizacji ruchu.
- i) Projektów rozwiązań taryfowych.



Powyższe wymogi zapewni się poprzez uwzględnienie w specyfikacji istotnych warunków zamówienia publicznego, konieczności dokonania oceny zgodności przedsięwzięć z zapisami polityki transportowej. Poddane procedurom ocen powinny być także projekty i inwestycje innych podmiotów niż prowadzone przez Miasto Kraków.

Wykonywane studia wykonalności dla przedsięwzięć powinny zawierać wyraźne odniesienie do polityki transportowej, realizacji jej celów i adekwatności użytych instrumentów, wraz z oszacowaniem (ocena) efektów.

Ocena zgodności z polityką transportową stanowić będzie element monitoringu oraz oceny realizacji strategii rozwoju miasta.

Ocena będzie mieć zarówno charakter wewnętrzny, tj. realizowany przez wykonawcę zadania (opracowanie) oraz zewnętrzny – wydział Urzędu Miasta Krakowa odpowiedzialny za politykę transportową. Dopuszcza się przeprowadzenie takiej oceny przez niezależnego audytora.

Prezydent określi w drodze zarządzenia szczegółową procedurę badania zgodności podejmowanych przedsięwzięć z zapisami polityki transportowej.

## **7. Ramowy harmonogram wdrażania polityki.**

Uznaje się za konieczne przygotowanie, uchwalenie i wprowadzenie w życie następujących dokumentów i innych opracowań:

- Program modernizacji i rozwoju układu drogowego oraz systemów sterowania ruchem - I część (układ drogowy) opracowanie 2005, przedłożenie projektu Radzie Miasta Krakowa – 2006.
- Program modernizacji i rozwoju układu drogowego oraz systemów sterowania ruchem - II część (sterowanie ruchem) opracowanie 2006, przedłożenie projektu Radzie Miasta Krakowa – 2006.
- Program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego; opracowanie - 2006, przedłożenie projektu Radzie Miasta Krakowa – 2006.
- Program odnowy infrastruktury technicznej komunikacji tramwajowej; opracowanie – 2006, przedłożenie projektu Radzie Miasta Krakowa – 2006.
- Opracowanie założeń do programu obsługi parkingowej Miasta; opracowanie – 2005.
- Opracowanie programu obsługi parkingowej dla Miasta Krakowa; opracowanie – 2006, przedłożenie projektu Radzie Miasta Krakowa – 2006.
- Program wprowadzania logistyki transportu ładunków; opracowanie – 2006, przedłożenie projektu Radzie Miasta Krakowa – 2006.

Ponadto:

- a) Wprowadzenie struktury organizacyjnej zarządzającej całością transportu miejskiego, w tym realizującą funkcję planowania strategicznego – 2006.
- b) Opracowanie parametryzacji celów polityki transportowej, z optymalizacją horyzontów czasowych osiągania założonych standardów, opracowanie – 2006, przedłożenie projektu Radzie Miasta Krakowa – 2006.
- c) Utworzenie Rady Pasażerów, reprezentującej interesy klientów komunikacji zbiorowej Krakowa: opracowanie zasad działania i statutu – 2006, rozpoczęcie działalności – 2006.
- d) Opracowanie „Karty praw pasażerów transportu publicznego”: opracowanie – 2006.
- e) Wprowadzenie szczegółowej procedury badania zgodności podejmowanych przedsięwzięć z zapisami polityki transportowej: opracowanie - 2006, przyjęcie – 2007.

- f) Utworzenie systemu informatycznego transportowej bazy danych: opracowanie – 2007 i rozpoczęcie działalności.
- g) Stworzenie systemu monitorowania i oceny polityki i strategii zrównoważonego transportu, w tym kompleksowej oceny jakości funkcjonowania komunikacji zbiorowej – 2006.