

Procedura oceny zgodności działań podejmowanych przez Gminę Miejską Kraków z Polityką Transportową dla Miasta Krakowa na lata 2007–2015.

1. Zakres oceny

Zgodnie z zapisami Polityki Transportowej dla Miasta Krakowa na lata 2007 – 2015, ocena dokonana zostanie w zakresie następujących zagadnień:

- 1) planowania przestrzennego,
- 2) transportu publicznego,
- 3) układu drogowego,
- 4) parkowania,
- 5) dróg rowerowych,
- 6) organizacji i zarządzania,
- 7) polityki ekonomiczno – finansowej,
- 8) ochrony środowiska,
- 9) monitorowania podróży, oddziaływania na zachowania transportowe oraz komunikowania się z mieszkańcami i edukacji społecznej.

2. Etapy oceny

1) I etap (ocena poszczególnych instrumentów):

Dla każdego w wymienionych powyżej zagadnień, dla oceny skutków realizacji zapisów polityki transportowej (zgodnie z tabelami 1 - 9), zastosowana zostanie metoda ekspercka oceniająca łączny stopień realizacji polityki w danym obszarze. Przyjęto trzy stopnie realizacji poszczególnych instrumentów polityki z ocenami:

- 1 - niski,
- 2 - średni,
- 3 - wysoki.

2) II etap (ocena zagadnienia):

W II etapie oceny określona zostanie skumulowana wartość wskaźnika oceny realizacji danego zagadnienia. Realizowane to będzie poprzez obliczenie stosunku rzeczywistej wartości oceny do maksymalnie możliwej wyrażonej w % (tabela 10).

3) III etap (ocena realizacji polityki):

W III etapie oceny określona zostanie skumulowaną wartość wskaźnika oceny realizacji polityki transportowej. Realizowane to będzie poprzez obliczenie stosunku rzeczywistej wartości sumy ocen wszystkich zagadnień do sumy maksymalnie możliwych ocen wyrażonego w %. W związku z tym zaproponowano następującą interpretację skumulowanego wskaźnika oceny polityki transportowej:

- 1) 0 – 30 % polityka transportowa nie realizowana,
- 2) 31 – 50 % zagrożenie realizacji polityki transportowej,
- 3) 51 – 70 % polityka transportowa realizowana wystarczająco,
- 4) > 71 % polityka transportowa realizowana właściwie.

Tabela 1.

Wskaźniki w zakresie planowania przestrzennego rozwoju miasta.	Ocena (1-3)
Koordynacja polityki rozwoju przestrzennego Krakowa i gmin ościennych, w celu właściwego ukierunkowania procesu dekoncentracji osadnictwa, mająca wpływ na zmniejszenie ruchu i przewozów, zwłaszcza realizowanych samochodem osobowym oraz przeciwdziałająca niepożądanemu uzależnieniu od tego środka transportu.	
Stymulowanie rozwoju miasta w obszarach dobrze obsługiwanych transportem zbiorowym, w bezpośredniej bliskości przystanków transportu szynowego (kolej, tramwaj).	
Preferowanie rozwoju osadnictwa w tych strefach peryferyjnych i podmiejskich, które są dogodnie powiązane koleją lub tramwajem z obszarami koncentracji miejsc pracy i usług w Krakowie.	
Tworzenie lub przekształcanie struktury zespołów mieszkaniowych i usługowych w sposób przyjazny ruchowi pieszemu, rowerowemu i osobom niepełnosprawnym oraz ukierunkowanie rozwoju na obsługę komunikacją zbiorową, w tym zapewnienie dogodnych i bezpiecznych dojazdów do szkół oraz przystanków.	
Powiązanie uruchamiania działalności inwestycyjnej ze sprawnością układu transportowego poprzez wydawanie decyzji lokalizacyjnych dla 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.	
Tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania ze względu na uciążliwość transportu.	
<p>Rezerwowanie w planach miejscowych pasów terenu na:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ trasy szynowe i drogowe (w tym umożliwiające wyprowadzenie ruchu ciężkiego i tranzytowego poza tereny intensywnie zabudowane), ▪ dworce i pętle komunikacji miejskiej, ▪ parkingi, w tym przesiadkowe w systemie Park & Ride (zaparkuj i jedź transportem publicznym), lokalizowane głównie w bezpośrednim sąsiedztwie trzeciej obwodnicy. 	
Ochrona rezerw komunikacyjnych ujętych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa, koniecznych dla prawidłowego funkcjonowania systemu transportu.	

Tabela 2.

Wskaźniki w zakresie transportu zbiorowego.	Ocena (1-3)
Dążenie do spójności systemów transportowych: lokalnego (miejskiego i podmiejskiego), regionalnego, krajowego i kontynentalnego, pozostających w zasięgu dostępności mieszkańców ze szczególną uwagą skierowaną na rozwój powiązań regionalnych i metropolitalnych, w tym z wykorzystaniem istniejących linii kolejowych.	
Dążenie do integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemu transportu zbiorowego drogowego i kolejowego (węzły przesiadkowe, w tym w układzie „drzwi w drzwi”, wspólne rozkłady jazdy i jednolity system taryfowy, z dążeniem do wprowadzenia biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników obsługujących aglomerację).	
Integracja przestrzenna i funkcjonalna miejskiego podsystemu transportu zbiorowego z innymi podsystemami (w tym parkingi przesiadkowe samochodów oraz umożliwienie wykorzystania środków transportu zbiorowego do przewozu rowerów).	
Racjonalizacja 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.	
<p>Wzmacnianie roli tramwaju jako podstawowego środka w przewozach komunikacją zbiorową przez:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wykorzystanie potencjalnych możliwości istniejącego systemu tramwajowego i sukcesywne jego modernizowanie, powstrzymujące proces dekapitalizacji torowisk i taboru, – stopniowe zastępowanie obecnego taboru nowoczesnym taborem niskopodłogowym, – dążenie do oddzielenia ruchu tramwajowego od ruchu samochodowego, z możliwością wspólnego poruszania się z autobusami komunikacji zbiorowej, – zwiększenie zakresu uprzywilejowania tramwaju w ruchu miejskim, w tym na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, – uzupełnienie sieci szynowej o kolejne odcinki przewidziane w planie rozwoju systemu transportu szynowego, w tym o odcinki poprawiające niezawodność funkcjonowania, przy czym priorytety i kolejność inwestowania w nowe trasy powinny wynikać z pełnej analizy efektywności ekonomiczno – finansowej i funkcjonalnej możliwych scenariuszy rozwojowych. 	
Wprowadzenie na najbardziej zatłoczonych ciągach o znaczeniu podstawowym dla komunikacji autobusowej (o dużych potokach pasażerów i częstotliwościach kursowania) wydzielonych pasów autobusowych (ewentualnie wspólnych z torowiskami i przystankami tramwajowymi) oraz wprowadzanie dla nich na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną priorytetów w ruchu.	

Wprowadzanie zaawansowanych systemów sterowania dyspozytorskiego dla pojazdów komunikacji zbiorowej, w celu racjonalnego wykorzystania taboru i jak najlepszego sprostania potrzebom podróżnych z wdrażaniem nowoczesnych technologii pozycjonowania pojazdów.										
Lepsze dostosowanie transportu zbiorowego do potrzeb pasażerów, poprzez dostosowywanie usługi do indywidualnych potrzeb podróżnych w wybranych obszarach miasta (z wykorzystaniem pojazdów o małej pojemności).										
Rozwój zaawansowanych systemów informowania pasażerów, w tym o nadjeżdżających pojazdach, aktualnych warunkach ruchu, możliwości przesiadek, czasie przejazdu.										
Inspirowanie wymiany taboru autobusowego przez miejskiego przewoźnika na pojazdy niskopodłogowe, ekologiczne; promowanie wykorzystywania przez przewoźników pojazdów zasilanych gazem i innymi „czystymi paliwami”.										
Artykulacja i obrona interesów klientów komunikacji zbiorowej i zmniejszanie zagrożenia bezpieczeństwa osobistego pasażerów (monitorowanie pojazdów, dworców, przystanków).										
Zapewnienie właściwych standardów gwarantujących wysoką jakość systemu, która będzie miała wpływ na wybór sposobu podróżowania.										
Przyjęcie do planowania dostosowania podaży do popytu według założeń napełnień pojazdów komunikacji zbiorowej w godzinach szczytu zestawionych w tabeli: Standardy maksymalnego napełnienia w pojazdach komunikacji zbiorowej.										
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Standard napełnienia:</th> </tr> <tr> <th>Rok 2010</th> <th>Rok 2008 <i>(etap)</i></th> <th>Rok 2015 <i>(perspektywa)</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6 – 7 osób/m²</td> <td>5 osób/m²</td> <td>4 osoby/m²</td> </tr> </tbody> </table>	Standard napełnienia:			Rok 2010	Rok 2008 <i>(etap)</i>	Rok 2015 <i>(perspektywa)</i>	6 – 7 osób/m ²	5 osób/m ²	4 osoby/m ²	
Standard napełnienia:										
Rok 2010	Rok 2008 <i>(etap)</i>	Rok 2015 <i>(perspektywa)</i>								
6 – 7 osób/m ²	5 osób/m ²	4 osoby/m ²								
Włączenie zbiorowego transportu wodnego na Wiśle jako uzupełniającej formy przewozów w mieście.										
Wprowadzenie systemów wspomagających, korzystanie z pojazdów komunikacji miejskiej przez osoby niepełnosprawne, w tym systemu zapowiedzi głosowych w pojazdach komunikacji miejskiej.										

Tabela 3.

Wskaźniki w zakresie układu drogowego i organizacji ruchu.	Ocena (1-3)
Dążenie do radykalnej poprawy stanu dróg (odnowa i wzmocnienie nawierzchni).	
Budowa nowych elementów sieci drogowo – ulicznej według następujących zasad: <ul style="list-style-type: none"> – usprawnienie funkcjonowania transportu zbiorowego, – obsługa terenów nowej zabudowy, – poprawa spójności i wzmocnienie niezawodności sieci, – 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. 	
Dbałość o utrzymanie wysokiego standardu rozwiązań inżynierskich, w tym nawierzchni ulic i placów w obszarach zabytkowych.	
Projektowanie i wdrażanie zaawansowanych systemów zarządzania ruchem z wykorzystaniem najbardziej efektywnych technologii, obszarowego sterowania ruchem oraz planowanie, wdrażanie i rozwój inteligentnych systemów transportowych.	
Uwzględnianie w systemach sterowania oraz w rozwiązaniach organizacji ruchu wymogu priorytetu dla pojazdów transportu zbiorowego.	
Wprowadzanie systemu informowania podróżnych (kierujących) o warunkach panujących w sieci drogowo – ulicznej.	
Propagowanie systemu grupowego korzystania z samochodu osobowego, w tym tworzenie zachęt do zwiększania napelniania samochodu w podróżach miejskich.	
Ograniczanie uciążliwości ruchu samochodów ciężarowych przez: <ul style="list-style-type: none"> – 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 systemy informatyczne umożliwiające między innymi organizację procesu magazynowania, przeładunku i przewozu pojazdami dostosowanymi do rodzaju ładunku oraz obsługiwanego obszaru, – stymulowanie rozwoju terminali logistycznych, w których następowałby przeładunek towarów do pojazdów dostawczych; zapewnienie dostępności krawędzi załadowniczych i wyładowniczych. 	

Stworzenie warunków dla poruszania się alternatywnymi środkami lokomocji (meleksy, dorożki, omnibusy, tramwaj zabytkowy, tramwaj wodny, itp.).	
Strefowanie dostępności samochodem w różnych obszarach miasta przez preferowanie niskiej dostępności przy wysokiej koncentracji podróży oraz w strefach konfliktowych.	
Rozszerzenie zasięgu stosowania stref ruchu uspokojonego.	
Działania techniczne, organizacyjne, prewencyjne i propagandowo – wychowawcze na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.	

Tabela 4.

Wskaźniki w zakresie parkowania.	Ocena (1-3)
Ustalenie priorytetów zaspakajania potrzeb parkingowych na obszarach deficytu miejsc postojowych w grupach: mieszkańcy, klienci usług, zatrudnieni.	
Wprowadzanie i egzekwowanie (przy wydawaniu pozwoleń na budowę) normatywu parkingowego, ustalającego maksymalną, lub minimalną liczbę miejsc parkingowych, wskazaną na obszarach wyznaczonych w Programie obsługi parkingowej Miasta Krakowa, jaką można dopuścić, bądź jaką musi zapewnić na swoim terenie inwestor, (z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych) ze względu na konieczność zachowania równowagi między pojemnością układu ulicznego a podażą miejsc parkingowych, z uwzględnieniem dostępności obszaru komunikacją zbiorową.	
Uzależnienie liczby miejsc postojowych dla dużych obiektów handlowych – niezależnie od przestrzegania dopuszczalnych wskaźników – od wyników studium analizującego wpływ parkingu na warunki ruchu w otaczającej sieci drogowo – ulicznej.	
Budowa parkingów wielopoziomowych (w tym podziemnych) w śródmieściu w celu przywracania pierwotnej funkcji ulic. Ich budowa nie powinna zwiększać potencjału parkingowego obszaru śródmiejskiego, a być ukierunkowana na eliminację parkowania przyulicznego, co stworzy lepsze warunki dla pieszych oraz dla komunikacji publicznej.	
Tworzenie i wprowadzanie zaawansowanych systemów informowania podróżnych o wolnych miejscach parkingowych oraz o kierunkach dojazdu do parkingów, z wykorzystaniem elementów systemów prowadzenia przez sieć dla dojazdu do tych parkingów.	
Ograniczanie liczby wydawanych abonamentów uprawniających do parkowania w strefach śródmiejskich.	
Podejmowanie 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.	
Organizacja spójnej koncepcji systemu parkingowego dla autobusów turystycznych.	

Tabela 5.

Wskaźniki w zakresie dróg rowerowych i ciągów pieszych oraz urządzeń dla osób niepełnosprawnych.	Ocena (1-3)
Rozwój systemu transportowego bez barier dla ruchu pieszego i rowerowego.	
Intensywna rozbudowa sieci dróg rowerowych zgodnie z przyjętymi standardami technicznymi dla infrastruktury rowerowej, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – ścieżek rowerowych w obrębie pasa drogowego, – ulic przystosowanych do wspólnego ruchu rowerzystów i pojazdów samochodowych, w tym ulic o ruchu uspokojonym, – samodzielnych ścieżek rowerowych (tj. prowadzonych niezależnie od układu ulic). 	
Priorytetowe traktowanie powiązań ze śródmieściem, kampusami uczelnianymi, ośrodkami rekreacji, w tym powiązanie z głównymi ciągami w sąsiednich gminach.	
Budowa miejsc postojowych dla rowerów, w tym parkingów strzeżonych, tworzenie systemu wypożyczalni rowerów miejskich.	
Budowa kładek nad rzekami oraz kładek i przejść podziemnych pod liniami kolejowymi, ulicami.	
Utrzymanie dogodnej gęstości przejść dla pieszych, zapewnienie odpowiedniej szerokości chodników i przejść dla pieszych.	
Dbanie o stan i estetykę chodników, zieleni chodnikową i inne urządzenia separujące ruch pieszy od bezpośredniego kontaktu z ruchem samochodowym.	
Poprawa dostosowania sygnalizacji świetlnej do potrzeb ruchu rowerowego i pieszego.	

Tabela 6.

Wskaźniki w zakresie organizacji i zarządzania.	Ocena (1-3)
Realizowanie zasady oddzielania funkcji zarządzania od funkcji wykonawczych w całym sektorze transportowym.	
Integracja zarządzania całym systemem transportowym (drogi, torowiska, zarządzanie ruchem, transport zbiorowy) w jednej jednostce organizacyjnej.	
Dążenie do demonopolizacji rynku usług przewozowych, z przestrzeganiem reguł uczciwej konkurencji; wykorzystanie powstających w ten sposób możliwości poprawy jakości i obniżki kosztów transportu zbiorowego przez uruchomienie mechanizmów konkurencji, konkurencji, w tym pobudzanie	

konkurencyjności pomiędzy przewoźnikami, wykorzystywanie instrumentarium przetargowego w kształtowaniu obsługi komunikacyjnej, stosowanie orientacji rynkowej przejawiającej się w prowadzeniu regularnych badań marketingowych, równoprawnym dostępie przewoźników niekomunalnych, prywatnych oraz przewoźnika komunalnego do infrastruktury komunikacyjnej takiej jak, wydzielone pasy dla komunikacji zbiorowej, dworce, przystanki.	
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.	

Tabela 7.

Wskaźniki w zakresie polityki ekonomiczno – finansowej i fiskalnej.	Ocena (1-3)
W oparciu o analizy funkcjonalno-ruchowe opracowywanie, aktualizowanie i uchwalanie wieloletnich planów inwestycyjnych i programów, zapewniających środki finansowe dla ugruntowania stabilnych warunków funkcjonowania i rozwoju transportu.	
Intensyfikacja pozyskiwania środków zewnętrznych na cele rozwoju systemu transportowego, aktywne pozyskiwanie środków z funduszy Unii Europejskiej oraz tworzenie warunków dla absorpcji tych środków.	
Realizowanie polityki zapewniającej osiągnięcie celów społecznych, w tym utrzymanie przystępnych cen biletów, zapewniającej konkurencyjność komunikacji zbiorowej w stosunku do samochodu osobowego.	
Dążenie do wprowadzania zgodnie z zasadami europejskimi opłat za wjazd do centrum lub innych obszarów miasta, za korzystanie z infrastruktury, w celu ograniczenia z niektórych jej elementów poprzez wysokość opłat, zwłaszcza w centrum i w okresach szczytu. Wdrożenie tego instrumentu wymagać będzie długiego procesu stopniowego pozyskiwania akceptacji społecznej.	
Pozyskiwanie kapitału prywatnego do realizacji inwestycji publicznych (partnerstwo publiczno – prywatne).	

Tabela 8.

Wskaźniki w zakresie ochrony środowiska i jakości życia mieszkańców.	Ocena (1-3)
Dążenie do zwiększenia w realizowanych podróżach udziału komunikacji zbiorowej oraz ruchu niezmotoryzowanego (pieszego i rowerowego).	
Wprowadzanie do formułowania i oceny wariantów rozwoju systemu transportowego Krakowa oceny poziomu emisji i imisji zanieczyszczeń.	
Promowanie zakupu pojazdów czystych ekologicznie, a docelowo uniemożliwienie wjazdu do obszarów śródmiejskich pojazdom nie spełniającym określonych wymagań ekologicznych.	

Przenoszenie stanów zatłoczenia ruchem na obszary o mniejszej wrażliwości środowiskowej, poprawa płynności ruchu z wykorzystaniem zaawansowanych systemów zarządzania ruchem.	
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).	

Tabela 9.

Wskaźniki w zakresie monitorowania podróży, oddziaływania na zachowania transportowe oraz komunikowania się z mieszkańcami i edukacji społecznej	Ocena (1-3)
Informowanie mieszkańców na szeroką skalę przez utworzenie platformy informacyjnej o planowanych inwestycjach transportowych, szczególnie w zakresie budowy dróg i ulic.	
Opracowanie procedury udziału społeczności lokalnej w konsultowaniu i opiniowaniu planowanych rozwiązań transportowych oraz poprawa standardu przekazu informacji i komunikowania się ze społecznością lokalną.	
Monitorowanie zmian zachowań komunikacyjnych, wielkości ruchu drogowego oraz przewozów, zarówno w sposób cykliczny (kompleksowe badania ruchu) jak i ciągły.	
Stworzenie intermodalnej platformy informacyjnej pozwalającej podróżnym między innymi na zindywidualizowanie planowania podróży.	
Promowanie poprzez edukację społeczną oraz kampanię informacyjno – reklamową „kultury mobilności”, czyli korzystania z ruchu niezmotoryzowanego (pieszego i rowerowego) i komunikacji zbiorowej oraz odpowiedzialnego, samoograniczającego się korzystania z samochodu osobowego; informowanie o negatywnym wpływie nadmiernego użycia samochodu na jakość i szybkość poruszania się w mieście.	
Informowanie na szeroką skalę mieszkańców o negatywnym wpływie motoryzacji indywidualnej na zdrowie (zanieczyszczenia powietrza, hałas), ze szczególnym naciskiem na zdrowie dzieci i osób w podeszłym wieku.	
Rozwój form edukacji i informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego oraz o zachowaniach komunikacyjnych, przyjaznych miastu i środowisku.	

Tabela 10.

Zestawienie zagadnień będących przedmiotem oceny

Nr tabeli	Nazwa zagadnienia	Maksymalna suma ocen	Rzeczywista suma przyjętych ocen	% realizacji zagadnienia
1.	Planowanie przestrzenne	24		
2.	Transport publiczny	45		
3.	Rozbudowa układu drogowego i organizacja ruchu	36		
4.	Parkowanie	30		
5.	Drogi rowerowe i ciągi piesze oraz urządzenia dla osób niepełnosprawnych	24		
6.	Organizacja i zarządzanie	12		
7.	Polityka ekonomiczno – finansowa i fiskalna	15		
8.	Ochrona środowiska i jakość życia mieszkańców	15		
9.	Monitorowanie podróży, oddziaływania na zachowania transportowe oraz komunikowanie się z mieszkańcami oraz edukacja społeczna	21		

Raport z badania oceny zgodności działań podejmowanych przez Gminę Miejską Kraków z obowiązującą Polityką Transportową na lata 2007 – 2015 zostanie przedłożony Radzie Miasta Krakowa.