

**Procedura oceny zgodności działań  
podejmowanych przez Gminę Miejską  
Kraków z Polityką Transportową dla  
Miasta Krakowa na lata 2016 – 2025 oraz  
miary kryteriów oceny zgodności  
z Polityką Transportową dla Miasta  
Krakowa na lata 2016 – 2025**

## **Procedura oceny zgodności działań podejmowanych przez Gminę Miejską Kraków z Polityką Transportową dla Miasta Krakowa na lata 2016 – 2025 oraz miary kryteriów oceny zgodności z Polityką Transportową dla Miasta Krakowa na lata 2016 - 2025**

### **1. Zakres oceny**

Zapisy polityki mówią o pięciu głównych celach jej realizacji. Do celów głównych Polityki Transportowej zalicza się:

I - Zapewnienie możliwości dogodnego przemieszczania się użytkownikom systemu transportowego w powiązaniach wewnętrznych i zewnętrznych;

II - Rozwój i promowanie ekologicznych form podróżowania;

III - Poprawa stanu środowiska naturalnego, zmniejszenie uciążliwości transportu dla mieszkańców oraz wzrost bezpieczeństwa;

IV - Poprawa efektywności gospodarki przestrzennej i transportu;

V - Poprawa wizerunku miasta i budowa jego prestiżu.

Zgodnie z zapisami Polityki Transportowej dla Miasta Krakowa na lata 2016- 2025, ocena dokonana zostanie w zakresie siedmiu kategorii:

- 1) planowania przestrzennego;
- 2) transportu publicznego;
- 3) układu drogowo - ulicznego;
- 4) parkowania;
- 5) dróg rowerowych, ciągów pieszych oraz urządzeń dla osób niepełnosprawnych;
- 6) zarządzania systemem transportowym i organizacją ruchu;
- 7) ochrony środowiska i poprawy jakości życia mieszkańców (w tym bezpieczeństwa).

### **2. Etapy oceny**

#### **1) I etap (nadanie miar poszczególnym instrumentom):**

Dla każdej z wymienionych powyżej kategorii, zostały określone środki realizacji polityki transportowej wraz ze wskazaniem celu głównego jaki realizują (część środków realizuje kilka celów głównych polityki). Przyjęto miarę 0,2 stanowiącą wagę dla każdego celu głównego (zgodnie z tabelą nr 1). Każde kryterium uzyskało miarę zgodną z liczbą odpowiednią dla spełnienia danego celu (określone w tabeli nr 1). Nadanie miar poszczególnym kryteriom pozwala na zidentyfikowanie, który ze środków realizacji polityki najsukuteczniej ją realizuje.

#### **2) II etap (ocena poszczególnych instrumentów):**

Dla każdej z wymienionych kategorii, w celu oceny skutków realizacji zapisów polityki transportowej, zastosowana zostanie metoda ekspercka oceniająca łączny stopień realizacji polityki w danej kategorii. Przyjęto trzy stopnie realizacji poszczególnych kryteriów polityki z następującymi ocenami:

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

### 3) III etap (ocena zagadnienia):

W III etapie oceny określona zostanie skumulowana wartość wskaźnika oceny realizacji danego zagadnienia. Realizowane to będzie poprzez obliczenie stosunku rzeczywistej wartości oceny (iloczyn oceny z nadaną miarą) do maksymalnie możliwej wyrażonej w % (tabela nr 2).

### 4) IV etap (ocena realizacji polityki):

W IV etapie oceny określona zostanie skumulowana wartość wskaźnika oceny realizacji polityki transportowej. Realizowane to będzie poprzez obliczenie stosunku rzeczywistej wartości sumy ocen wszystkich zagadnień do sumy maksymalnie możliwych ocen wyrażonych 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.

Procedura poza podejściem ilościowym zakłada podejście jakościowe w formie opisowej. Środki realizacji trudne do jednoznacznego określenia (zmierzenia) zostaną opisane. Pozwoli to na uniknięcie sytuacji uzyskania ocen pozytywnych przy jednoznacznym zagrożeniu realizacji polityki w wybranym konkretnym obszarze lub odwrotnie. Wskazanie środków realizacji, które zostaną opisane nastąpi po ocenie ilościowej (etap I-III).

Tabela 1.

Kryterium środków realizacji polityki transportowej	Realizacja celu głównego					Suma miar	Ocena (1-3)
	Miara						
	I	II	III	IV	V		
<b>Planowanie przestrzenne</b>							
Stymulowanie koncentracji miejsc zamieszkania, pracy i usług w obszarach dobrze obsłużonych transportem publicznym.	0,2	-	-	0,2	0,2	0,6	
Aktywizacja działań w kierunku przemieszania funkcji (mieszkalnych, pracy, usług, rekreacji, edukacji i kultury) w celu ograniczenia potrzeb podróżowania na większe odległości.	-	0,2	0,2	0,2	-	0,6	
Koordinacja polityki przestrzennej z planami rozwoju systemu transportowego, prowadząca do intensyfikacji zagospodarowania (lokalizacji obiektów biurowych, handlowych usługowych, mieszkaniowych) w korytarzach obsługiwanych przez transport zbiorowy.	0,2	-	0,2	0,2	-	0,6	
Ochrona rezerw komunikacyjnych ujętych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa, koniecznych dla prawidłowego funkcjonowania systemu transportu.	-	-	-	0,2	-	0,2	
Koordinacja zagospodarowania	-	-	-	0,2	-	0,2	

przestrzennego na terenie miasta Krakowa oraz gmin ościennych.							
Podjęcie działań związanych z uwzględnieniem na etapie planowania i przygotowania projektów wpływu projektowych inwestycji transportowych na krajobraz miejski	-	-	-	0,2	0,2	0,4	
<b>Transport publiczny</b>							
Modernizacja i rozbudowa infrastruktury tramwajowej, w tym stosowanie konstrukcji redukujących hałas.	0,2	0,2	0,2	0,2	-	0,8	
Budowa lub wydzielanie pasów autobusowych na najbardziej zatłoczonych ciągach komunikacyjnych i stopniowe wprowadzanie szybkiego transportu autobusowego (Bus Rapid Transit).	0,2	-	0,2	-	-	0,4	
Budowa przystanków kolejowych na obszarze miasta w ramach systemu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA).	0,2	0,2	0,2	0,2	-	0,8	
Realizacja na najbardziej newralgicznych obszarach, gdzie przepustowość układu transportu zbiorowego została wyczerpana, odcinków tunelowych.	0,2	-	-	0,2	0,2	0,6	
Budowa nowoczesnego, bezkolizyjnego, o wysokich parametrach przewozowych podsystemu transportu zbiorowego (premetro, metro).	0,2	0,2	0,2	-	0,2	0,8	
Wprowadzanie do obsługi linii komunikacji miejskiej taboru autobusowego: spełniającego najwyższe normy emisji spalin, hybrydowego i elektrycznego.	0,2	0,2	0,2	-	0,2	0,8	
Racjonalizacja marszrut i rozkładów jazdy komunikacji zbiorowej z dostosowaniem sieci do zmian w zagospodarowaniu przestrzennym.	0,2	-	-	0,2	-	0,4	
Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego (system informacji, monitoring, komfort, itp.), jako środka oddziaływania na zachowania komunikacyjne prowadzące do zmniejszenia udziału samochodu osobowego w podróżach.	0,2	0,2	0,2	-	-	0,6	
<b>Układ drogowo-uliczny</b>							
Zapewnienie realizacji powiązań międzydzielnicowych (m.in. poprzez budowę III obwodnicy) z jednoczesnym ograniczeniem ruchu samochodowego wewnątrz II obwodnicy.	0,2	-	-	0,2	-	0,4	
Eliminacja lub ograniczenie ruchu tranzytowego w stosunku do miasta, ze skierowaniem tego ruchu na trasy	0,2	-	-	0,2	-	0,4	

przebiegające przez tereny mniej intensywnie zagospodarowane.							
Budowa i modernizacja elementów sieci drogowo-ulicznej pozwalających na usprawnienie funkcjonowania transportu zbiorowego.	0,2	-	-	-	-	0,2	
Segregowanie ruchu: transportu zbiorowego i indywidualnego, rowerzystów i pieszych.	0,2	0,2	0,2	-	-	0,6	
<b>Parkowanie</b>							
Rozwój systemu parkingów Park&Ride głównie w sąsiedztwie pętli tramwajowych oraz przystanków kolejowych, w sąsiedztwie III i IV obwodnicy poza obszarami koncentracji mieszkalnictwa i miejsc pracy oraz budowa dróg dojazdowych do nich.	0,2	0,2	0,2	0,2	-	0,8	
Budowa parkingów wielopoziomowych (naziemnych, podziemnych) jako uzupełnienie sieci parkingów Park&Ride, których realizacja nie powinna zwiększać potencjału parkingowego obszaru.	-	0,2	-	0,2	0,2	0,6	
Podjęcie działań w kierunku uporządkowania i ograniczania parkowania na ulicach i chodnikach.	-	0,2	0,2	-	0,2	0,6	
Rozszerzanie strefy płatnego parkowania na obszary charakteryzujące się znacznym deficytem miejsc postojowych.	-	0,2	0,2	-	-	0,4	
<b>Drogi rowerowe i ciągi pieszkie oraz urządzenia dla osób niepełnosprawnych</b>							
Rozwój infrastruktury rowerowej, w tym w zakresie powiązania z siecią komunikacji zbiorowej.	0,2	0,2	0,2	-	-	0,6	
Budowa połączeń rowerowych do miejsc pracy i nauki oraz ośrodków rekreacji z miejscami zamieszkania przy uwzględnieniu gmin ościennych.	0,2	0,2	0,2	0,2	-	0,8	
Rozbudowa systemu roweru miejskiego (wzrostu liczby stacji oraz rowerów oddanych do publicznego użytkowania).	0,2	0,2	0,2	-	-	0,6	
Rozbudowa sieci tras rowerowych zgodnie z zapisami Studium podstawowych tras rowerowych oraz zgodnie z przyjętymi standardami technicznymi.	0,2	0,2	0,2	0,2	-	0,8	
Budowa kładek pieszo-rowerowych.	0,2	0,2	0,2	0,2	-	0,8	
Budowa miejsc postojowych dla rowerów	0,2	0,2	0,2	-	-	0,6	

oraz parkingów Bike&Ride.							
<b>Zarządzanie systemem transportowym i organizacja ruchu</b>							
Rozwój systemu obszarowego sterowania ruchem dla kolejnych ciągów komunikacji tramwajowej z rozszerzeniem dla komunikacji autobusowej.	0,2	0,2	-	-	-	0,4	
Integracja transportu miejskiego i aglomeracyjnego (wspólna oferta przewozowa, koordynacja rozkładów jazdy, wspólny bilet na przejazdy aglomeracyjne wszystkimi środkami transportu publicznego, wspólna informacja pasażerska).	0,2	0,2	0,2	-	-	0,6	
Rozbudowa zaawansowanych systemów sterowania dyspozytorskiego dla pojazdów komunikacji zbiorowej.	0,2	-	-	-	-	0,2	
Wprowadzanie ograniczeń prędkości dopuszczalnej, w tym stref Tempo 30.	-	0,2	0,2	-	-	0,4	
Dążenie do wprowadzenia uprzywilejowania dla pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, przewożących większą liczbę osób (carpooling) czy współużytkowanych przez większą liczbę osób (carshering).	-	0,2	0,2	0,2	-	0,6	
<b>Ochrona środowiska i poprawa jakości życia mieszkańców (w tym bezpieczeństwa)</b>							
Zwiększenie niezawodności systemu transportu, w tym transportu publicznego, m.in. poprzez budowę nowoczesnego, bezkolizyjnego, o wysokich parametrach przewozowych podsystemu transportu zbiorowego (premetro, metro).	0,2	0,2	0,2	-	0,2	0,8	
Poprawa bezpieczeństwa ruchu, w tym ograniczenie wypadków drogowych i kolizji.	-	-	0,2	-	-	0,2	
Świadczenie usług przewozowych taborem tramwajowym niskopodłogowym wyposażonym w audiowizualny system informacji pasażerskiej.	0,2	-	0,2	-	-	0,4	
Kontrolowanie wzrostu natężenia ruchu transportu indywidualnego, przy rozważeniu możliwości wprowadzenia ograniczeń dla wjazdu do miasta pojazdów ciężarowych.	-	-	0,2	0,2	-	0,4	
Tworzenie stref ograniczonej lub zerowej emisji komunikacyjnej głównie w obszarze śródmieścia.	-	0,2	0,2	-	-	0,4	
Stosowanie nowoczesnych konstrukcji	0,2	0,2	0,2	-	-	0,6	

torowisk tramwajowych w modernizowanych i nowo budowanych trasach tramwajowych oraz zakup nowoczesnego taboru.							
Stosowanie tzw. cichych nawierzchni, zieleni izolacyjnej oraz ekranów akustycznych.	-	-	0,2	-	0,2	0,4	
Kontynuacja wymiany taboru komunikacji zbiorowej na spełniający najwyższe normy emisji spalin, hybrydowego i elektrycznego, w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń powietrza pochodzących od transportu.	-	0,2	0,2	-	-	0,4	
Dalsze doposażenie pojazdów komunikacji zbiorowej w system monitoringu.	-	-	0,2	-	0,2	0,4	
Wprowadzanie lub modernizacja systemów oświetlenia i monitorowania ulic, placów, ciągów rowerowych i parkingów oraz skuteczniejsze działania służb porządkowych.	-	-	0,2	-	0,2	0,4	

**Tabela 2.**  
**Zestawienie zagadnień będących przedmiotem oceny**

Nazwa zagadnienia	Maksymalna suma ocen	Rzeczywista suma przyjętych ocen	Maksymalna wartość wskaźnika oceny realizacji danego zagadnienia	Skumulowana wartość wskaźnika oceny realizacji danego zagadnienia	% realizacji zagadnienia	Interpretacja skumulowanego wskaźnika oceny polityki transportowej
Planowanie przestrzenne	18		7,8			
Transport publiczny	24		15,6			
Układ drogowo-uliczny	12		4,8			
Parkowanie	12		7,2			
Drogi rowerowe i ciągi piesze oraz urządzenia dla osób niepełnosprawnych	18		12,6			
Zarządzanie systemem transportowym i organizacja ruchu	15		6,6			

Ochrona środowiska i poprawa jakości życia mieszkańców (w tym bezpieczeństwa)	30		13,2			
---	----	--	------	--	--	--

Raport z badania oceny zgodności działań podejmowanych przez Gminę Miejską Kraków z obowiązującą Polityką Transportową na lata 2016 – 2025 zostanie przedłożony Radzie Miasta Krakowa.