



Raport z konsultacji społecznych - Mobilny Kraków 2017

2017-04-28

W lutym 2017 roku odbywały się konsultacje społeczne programu Mobilny Kraków 2017. Przedstawiciele Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu spotkali się z mieszkańcami obszaru Śródmieścia pięciokrotnie.

Trzy spotkania konsultacyjne odbyły się na terenie dzielnicy I (Stare Miasto), a po jednym na terenie dzielnicy II (Grzegórzki) oraz dzielnicy XIII (Podgórze). Pierwsze spotkanie odbyło się 13 lutego, a ostatnie 28 lutego.

Transmisje video (na żywo) ze spotkań konsultacyjnych oglądało przeszło 90 tys. razy:

Dodatkowo odbyły się trzy spotkania konsultacyjne z przedstawicielami branży medycznej, turystycznej i przedsiębiorcami. Mieszkańcy Krakowa, zainteresowani tematem, mogli się także wypowiadać poprzez formularz internetowy oraz adres e-mail.

Poniżej przedstawiamy, wybrane przekrojowo, zagadnienia poruszane przez mieszkańców podczas konsultacji społecznych, wraz z odpowiedziami przygotowanymi przez ZIKiT.

Wszystkie pytania i głosy, zarówno negatywne jak i pozytywne, można znaleźć zebrane [tutaj](#) oraz [tutaj](#).

Proszę wprowadzić ruch jednokierunkowy wokół całych plant. Jest to dobre rozwiązanie które już przynosi efekty w postaci mniejszej ilości samochodów. Ograniczyć ruch taki w centrum!

Kontynuujemy wprowadzanie ruchu jednokierunkowego na odcinku od ul. Długiej do ul. Westerplatte. Dodatkowo, w celu zamknięcia tranzytu wokół Plant, planowane jest wprowadzenie ograniczenia ruchu na ul. Podwale.

W jaki sposób zamierzają Państwo rozwiązać problem dostępu do zielonej strefy w przypadku rodziców dowożących dzieci do szkół, które są zlokalizowane albo bezpośrednio w strefie albo na ulicach przylegających do niej?



Dowożenie dzieci do szkół i przedszkoli będzie umożliwione. Strefa ograniczonego ruchu ma obowiązywać w określonych godzinach, tak aby wyeliminować długotrwały wjazd i postój pojazdów nieuprawnionych na miejscach parkingowych.

Na ul. Lenartowicza znajduje się poradnia dla dzieci z wadą słuchu, z której korzystają także pacjenci spoza Krakowa. W jaki sposób mieliby dojechać do tej poradni skoro będzie tam zamknięty wjazd?

Dojazd do szpitali, przychodni, poradni medycznych będzie możliwy.

Przy jednym kierunku wokół Plant powinna być możliwa zatrzymywania się po stronie plant i wysadzenia pasażerów udających się do centrum (przez planty).

Ruch jednokierunkowy ma ograniczyć przejazd tranzytowy wokół Plant. Nie ma możliwości wyznaczania miejsc postojowych po stronie Plant i możliwości dopuszczenia przejazdu przez torowisko.

A co z pracownikami strefy zielonej, którym pracodawca zapewnia parking i auto oraz wjazd jest konieczny do wykonywanej pracy? Przykład mBank ul. Straszewskiego 20 (dojazd od ul. Smoleńsk).

Dojazd do parkingów prywatnych, do parkingów zlokalizowanych przy posesjach będzie umożliwiony na podobnych zasadach jak dotychczasowy wjazd w strefy ograniczonego ruchu.

Plan jest absurdalny i pogorszy jeszcze i tak już złą sytuację transportową w mieście. Jedyną możliwością poprawy komunikacji w centrum jest kierunek odwrotny. Należy udroźnić już zamknięte ulice. Czekaemy na kolejne pod lub nad ziemne parkingi w centrum!

Dopuszczenie większej liczby pojazdów na obszary ograniczonego ruchu pogorszą warunki ruchu w "ściśłym centrum Krakowa". Ucierpią na tym nie tylko mieszkańcy Śródmieścia ale przede wszystkim pasażerowie podróżujący transportem zbiorowym.

Czy będzie dopuszczony lewoskręt z ul. Botanicznej w ul. Lubicz i z ul. Lubicz w ul. Westerplatte?

Z ul. Lubicz w ul. Westerplatte nie jest planowane dopuszczenie lewoskrętu. Z ul. Botanicznej w ul. Westerplatte - wniosek będzie rozważany po sprawdzeniu aspektów bezpieczeństwa ruchu tramwajowego.

Wyjazd z ul. Mikołajskiej dla mieszkańców strefy B - winien być dopuszczony przejazd w kierunku ul. Kopernika.

Mieszkańcy nie będą zmuszani do zbędnego - uciążliwego objazdu np. w kierunku ul. Pawiej



Wniosek będzie rozpatrywany. Dopuszczenie mieszkańców na podobnych zasadach jak TAXI.

Czy do strefy zielonej będą wpuszczane samochody elektryczne tylko, czy również hybrydy ?

Wjazd podobnie jak na zasadach obecnych stref ograniczonego ruchu. Pojazdy hybrydowe mieszkańców.

Propozycja projektu zmian

1. Uzależnić wysokość opłat rocznych dla mieszkańców stref od parametru normy emisji spalin samochodu użytkowanego.

dla przykładu koszt rocznej opłaty - XX

- 1. samochód elektryczny - opłata XX - 99% premii ekologicznej**
 - 2. samochód z normą emisji spalin Euro6 lub do 100 mg CO₂/km - opłata XX - 50% premii ekologicznej**
 - 3. samochód z normą emisji spalin Euro5 lub do 120 mg CO₂/km - opłata XX - 25% premii ekologicznej**
 - 4. samochód z normą emisji spalin Euro4 lub do 140 mg CO₂/km - opłata XX - 10% premii ekologicznej**
 - 5. samochód z normą emisji spalin Euro3 lub do 160 mg CO₂/km - opłata XX - 0% premii ekologicznej**
- pozostałe bez normy XX plus 100% opłaty ekologicznej.**

to tylko przykład, mogą być inne ramy.

co osiągamy:

- 1. czystsze powietrze, mieszkańcy miasta sukcesywnie wymieniają samochody na niskoemisyjne**
- 2. więcej miejsc parkingowych, mieszkańcy będą wymieniać na mniejsze gdyż takie mają mniejszą emisję /więcej wpływów z miejsc parkingowych dla miasta.**

2. Opłaty dla pozostałych osób dojeżdżających do miasta do pracy oraz turyści. Opłaty za godzinę parkowania w Krakowie uzależnić od tych samych norm i parametrów co dla mieszkańców miasta.

Dla przykładu samochód:

- 1. elektryczny - opłata xx -90% premii**
- 2. cena podstawowa xx**
- 3. cena xx plus 30%**
- 4. cen xx plus 50%**
- 5. cena xx plus 100%**



Korzyści dla miasta

- 1. czystsze powietrze**
 - 2. większe wpływy do budżetu**
 - 3. osoby na co dzień dojeżdżające do pracy wymienia samochody na ekologiczne i mniejsze lub skorzystają z parkingów zewnętrznych i komunikacji miejskiej.**
 - 4. więcej miejsc parkingowych z racji wymiany samochodów na mniejsze**
 - 5. łatwość znalezienia miejsca parkingowego przez turystów**
 - 6. przyjazne miasto dla samochodowego ruchu turystycznego**
- itp.....**

Brak podstaw prawnych do ograniczenia wjazdu na podstawie emisji spalin i norm Euro.

Na wstępie chciałem powiedzieć, że bardzo podoba mi się sam pomysł ograniczenia ruchu samochodowego w centrum, w szczególności pomysł zwiększenia liczby ulic jednokierunkowych - zwłaszcza na I obwodnicy wokół plant.

Moje wątpliwości nasuwa jedynie strefa "zielona". Wątpliwości te dotyczą w szczególności możliwości egzekwowania nowych stref w sytuacji, w której dużych problemów następcza pilnowanie obecnej strefy A i B - szacuje się że ponad 50% aut porusza się po tych strefach bezprawnie. Jeśli nowe przepisy nie będą wystarczająco efektywnie respektowane, ludzie szybko się nauczą że można je omijać.

Druga rzecz to dosyć gwałtowny spadek ilości ogólnodostępnych miejsc parkingowych w centrum. Jest to oczywiście krok w dobrą stronę - chcielibyśmy widzieć więcej przestrzeni dla ludzi, a mniej zaparkowanych samochodów w szczególności na najbardziej uczęszczanych ulicach. Na sensowności zyskają wówczas istniejące i planowane parkingi przy 2 obwodnicy, niemniej ze względu na obecny ich brak, mieszkańcy dzielnic przylegających do strefy zielonej mogą odczuć duży przyptyw parkujących samochodów i również łamanie przepisów ograniczających postój w tych strefach. Również z całą pewnością odbije się to na dochodach miasta z tytułu ograniczenia miejsc postojowych - tego jednak nie unikniemy, biorąc pod uwagę zalecenie wojewody wynikające z PoRD.

Ostatnia rzecz to powiększenie ilości ulic jednokierunkowych. Należy zadbać, aby przy nowych ograniczeniach pojawiały się kontrapasy dla rowerzystów - jak można przewidzieć zapowiadane zmiany powinny dodatkowo zachęcić do przesiadania się na rowery.

Aby nie wpłynąć negatywnie na przedsiębiorców prosperujących w nowej strefie zielonej, można wziąć pod uwagę udostępnienie tej strefy dla wszystkich w niektórych godzinach - w szczególności w weekendy.

Prosiłbym o zwrócenie uwagi na powyższe problemy w kolejnych etapach procesowania zmian.



Rzeczywiście kwestia egzekucji przepisów jest jednym z podstawowych aspektów, które będą decydować o ewentualnym powodzeniu i skutecznym działaniu zaproponowanych korekt w organizacji ruchu, szczególnie stref z ograniczonym dostępem. Dlatego w razie ich wprowadzenia ZIKiT będzie ściśle współpracował ze służbami mundurowymi w celu jak najlepszej egzekwowalności przepisów. Zaproponujemy powołanie specjalnego zespołu, który zajmowałby się przede wszystkim taką działalnością.

Co do parkingów - już teraz, wokół II obwodnicy, istnieje sieć parkingów (zarówno prywatnych jak i miejskich) na których można znaleźć wiele przestrzeni dla samochodów. Będziemy dążyć do tego, by kierowcy, którzy nie znajdą miejsca w strefie ograniczonego ruchu mogli skorzystać właśnie z tej przestrzeni.

Założeniem stref zielonych (ograniczonego ruchu) jest wprowadzenie ich na ulicach, na których nie ma wielu celów podróży związanych z działalnością gospodarczą. Typowe ulice handlowe pozostaną ogólnodostępne.

Mam 2 sugestie mające na celu poprawę jakości naszego wspólnego powietrza

1) zamiast darmowej komunikacji podczas smogu sugeruję przez cały rok funkcjonowało 50 % zniżki na zakup pojedynczego biletu lub biletu okresowego dla posiadaczy samochodów. Prawo do ulgi do przejazdu na jednorazowym bilecie miałyby osoba posiadająca przy sobie dowód rejestracyjny pojazdu. W przypadku biletu okresowego musiałby być on wystawiony na osobę widniejącą w dowodzie rejestracyjnym. Mnie, jak i wielu znajomych przekonałoby to do poruszania się komunikacją miejską, bo póki co jeśli mam jechać coś załatwić to wolę zapłacić za paliwo i ewent. postój w strefie, ponieważ koszt będzie niewiele większy niż zakup 2 biletów za 3,80 a komfort nieporównywalny.

2) zakaz wjazdu do centrum miasta pojazdów niespełniających norm emisji spalin jak np. w Berlinie. W tej kwestii wystarczyłyby specjalnie naklejki na szybę, które sprawdzałyby np. Straż Miejska. Warunkiem uzyskania naklejek uprawniających do wjazdu powinno być rzetelne badanie norm emisji spalin (nie bezsensowne klasyfikowanie aut na zasadzie rocznika i wersji silnika), tak by osoby jeżdżące pojazdami z wyciętym filtrem cząstek stałych nie mogły jej otrzymać. Póki co to co dzieje się na stacjach diagnostycznych to kpina.

Ad 1) Kwestie preferencyjnych warunków, związanych z korzystaniem z Komunikacji Miejskiej w Krakowie, w czasie Smogu będą jeszcze przez władze miasta poruszane i analizowane. Jedną z propozycji jest właśnie wprowadzenie jakiegoś rodzaju dedykowanych biletów obowiązujących w czasie ogłoszonego alarmu smogowego.

Ad 2) Niestety brak jest w tym momencie podstaw prawnych do wprowadzenia takiego rozwiązania. Żeby samorządy mogły taki system wprowadzić potrzebna jest odpowiednia ustawa, uchwalona przez Sejm RP.



Czyste szaleństwo, jak ma funkcjonować warsztat samochodowy albo myjnia w zielonej strefie na Koletek?

Tak jak do tej pory. Dojazd do posesji prywatnych będzie możliwy.

Kto za to zapłaci? I ile straci miasto na likwidacji tylu miejsc płatnego parkowania

Wprowadzenie zmian w organizacji ruchu zostanie sfinansowane przez Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu. Ze względu na fakt, że ilość dostępnych miejsc do parkowania po wprowadzeniu zmian nie jest obecnie znana (ponieważ zależy od charakteru tych zmian, który jest przedmiotem konsultacji) nie można obliczyć ewentualnych zmian w dochodach miasta z tytułu Strefy Płatnego Parkowania.

Prowadzę działalność polegającą na krótkoterminowym wynajmie mieszkań turystom. Mieszkania są położone w planowanej strefie zielonej i srebrnej. Czy goście będą mogli zaparkować w strefie w pobliżu apartamentu? Nie ma alternatywnych parkingów.

Jeśli nie będzie możliwości zaparkowania w pobliżu apartamentu goście nie będą wybierać moich mieszkań.

Jak Państwo planują to rozwiązać?

Parkowanie wyłącznie na miejscach prywatnych lub posiadanie identyfikatora mieszkańców. Nie można doprowadzać ruchu pojazdów każdej osoby, która wynajmuje mieszkania w centrum, a nie jest mieszkańcem.

Proszę państwa, ja mieszkam na Klinach Borkowskich. Ponieważ w tej dzielnicy szkoły są przepełnione zmuszona jestem dowozić dziecko do szkoły na ul. Sobieskiego. Jak ja po nowych organizacjach ruchu miałabym je zawieźć i odebrać ze szkoły? Pod szkołę się nie dostanę a pozostałe ulice będą zakorkowane bo większość będzie niedostępna. Poza tym, na tych na które będę mogła wjechać nie będzie miejsc do parkowania bo będą się musieli tam tłoczyć wszyscy, którzy nie wjadą do strefy dla mieszkańców. A przecież miasto się nie składa tylko z mieszkańców wewnątrz pierwszej obwodnicy! Konsultacje społeczne powinny być prowadzone we **WSZYSTKICH DZIELNICACH bo dotyczą mieszkańców **CAŁEGO MIASTA!****

Dojazd do szkół i przedszkoli, w celu dowozu i odbioru dzieci, będzie możliwy.

W związku z egzekwowaniem w Krakowie przepisów dot. minimalnej szerokości chodnika dla pieszych mam pytanie, czemu tego nie wprowadzono przy Pl. Gen. W. Sikorskiego 2-4? Chodnik tam jest zajęty przez auta pomimo dużej ilości miejsc do parkowania wokół samego placu i obecności pobliskiego parkingu pod Muzeum Narodowym. Obecnie na chodniku nie są w stanie minąć się 2 osoby, a czasem nawet przejście z wózkiem dziecięcym jest prawie niewykonalne. Czemu ten



chodnik został pominięty, gdy wiele szerszych "uwolniono" od aut?

Plac Sikorskiego również jest brany pod uwagę jeśli chodzi o korekty związane z miejscami parkingowymi w Strefie Płatnego Parkowania. Zgodnie z wynikami inwentaryzacji wyznaczone po jednej ze stron miejsca pozostawiają dla pieszych mniej niż 1,5 metra przestrzeni. Zostanie to skorygowane w nowej organizacji ruchu, która będzie wprowadzana w SPP latem tego roku.

Jestem mieszkańcem ul. Żuławskiego. Pomysł odwrócenia ruchu na odcinku Długa-Kolberga uważam za chybiony i utrudniający życie. Obecnie istniejąca organizacja ruchu w obrębie ulic Kolberga, Aleje, Długa, Żuławskiego daje możliwość poszukiwania wolnego miejsca parkingowego natomiast nowa propozycja tą możliwość eliminuje narzucając konieczność większych i dłuższych zarazem objazdów. Pozostawcie Państwo to co sprawdza się od 40 lat w spokoju. Potrzebne jest natomiast powtórzenie znaku zakazu wjazdu po lewej stronie ulicy Żuławskiego od Kolberga do Długiej ponieważ znak po prawej stronie jest słabo widoczny.

uwaga ogólna:

- 1) pomysł likwidacji 2000 miejsc parkingowych jest wymysłem chorego umysłu i braku logiki ponieważ tylko pogłębi istniejące niedogodności mieszkańców**
- 2) problem jakości życia mieszkańców może rozwiązać dystrybucja identyfikatorów parkowania przyznająca przywileje jedynie mieszkańcom rejonu zamieszkania a nie firmom i urzędom - komu Państwo chcecie pomóc ! mieszkańcom ?**
- 3) przywileje mieszkańców należy stosować wyłącznie do osób płacących podatek dochodowy w Krakowie i byłbym za tym by zależne były od długości/stażu okresu zameldowania - minimum 12 m-cy**
- 4) zasada ograniczenia przywileju do dwóch samochodów na mieszkanie/rodzinę jest zasadą przekonywującą**
- 5) przywileje postoiu powinny dotyczyć jedynie samochodów osobowych a nie ciężarówek i samochodów dostawczych.**

pytanie:

- 1) czy dysponujecie Państwo informacją o ilości samochodów zarejestrowanych na danej ulicy?**
- 2) czy możecie Państwo tą informację powiązać z ilością miejsc parkingowych na tej ulicy?**

Ad 1. Taka informacja jest zbierana przez spółkę Miejska Infrastruktura i nią dysponujemy.

Ad 2. Tak - takie analizy są czynione. Często obserwowany jest fakt wydawania większej ilości abonamentów mieszkańca na daną ulicę niż jest na niej de facto miejsc parkingowych. Może więc zachodzić uzasadnione podejrzenie, że z niektórych miejsc parkingowych korzystają kierowcy, którzy w danej podstrefie SPP w rzeczywistości



nie mieszkają. Władze miasta przygotowują pakiet zmian przepisów dot. płatnego parkowania, który ma na celu ograniczyć te nadużycia.

Pytanie: Czy jest w najbliższej przyszłości jest szansa na zmiany w w/w organizacji ruchu wychodzące poza obszar strefy C na obszar Dębnik, Krowdrzy itp.?

Tylko jeżeli te obszary zostaną włączone do Strefy Płatnego Parkowania.

Popieram ograniczenia w ruchu w centrum. Proszę o wydzielenie części miejsc w strefach ogólnych tylko dla przyjezdnych (nie obowiązywałyby tam abonamenty) Tak aby osoby załatwiające sprawy w centrum mogły znaleźć szybko miejsce, opłacić godzinę lub dwie, załatwić swoją sprawę i odjechać. Przy planowanym ograniczeniu miejsc parkingowych możliwa jest sytuacja, że wystąpią rejony gdzie wszystkie miejsca zajmą osoby z abonamentem i zostanie zablokowana rotacja.

Taką rolę mają spełniać ulice ogólnodostępne, które będą otaczać obszary ograniczonego ruchu.

Jestem mieszkańcem ulicy św. Filipa i jestem za wprowadzeniem proponowanych zmian na tej ulicy, przy jednoczesnym wyznaczeniu miejsc parkingowych na odc. jednokierunkowym na jezdni. Jestem również za przywróceniem opłat za parkowanie w sobotę.

Niestety nie ma możliwości prawnych, by pobierać opłaty w SPP poza dniami roboczymi. Jednoznaczne stanowisko w tej sprawie przedstawił Sąd Administracyjny. Jediną możliwością ograniczenia wjazdu dla samochodów w dane miejsce w weekendy są w tym momencie strefy zielone.

Czy rozważali Państwo stworzenie większej liczby ulic jednokierunkowych (w celu zwiększenia liczby miejsc postojowych oraz uniemożliwienia łatwego tranzytu) jednak bez stworzenia strefy zielonej?

Tak. Takie zmiany będą wprowadzane w życie wraz z przygotowaniem projektu nowej organizacji ruchu w Strefie Płatnego Parkowania.

Witam, Mam kilka pytań dot. planowanego wprowadzenia zmian w organizacji ruchu w okolicy ulic Paulińska, Kordeckiego, Orzeszkowej. (a) jaki cel ma wprowadzenie zmian w kierunku ulic jednokierunkowych w ww. zakresie? W szczególności zmiana kierunku wjazdu/wyjazdu z ul. Kordeckiego jest problematyczna ponieważ dla mieszkańców ul. Paulińskiej powoduje konieczność przejazdu przez ul. Orzeszkowej, Dietla, ronda Grunwaldzkiego (tj. strefy największych korków) przy próbie dojazdu do posesji. Do tej pory ruch w tym zakresie był optymalny - minimalizował konieczność korzystania z ul. Dietla, jednocześnie zapewniając możliwość wjazdu we wszystkich kierunkach - z Kordeckiego na wschód w Dietla oraz



w kierunku ronda Grunwaldzkiego z użyciem skrzyżowania przy ul. Dietla; oraz z ul. Kordeckiego na wschód i zachód. Proponowane zmiany spowodują znaczący wzrost zanieczyszczeń powodowanych staniem w korkach na Dietla przez mieszkańców którzy chcą dojechać do części posesji przy ul. Paulińskiej. Wnoszę o cofnięcie zmiany poruszania się w ul. Kordeckiego oraz przywrócenie dwukierunkowości przy ul. Orzeszkowej. (b) czy wjazd do strefy zielonej będzie zakazany dla pozostałych pojazdów (tj. bez identyfikatora mieszkańca, dostaw, taxi etc.? Jeśli tak - bardzo słuszny kierunek zmian, oby był egzekwowany.

Proponowane zmiany w rejonie ul. Kordeckiego wiążą się z chęcią ocalenia jak największej ilości miejsc do parkowania dla mieszkańców tego rejonu. Bez żadnych zmian w organizacji ruchu liczba dostępnych miejsc zostanie znacznie zredukowana, ze względu na brak wymaganej ilości miejsca dla pieszych przy obecnym sposobie parkowania.

Przewidywane zmiany na ul. Krupniczej od ul. Loretańskiej do końca czyli do Teatru Bagatela wprowadzają strefę Żółtą czyli brak możliwości wjazdu do bram i garaży podziemnych w godzinach od 10.00 do 22.00. Takie rozwiązanie uniemożliwi prowadzenie działalności gospodarczej wielu firmom oraz będzie bardzo uciążliwe dla mieszkańców. To jest ślepy, 100 metrowy odcinek ulicy. Ten odcinek jest jedyną Strefą Żółtą poza obwodnicą plant. Od jakiegoś czasu już jest Strefą A z możliwością wjazdu pojazdów "dojeżdżających na teren posesji lub garażu". Strefa Żółta uniemożliwi taki wjazd. Czy na tym odcinku nie może być Strefa Srebrna? Proszę o pisemne wyjaśnienie tej kwestii.

Czy po zmianach zostaniemy odcięci w godzinach 10.00 do 22.00 i pozbawieni możliwości korzystania z własnych nieruchomości (podwórka oraz garaże podziemne)?

Nie. Dojazd do posesji będzie możliwy przez całą dobę, kolor strefy nie ma w tym wypadku żadnego znaczenia.

Proszę o uwzględnienie w Państwa propozycjach zmian na ulicy Dietla, które, powinny zyskać aprobatę przedsiębiorców, wpłynąć korzystnie na handel i ułatwić życie mieszkańcom. Mianowicie:

- 1) Przebudowa torowiska od ul. Sebastiana do mostu Grunwaldzkiego tak aby autobusy mogły poruszać się na całej długości Dietla po torowisku.**
- 2) Zmiana prawego pasa na miejsca parkingowe równoległe.**
- 3) Uwolnienie wszystkich chodników od miejsc parkingowych.**
- 4) Pozostawienie lewo i prawo skrętów w celu utrzymania płynności ruchu na skrzyżowaniach.**



5) W powstałej rezerwie pasa jezdni możliwość wprowadzenia ścieżki rowerowej.

Część proponowanych zmian planujemy wprowadzić. Szczególnie jeśli chodzi o uwolnienie chodników na ul. Dietla od parkujących samochodów i wprowadzenie parkowania równoległego, na skrajnych pasach tej arterii.

Dzień dobry - chcę zapytać dlaczego prezentowany plan zmian dla śródmieścia dotyczy tylko obszaru dzielnicy I "Stare Miasto", a nie wprowadza żadnych modyfikacji w pozostałych obszarach śródmieścia Krakowa wyznaczonego w STUDIUM uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa uchwalonym w 2014 roku,

Plan Mobilny Kraków 2017 i związana z nim propozycja wprowadzenia stref ograniczonego ruchu dedykowane są dla całej Strefy Płatnego Parkowania. Konsultacje społeczne w tej sprawie odbyły się również na terenie dzielnicy II i XIII.

Jestem jak najbardziej za zmianami w centrum i mam pytanie w związku z tym. Czy w strefie zielonej będzie obowiązywała strefa zamieszkania? Wg mnie powinna być, gdyż ruch będzie ograniczony w stosunku do stanu istniejącego, a niektórzy policjanci są nadgorliwi i wystawiają mandaty za przechodzenie nie po pasach, mimo, że na ulicy nie ma prawie w ogóle ruchu.

Strefy zielone będą strefami tempo 30. Natomiast możliwość wprowadzenia stref zamieszkania będzie każdorazowo oceniana na podstawie przesłanek związanych z bezpieczeństwem ruchu.

Proszę o dodanie całego obszaru Ludwinowa (oś. Podwawelskie i okolice) do planu Mobilny Kraków 2017 oraz realizację postulatów Społecznego Planu dla Ludwinowa jako całościowej koncepcji która nie dużym nakładem może się stać wzorcem dla organizacji przestrzeni z myślą o mieszkańcach.

Mobilny Kraków 2017 to plan przede wszystkim dla obszarów objętych Strefą Płatnego Parkowania, w tym momencie nie przewidujemy rozszerzania go na inne obszary.

Jestem mieszkańcem ul. Łobzowskiej w Krakowie (dzielnica Stare Miasto). Na co dzień nie korzystam z samochodu (przemieszczam się rowerem), aby przy robieniu zakupów, pomocy chorej rodzinie lub przy dużych mrozach, konieczne jest korzystanie przede mną z samochodu.

1. W opracowanym planie ul. Łobzowska pozostaje ulicą jednokierunkową dostępną dla wszystkich mieszkańców, jednak większość ulic w jej otoczeniu staje się strefą zieloną. Już obecnie mam problem z zaparkowaniem samochodu pod domem, szczególnie w weekendy.



Planowane zmiany sprawią, że zaparkowanie samochodu stanie się wręcz NIEMOŻLIWE w ciągu całego tygodnia.

Jestem przekonana, że wraz z wprowadzeniem stref zielonych, nie zaistnieje znaczne zmniejszenie osób parkujących w centrum. Jeśli argumentujecie Państwo, że sądzicie, że usługi w centrum wciąż będą funkcjonować, to liczba osób dojeżdżających do skorzystania z tych usług pozostanie stała. 'Obleżenie parkingowe' przeżywać więc będą ulice zaznaczone na szaro dostępne dla wszystkich mieszkańców miasta, w tym ulica Łobzowska. Wprowadzenie planu i zaburzenie naturalnego rozkładu parkowania sprawi więc, że mieszkańcy tych ulic ZMUSZENI będą do parkowania na ulicach zielonych oddalonych od miejsca zamieszkania, a znalezienie miejsca parkingowego wciąż będzie trudne.

2. W związku z wprowadzeniem większości ulic jednokierunkowych, 'wydostanie się' z centrum będzie znacznie utrudnione. Jako mieszkanierek ulicy Łobzowskiej, w związku z wprowadzeniem ruchu jednokierunkowego wokół Plant już w tym momencie, aby wrócić do domu z ulicy Smoleńsk (gdzie pracuję i czasem muszę podjechać samochodem w związku z przewożeniem ciężkich rzeczy) muszę przejechać przez Aleje.

Przy wprowadzonych zmianach, aby dojechać na Rondo Mogiłskie (na które w tym momencie jadę przez Plac Matejki), będę musiała przejechać ulicą Pawią (wiecznie zakorkowaną) i przez tunel albo wyjechać ulicą Długą (wiecznie zakorkowaną) na Aleje (wiecznie zakorkowane). Ewentualnie pozostaje mi objeżdżanie wokół Plant. Wszystkie warianty zakładają dociążenie już przeciążonych układów i znaczne nadłożenie drogi (od 1km do 4km). To chyba nie jest odpowiedź na redukcję smogu.

Ad 1. Zgodnie z logiką wprowadzania stref ograniczonego ruchu mieszkańcy ulic ogólnodostępnych będą mogli korzystać z wewnętrznych ulic w strefach zielonych. Dzięki temu, że wjazd do stref zielonych będzie ograniczony to znalezienie miejsca do parkowania będzie na nich łatwiejsze, szczególnie w weekendy, gdy problem dostępności miejsc parkingowych w centrum jest największy.

Ad 2. Przecięcie ruchu tranzytowego sprawi, że mniej kierowców będzie wybierać drogę przez centrum jako rozwiązanie, a inni zamiast samochodu wybiorą inne środki transportu. Dzięki temu zmniejszy się natężenie ruchu niezwiązanego z podróżami docelowymi w centrum miasta. Pozytywnym efektem takich ruchów jest zmniejszenie hałasu i zanieczyszczenia powietrza. To jest działanie w kierunku redukcji smogu.

Jestem właścicielem firmy która posiada placówkę sprzedaży na Rynku Kleparskim.

Z tego co się tu dowiaduje planują Państwo wprowadzić ograniczenia ruchu obejmujące Stare Miasto (Stary Kleparz).

Związku z tym chciałbym wyrazić swoje głębokie zaniepokojenie proponowanymi zmianami.

Pragnę zauważyć że dane zmiany będą miały negatywny wpływ patrząc z mojej strony w funkcjonowaniu handlu na Starym Kleparzu jak i na lokalnej gospodarce.



Wytłumaczę w skrócie dlaczego - Zatrudniamy 15 osób (sklep plus zakład) - spadną obroty sklepowe (a spadną bo ludzie zaczną wybierać np (plac imbramowski) będzie trzeba zrobić mniejszą obsadę na sklepie i mniejsza na zakładzie co za tym idzie ktoś zostanie zwolniony. Proszę to pomnożyć o ilość budek i stołów ??

Następna sprawa jest taka że ucierpi na tym cały plac i renoma Starego Kleparza ponieważ jeśli z placu zniknie kilka znaczących firm, ludzie odwrócą się od placu (ponieważ plac będzie na wykonczeniu i nie będzie można kupić wszystkiego bo umówmy się że po same warzywa nikt nie przyjedzie albo po samo mięso, ludzi na placu robią zakupy unikatowe takie których nie ma w marketach, np mięso tu, warzywa tu wędliny tu sery tam, węgierskie specjały.

Uwierzcie że zabranie nam chodź 15 % obrotu przyczyni się jak ja to mówię powolnego umierania placu.

Proszę podjechać na inne place w Krakowie i zobaczyć co może się stać ze Starym Kleparzem jeśli nie będzie dogodnego dojazdu i dbania o tak fajny targ w centrum miasta.

Otworzyć Żabkę, Lewiatan, Małpka itp nie jest problem, a proszę stworzyć Taki Plac jak Stary Kleparz, Plac Imbramowski jest to nie lada wyczyn , co z tego że sprzedawcy będą jeśli kupujących nie będzie ? i na odwrót co z tego że kupujący będą jak sprzedawców nie będzie ?

Dlatego apeluję o rozsądek bo nawet tymczasowe zmiany mogą prowadzić do nieodwracalnych zmian.

Miasto Kraków powinno się szczylić takim placem jakim jest Stary Kleparz i dbać o niego jak robią to władze Barcelony, Budapesztu i wiele innych miast które posiadają kolebkę handlu w sercu miasta.

Zmiany proponowane w ramach planu Mobilny Kraków 2017 nie przewidują utrudnienia dostępności do Starego Kleparza. Dojazd będzie utrzymany.

Bardzo proszę o udzielenie informacji odnośnie rejonu ulicy Rydlówka, jak długo państwo (ZIKiT) zamierzają traktować ten rejon jako odciążenie Ronda Matecznego i przepuszczać ruch tranzytowy przez wąską uliczkę jaką jest Rydlówka i Kobierzyńska. Z informacji prasowych dowiaduję się o planach budowy parkingu w tym rejonie, nie wspominając o budowie biurowców dla 4000 osób. Jak długo zamierzają państwo fundować mieszkańcom kilku godzinny korek na Kobierzyńskiej i powrót do domu w oparach spalin.

Zgodnie z planami dot. tego kwartału już w tym roku rozpocznie się budowa nowego połączenia drogowego pomiędzy ul. Konopnickiej i ul. Rydlówka. Dzięki temu powstanie nowy układ drogowy, który odciąży ul. Rydlówka i ul. Rzemieślniczą.

Jestem mieszkańcem dzielnicy V (Krowodrza) popieram proponowane zmiany w dzielnicy I. Zastanawiam się czy nie ma możliwości rozszerzenia



tych zmian na dzielnice V. Przykładowo można by rozwiązać problem niedrożności ruchu autobusowego linii 194 wprowadzając strefę zieloną na części ulicy Czarnowiejskiej gdzie samochody blokują autobusy jadące od strony kawiorów. Można by wprowadzić ruch jednokierunkowy na dużo większej liczbie ulic. Z chęcią jako mieszkaniec Krowodrzy widziałbym podobną propozycję zmian w organizacji ruchu. Przynajmniej na obszarze od ATW do al. Kijowskiej.

Ul. Czarnowiejska nie nadaje się do wprowadzenia na niej strefy zielonej ze względu na rolę, którą pełni w systemie transportowym. Co innego inne, mniejsze, uliczki w Krowodrzy. Jednak inicjatywa wprowadzenia tego typu rozwiązań musiałaby wychodzić od samych mieszkańców, na przykład poprzez odpowiednie uchwały lokalnej rady dzielnicy, tak jak to ma miejsce w przypadku Starego Miasta.

- 1. Ulice 1-kierunkowe, prawie wszystkie w stronę Dworca spowodują ogromne korki np. na ul. Pawiej**
- 2. Skoro ul. Basztowa ma być 1-kierunkowa (od Lubicz) to nie ma sensu zmiana na ul. Zacisze, gdyż auta znowu zostaną skierowane przez Worcella na Pawią**
- 3. Worcella 1-kierunkowa - nie ma uzasadnienia, a przy MUW i Urzędzie Marszałkowskim wręcz niewskazana i musi być wyjazd przez Zacisze na Basztową**
- 4. Proponowany układ ulic 1-kierunkowych stworzy w centrum większe zagrożenie dla mieszkańców spowodowane wydłużonym czasem dojazdu np. Pogotowia Rat, Straży Pożarnej itp
-poza tym samochody będą krążyć wkoło, co spowoduje większą emisję spalin**
- 5. Dlaczego nie można wprowadzić zakazu parkowania w dawnej strefie A,B, C dla Nie Mieszkańców?
a/ albo wprowadzić zakaz parkowania w/w miejscach od godz. 16ej dla niemieszkańcych w centrum**
- 6. W schemacie blokowym ulice wewnętrzne (czyli które?) dedykowane są wyłącznie mieszkańcom- z tego projektu to nie wynika**
- 7. Powoływanie się na miasta wysoko rozwinięte (np. Barcelona) nie jest trafione ze względu na specyfikę Krakowa- nikt nie stawia w Barcelonie Galerii w samym centrum miasta!!! w weekendy i dni świąteczne wszyscy za darmo parkują gdzie chcą, prawie przy Barbakanie itd
Zmiany są konieczne, ale ten projekt przynosi większe straty niż zyski i jest zbyt teoretyczny, nieprzepracowany praktycznie**

Polskie prawo nie pozwala na wprowadzenie zakazów parkowania dla części kierowców (nie mieszkańców). Jediną możliwością, na dzień dzisiejszy, redukcji samochodów wjeżdżających do centrum i ochrony miejsc parkingowych dla mieszkańców jest wprowadzenie strefy ograniczonego ruchu, czyli proponowanych stref zielonych. W schemacie, który przedstawiliśmy ulice wewnętrzne, z dostępem przede wszystkim dla mieszkańców, przedstawione są kolorem zielonym.



Chciałbym zwrócić uwagę, że pomysł tzw. superbloków jest niezgodny z obowiązującym w Polsce prawem, w związku z tym uprzedzam, że jeśli zostanie wprowadzony w życie, nie będę się do tych ograniczeń stosował. Jako mieszkaniec Krakowa płacący tu podatki mam takie samo prawo do korzystania z przestrzeni publicznej jak każdy inny mieszkaniec niezależnie od miejsca zamieszkania. Zatem jedynym sposobem na wprowadzenie tego pomysłu w życie jest wyłączenie objętych nim ulic z sieci dróg publicznych ze wszystkimi tego konsekwencjami, w tym finansowymi. Jeżeli koszty utrzymania tych ulic spadłyby wyłącznie na ich mieszkańców, nie wiem, czy byliby tym zachwyceni. Poza tym, doprowadziłoby to do "rozbicia dzielnicowego" miasta - skoro bowiem mieszkańcy Śródmieścia zamknęliby się na mieszkańców innych dzielnic, to ci z kolei mieliby takie samo prawo zamknąć się na mieszkańców Śródmieścia i pozostałych dzielnic. Konsekwencje dla życia rodzinnego i towarzyskiego byłyby w takiej sytuacji oczywiste...

Tak więc tej koncepcji jestem zdecydowanie przeciwny, natomiast nie odrzucam pomysłu wprowadzenia na niektórych ulicach w centrum ruchu jednokierunkowego. Musi to być jednak zrobione z głową, a nie postawione na głowie jak na Kazimierzu.

Strefy ograniczonego ruchu są zgodne z obowiązującym prawem i są stosowane w Polsce i Krakowie od lat. Również schemat superbloków pojawił się i funkcjonuje już pod Wawelem, a dokładniej w rejonie Placu Na Groblach. Nie ma potrzeby wyłączać ulic wewnątrz superbloków z sieci dróg publicznych.

Ograniczenia ruchu samochodowego są zbyt daleko idące. Proszę najpierw wybudować parking podziemny np. na Placu Wolnica, a potem ograniczać wjazd i parkowanie w okolicy. Zielona strefa na Kazimierzu nie jest potrzebna. Założenia plany są dobre dla Rynku Głównego i okolic. Na świecie nie zamyka się tak odległych rejonów od ścisłego centrum.

W naszej opinii Kazimierz nie jest odległym rejonem od ścisłego centrum tylko jest ścisłym centrum Krakowa. Już teraz mieszkańcy tej dzielnicy, szczególnie w weekendy, mają bardzo duże problemy ze znalezieniem miejsc do parkowania w rejonie swoich kamienic. W kontekście planowanej redukcji miejsc postojowych w Strefie Płatnego Parkowania wprowadzenie strefy ograniczonego ruchu na Kazimierzu jest jedynym sensownym rozwiązaniem z punktu widzenia ochrony interesów mieszkańców.

Słyszałem, że na ul. Krowoderskiej celem zwiększenia liczby miejsc postojowych planuje się parkowanie skośne. Mam tutaj taką małą sugestię. Jako, że dużo lepiej wygląda parkowanie równoległe (ład urbanistyczny), trudniej stanąć kołami na chodniku, itd. Zastanawiam się czy zamiast parkowania skośnego zastosować 2 x parkowanie równoległe po obu stronach jezdni. Nie jestem pewien, ale min. głębokość parkowania skośnego to chyba 4.5-5.0m, w przypadku parkowania równoległego 2.3m



więc zajętość jezdni byłaby podobna, efekt wizualny dużo lepszy, na takich miejscach równoległych powinna zmieścić się podobna liczba samochodów.

Przeanalizujemy ten postulat w trakcie przygotowywania projektu zmian w organizacji ruchu w SPP. Z reguły parkowanie skośne pozwala na zmieszczenie na podobnym odcinku ulicy dwukrotnie większej ilości samochodów niż parkowanie równoległe.

Jestem mieszkańcem dzielnicy I - kamienica na rogu Straszewskiego/Jabłonowskich.

Ja oraz moi sąsiedzi (każdy z którym rozmawiałem), popierają zmiany planowane w naszej najbliższej okolicy.

Pod naszą kamienicą zaparkować jest bardzo ciężko, nawet przecznice sąsiednie zawsze są załadowane samochodami. W sobotę i w niedzielę, możliwość zaparkowania graniczy z cudem. Większość samochodów to pojazdy na obcych rejestracjach, które podjeżdżają najbliżej rynku.

Doskonale z sąsiadami znamy samochody nasze i mieszkańców pobliskich kamienic, dlatego łatwo ocenić kto tu mieszka, a kto przyjechał na kawę lub do kościoła. Mamy przecież parkingi "na groblach" i "przy muzeum narodowym". Jak już ktoś przyjeżdża do miasta żeby pospacerować, niech się przejdzie 300 m ul. Piłsudskiego lub ul. Zwierzyniecką, musi podjeżdżać tak blisko?

Niepokoi nas w jaki sposób będą kontrolowane nowe przepisy i czy straż miejska będzie w stanie pilnować czy do strefy nie wjeżdżają inne pojazdy.

Byłem obecny na spotkaniu które odbyło się w Gimnazjum nr 2. Niestety zostało zdominowane przez inne grupy, przez co mieszkańcy dzielnicy (m.in. ja) nie mogli zabrać głosu i wypowiedzieć się w temacie, oraz zadać nurtujące pytania.

Od kiedy możemy spodziewać się tej dobrej zmiany którą jest wprowadzenie strefy zielonej?

Poparcie dla wprowadzenia zmian w rejonie, który Pan reprezentuje było największe. Strefy zielone chcielibyśmy w pierwszej kolejności wprowadzić w kwartałach pomiędzy ulicami Straszewskiego i Alejami Trzech Wieszców. Zmiany będą możliwe do wprowadzenia w trakcie wakacji, wraz z korektą organizacji ruchu w Strefie Płatnego Parkowania.

Ulica Dietla- wyznaczenie miejsc parkingowych w jezdni na odcinku od ul. Sukienniczej/Orzeszkowej do ul. Starowiślniej, kosztem pasa do jazdy ogólnej. Powinno to zwiększyć o ok.150-250 liczbę miejsc parkingowych, jednocześnie uspokoić ruch oraz wyeliminować część tranzytu



międzydzielnicowego który powinna obsługiwać II obwodnica - tym bardziej że ulica Grzegórzecka jest jednopasmowa. W przypadku wystarczającej ilości przestrzeni można część jezdni przeznaczyć na pasy rowerowe (tj. zamiast przekroju 2x2, przekrój 2x(parkowanie+pas rowerowy+pas do jazdy ogólnej).

Docelowo przy skrzyżowaniach można zamontować stojaki rowerowe lub elementy zieleni żeby uniemożliwić parkowanie w obrębie skrzyżowania. Rozwiązanie ma same korzyści i jest stosunkowo tanie - większość rzeczy (poza stojakami, zielenią) można zrobić samą organizacją ruchu i znakami.

Takie rozwiązanie, w trochę okrojonej wersji, planujemy wprowadzić. Powstaną dodatkowe miejsca parkingowe na ul. Dietla, pomiędzy ul. Krakowską a ul. Starowiślną, dostępne w dni robocze od 20 do 7 i w weekendy.

Popieram przedstawione propozycje. Czy byłaby szansa, aby wokół Plant na całej długości był ruch jednokierunkowy a nie tylko na części?

Na razie takiej możliwości nie przewidujemy. W tym momencie jesteśmy w trakcie przygotowań do remontu ostatniego odcinka I obwodnicy (ul. Basztowa), na którym zostanie wprowadzony ruch jednokierunkowy.

Idea bardzo mi się podoba, ale uważam, że na początku Krowoderskiej od strony Plant jest bardzo wąsko i powinien być tam tylko jeden kierunek.

Taka zmiana w organizacji ruchu na ul. Krowoderskiej jest brana przez nas pod uwagę.

Monitorowane parkingi dla rowerów przy pętlach tramwajowo-autobusowych.

Baczenie przyglądamy się skali wykorzystania zamontowanych w rejonie pętli autobusowych i tramwajowych stojaków rowerowych. Najpopularniejszym tego rodzaju obiektem jest parking pod estakadą, obok pętli Dworzec Główny Wschód, gdzie pod koniec roku 2016 został zamontowany także monitoring. Zespół w miarę możliwości finansowych i rosnącej popularności wspomnianych parkingów, będzie zlecał instalację monitoringu wizyjnego.

Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż Wilgi, między jej ujściem a ul. Kobierzyńską - chodzi zwłaszcza o możliwość przejścia / przejazdu pod ul. Konopnickiej.

W roku 2016 ZIKiT wnioskował o przyznanie środków na realizację projektu dla zadania pn. Budowa ścieżki rowerowej - Wały Wilgi od ul. Konopnickiej od ul. Brożka z wyłączeniem już zrealizowanego odcinka ok. 1,2 km, zakładając, że realizacja prac budowlanych będzie możliwa w roku 2018. Odcinek od ul. Kobierzyńskiej do ul. Brożka będzie realizowany przez Zarząd Zieleni Miejskiej jako Park Rzeczny Wilga.



Realizacja dalszego odcinka uzależniona jest od zgody Małopolskiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych, który jest zarządcą terenu oraz od uzyskania finansowania.

Niska frekwencja rowerzystów na kontrapasie na ul. Podwale, Dunajewskiego, Basztowa.

Kontrapas na wymienionych ulicach spełnia rolę tranzytową dla relacji np. Błonia - Dworzec Główny. Sprawdza się wtedy doskonale, bo gwarantuje znacznie szybszy czas przejazdu niż alejki parku Planty. Jednak dla rowerzystów przemieszczających się np. z okolic Hali Targowej pod Teatr Bagatela przejazd Plantami jest znacznie wygodniejszy niż poruszanie się w ruchu ogólnym ulicą Westerplatte, z której dodatkowo nie można skręcić w lewo w ul. Basztową.

Projekt kontrapasa na ulicach Podwale, Dunajewskiego i Basztowej to realizacja założenia znacznie szerszego, obejmującego całą 1. obwodnicę. Kiedy projekt ten zostanie zrealizowany w całości, czyli ruch samochodowy w tym rejonie zostanie skutecznie uspokojony i mocno ograniczony, wtedy można nawet przeanalizować wprowadzenie zakazu ruchu rowerowego na Plantach.

Kontraruch rowerowy na nowych ulicach jednokierunkowych.

W ramach zmian organizacji ruchu w Strefie Płatnego Parkowanie planowane jest wprowadzenie kontraruchu rowerowego na wszystkich nowych ulicach jednokierunkowych i większości dotychczasowych ulic jednokierunkowych.

Propozycja montażu stacji roweru publicznego na Małym Płaszowie.

W ramach rozwoju systemu roweru publicznego Wavelo do jego docelowych rozmiarów - 150 stacji i 1500 rowerów, jedna ze stacji została zlokalizowana w bezpośrednim sąsiedztwie pętli tramwajowej Mały Płaszów. Trzy kolejne stacje w rejonie Małego Płaszowa zlokalizowane są:

- przy ul. Myśliwskiej 66,
- przy skrzyżowaniu ul. Rzebika i Lipskiej,
- przy ul. Koziej 26 nad Zalewem Bagry.

Montaż stojaków na rowery w poprzek chodnika w celu uniemożliwienia nielegalnego parkowania samochodów przy stojakach ustawionych równolegle.

Stojaki rowerowe na chodnikach zawsze montowane są w taki sposób, by po przypięciu do nich rowerów dla pieszych była zachowana odpowiednia szerokość chodnika. W sytuacjach wyjątkowych jest to min. 1,5 m, ale ZIKiT czyni wszelkie starania by gdzie to możliwe przestrzeń dla pieszych wynosiła min. 2 m. Stosując się do wymienionych zasad, na odpowiednio szerokich chodnikach montowane są stojaki rowerowe pod kątem 45 st. Przyczynia się to do efektywniejszego wykorzystania przestrzeni publicznej bez pogarszania warunków przemieszczania się pieszo.



Ścieżka rowerowa Mistrzejowice, ks. Jancarza, Bohomolca, cała Dobrego Pasterza. Rejon Mistrzejowic (os. Tysiąclecia, Oświecenia, Złotego Wieku, Srebrnych Orłów, Reduty, Dobrego Pasterza) jest bardzo gęsto zaludniony (jeden z najludniejszych w Krakowie) i cały czas budowane są nowe osiedla; olbrzymie biurowce, wkrótce otwarcie dużego kompleksu handlowego - potrzebne szybkie rozwiązania.

Infrastruktura rowerowa wzdłuż ul. Jancarza, Dobrego Pasterza i Bohomolca zostanie wykonana w ramach zadania pn. Budowa linii tramwajowej KST etap IV (ul. Meissnera - Mistrzejowice) - dokumentacja dostępna jest pod linkiem <http://rowery.zikit.pl/audyt/budowa-linii-tramwajowej-kst-etap-iv-ul-meissnera-mistrzejowice/>

oraz w ramach budowy układu drogowego dla C.H. SERENADA. Wzdłuż ul. Piasta Kołodzieja, Srebrnych Orłów i Wiślickiej powstanie natomiast droga dla rowerów w ramach zadania, dla którego w ostatnim czasie opracowana została koncepcja budowy ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Piasta Kołodzieja, Srebrnych Orłów oraz Wiślickiej - dokumentacja dostępna pod linkiem <http://rowery.zikit.pl/audyt/koncepcja-budowy-ścieżki-rowerowej-wzdłuż-ul-piasta-kołodziej-srebrnych-orlow-oraz-wislickiej/>

Wprowadzenie kontraruchu rowerowego na ulicy Studenckiej od ulicy Garcarskiej do ulicy Loretańskiej poprzez zmianę oznakowania i likwidację parkingu po stronie parzystej.

W ramach zmian organizacji ruchu w Strefie Płatnego Parkowania planowane jest wprowadzenie kontraruchu rowerowego na wszystkich nowych ulicach jednokierunkowych i większości dotychczasowych ulic jednokierunkowych, w tym na ulicy Studenckiej na wnioskowanym odcinku.

Brak przejazdu rowerowego przez ul. Opolską na wysokości ul. Prądnickiej - po obu stronach jest droga dla rowerów, a ul. prądnicka to jeden z głównych szlaków rowerowych do centrum (brak pasa dla rowerów!). Niedaleko znajduje się stacja Wavelo.

ZIKiT przygotował projekty organizacji ruchu, na podstawie których w pierwszej połowie roku 2017 zostaną wprowadzone przejazdy rowerowe w ciągu ul. Opolskiej od ul. Pleszowskiej do al. 29 Listopada. Ruch rowerowy wzdłuż ul. Opolskiej odbywa się nie po drogach dla rowerów, ale po chodnikach, po których można jeździć rowerem na podstawie Prawa o Ruchu Drogowym. PoRD zezwala rowerzystom na korzystanie z chodnika wzdłuż ulicy, na której dopuszczony jest ruch z podniesioną prędkością oraz gdy szerokość tego chodnika wynosi min. 2 metry.

Włączenie i integracja oferty roweru miejskiego z Krakowską Kartą Miejską.

Krakowska Karta Miejska jest nośnikiem obsługiwany przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie, natomiast Wavelo jest własnością



prywatnego podmiotu świadczącego jedynie usługę wypożyczalni rowerów na podstawie umowy koncesji. Problem z włączeniem Wavelo do jednego "portfela" KKM polega głównie na tym, że mieszkaniec kupując bilet zakodowany na KKM wpłaca swoje pieniądze za pośrednictwem MPK do Gminy Miejskiej Kraków. ZIKiT nie ma możliwości pobrania części tych pieniędzy na pokrycie kosztów abonamentu.

Technicznie, zdaniem ZIKiT, istnieją możliwości wprowadzenia np. rejestracji i doładowania konta Wavelo w automatach Krakowskiej Karty Miejskiej. Decyzja o wprowadzeniu takiej funkcjonalności leży po stronie MPK S.A. Prawdopodobnie wiązałoby się to także z trudnymi do określenia kosztami przeprogramowania automatów.

W chwili obecnej istnieje wyłącznie możliwość integracji KKM z Wavelo w zakresie funkcjonalności przyspieszającej proces wypożyczenia roweru. Z poziomu komputera pokładowego na rowerze można połączyć KKM z kontem użytkownika, by przy wypożyczaniu nie wprowadzać nr użytkownika lub nr telefonu, a jedynie przyłożyć KKM by następnie wprowadzić PIN.

Propozycja budowy kładki pieszo-rowerowej nad rzeką Wilgą, aby połączyć nowe osiedla w okolicy Garbarni i ulicy Rydlówka ze Szkołą Podstawową nr 25 na ulicy Komandosów.

Propozycja budowy kładki pieszo-rowerowej nad rzeką Wilgą wykracza poza kompetencje Pionu Transportu, ale w opinii Zespołu ds. Mobilności Aktywnej takie zadanie jest zasadne ale powinno zostać przeanalizowane pod względem możliwości technicznych jego wykonania, biorąc pod uwagę także strukturę własności gruntów oraz możliwość uzyskania pozwolenia wodno-prawnego.

Zagadnienia związane z Komunikacją Miejską w Krakowie

CZĘSTOTLIWOŚĆ

- **Interwał 12 min dla 4 to za mało**
- **linia 20 co 5-6 minut**
- **za niska na 133 wieczorem i w weekendy**
- **za mała na 118, 120, 138, 153, 193, 172, 173, 220, 240, 244, 265, 501, 572**
- **linia wspomagająca dla 173**
- **niska wczesnym rankiem z Mistrzejowic do Dworca Głównego (na godz. 4:30 - 5:30) i w przeciwnym kierunku późnym wieczorem**
- **zachować rozkłady (częstotliwości) 128 i 138 tak jak jest obecnie**

NIEPUNKTUALNE

- **52, 172, 173, 304, 572**
- **50 po 6:13 na Dw. Płaszów Estakada**
- **163 - ułożenie rozkładu tak, żeby pojazd odjeżdżał z przystanku**



**początkowego punktualnie, mimo że na końcowy przyjechał
spóźniony bo stał w korku na ul. Półtangi**

TRASY/LINIE/POŁĄCZENIA

- **zmiana obsługi Kopca Wandy: przystanek końcowy przesunąć pod wiadukt + uruchomić przystanek dla 10 o 16 zjeżdżających z Pleszowa**
- **nie likwidować 11**
- **zmiana trasy 12 na: Starowiślna -> Kalwaryjska -> Wadowicka -> Łagiewniki, bo pokrywa się z 22**
- **zmiana tras 18 i 52 (szybciej z Krowodrzy Górki do Czerwonych Maków)**
- **połączenie Dworzec Główny - Centrum Kongresowe, bo 52 ma przerwy w kursach**
- **dodatkowa linia do Bieżanowa albo synchronizacja z 50 linii z ul. Wielickiej**
- **żeby 192 z Czyżyn zatrzymywało się przy DH Wanda**
- **umożliwić przesiadkę z 214 na 107 bo to skraca dojazd do Huty**
- **skrócenie linii 243 do Nowego Bieżanowa Południe i zwiększenie częstotliwości**
- **żeby 304 zatrzymywało się na Rondzie Grunwaldzkim**
- **405 przez Rondo Barei i Strzelców**
- **przedłużenie 482 do os. Piastów**
- **wydłużenie 503 i/lub 173 do Starego Bieżanowa, a później skierowanie go na ul. Aleksandry; ewentualnie kursy dowozowe 133 Stary Bieżanów <-> Nowy Bieżanów**
- **połączenie Fortu Swoszowice z Kurdwanowem**
- **nowa trasa: Węgrzce Wielkie -> Kokotów -> Brzegi -> trakt papieski -> Mały Płaszów**
- **nowa trasa Bielany -> Księcia Józefa -> Most Zwierzyniecki -> Cracovia Stadion**
- **nowa trasa Skawina-Czerwone Maki -> krótsza trasa=mniejsze spóźnienia, + zwiększenie częstotliwości**
- **nowa trasa: Cichy Kącik -> Bagatela -> Nowa Huta**
- **nowa trasa: Mydlniki -> Bronowice M. -> Armii Krajowej -> Czarnowiejska -> Cracovia -> Konopnickiej -> os. Podwawelskie**
- **nowa linia: Łagiewniki -> Kapelanka -> Stradom -> Straszewskiego -> Basztowa -> Westerplatte -> Starowiślna -> Kalwaryjska -> Łagiewniki, co 10 min**
- **brak połączenia ul. Łokietka z centrum miasta**
- **brak połączenia Starego Bieżanowa z centrum miasta**

PRZEPEŁNIONE

- **4, 14, 20, 22, 155, 172**



KLINY i DZ. X

- **przetrasowanie 106/166/178 z Kobierzyńskiej przez Rostworowskiego i Grota-Roweckiego**
- **106/166/178 części**
- **przywrócenie 114/116**
- **przywrócić 116 i połączyć Pod Fortem z Rondem Grzegórzeckim**
- **wydłużenie 124/424**
- **likwidacja 155 i skierowanie 135: Łagiewniki -> Kurdwanów -> Swoszowice -> Golkowice**
- **178 przepełniony, wieczorne kursy niezintegrowane (niewygodna przesiadka)**
- **korekta 178**
- **skierowanie 194 na Kliny (pętla pod Fortem)**
- **żeby 194 nie obsługiwała przystanku Lipińskiego**
- **większa częstotliwość lub liczba linii**

ZŁOCIĘŃ

- **trasa 125: Złocięń - Dworzec Główny Wschód, dwa razy częstsze kursy**
- **125 części**
- **przedłużenie 173 do os. Złocięń**

INNE

- **w Czyżynach na liniach 1, 12 i 22 jest tabor wysokopodłogowy i w złym stanie**
- **zapewnić niskopodłogowy tabor na linii 11 i/lub 23**
- **zamontować barierki przy Pawiej**
- **interwał 5, 10, 20 łatwiej się dodaje niż 6 i 12**
- **powinna być zmiana numeracji linii 50 i 52 bo nie będą się wyróżniały częstotliwością**
- **za krótkie przystanki i za blisko siebie**
- **trzeba ujednoczyć informację pasażerską w pojazdach**
- **nazwę Zbydniowie zmienić na Pokrzywnice, bo teraz jest myląca**
- **trzeba wydzielać pasy dla autobusów**
- **za mało jest parkingów P&R**
- **trzeba wyszlifować szyny na Alei Pokoju**
- **trzeba wybudować ścieżkę rowerową nad Wilgą**
- **żeby komunikacja nocna objęła większą część miasta (mieszkaniec Mistrzejowic)**
- **zła organizacja ruchu na ul. Głowackiego w kierunku ul. Wysockiego (korek na wprost i w lewo)**
- **trzeba montować więcej biletomatów (Słomiana)**
- **jaka będzie organizacja transportu po zamknięciu odcinka Dworzec Główny - Kraków Płaszów**



- **dlaczego jest autobus 701 zamiast tramwaju dwukierunkowego przy remoncie Ronda Kocmyrzowskiego**
- **kiedy będzie można w dzień ze smogiem jeździć za darmo bez dowodu rejestracyjnego?**

PODSUMOWANIE UWAG

Po wprowadzeniu w życie planu Mobilny Kraków 2017 (oddanie do użytku przebudowanej ul. Basztowej) pięć linii tramwajowych ma kursować co 6 minut, a pozostałe co 12 minut. Jednocześnie nie będzie już linii kursujących co 20 minut, zostaną przekształcone w inne albo pojadą częściej. Na odcinkach o dużym obciążeniu linie będą grupowane, by zapewnić częstotliwość nie mniejszą niż obecnie. Przykładowo linia 4 będzie kursowała co 12 minut, ale na odcinku Bronowice – Rondo Czyżyńskie będzie dublowana przez inną linię, by zapewnić częstotliwość nie mniejszą niż 6 minut. Również Mały Płaszów uzyska drugą bezpośrednią linię do centrum, więc tramwaj będzie stamtąd odjeżdżał co 6, a nie jak teraz co 10 minut.

Część linii autobusowych zgłoszonych w konsultacjach do zwiększenia częstotliwości kursuje częściej już od marca, np. linia 120. Pozostałe linie będą w miarę możliwości wzmacniane w ramach drugiego etapu optymalizacji, który będzie miał miejsce jesienią bieżącego roku.

W ramach konsultacji wpłynęło do tutejszego Zarządu wiele wniosków o utworzenie nowych bezpośrednich połączeń. Choć w miastach tej wielkości co Kraków odchodzi się od bezpośredniości na rzecz sprawności i częstotliwości połączeń, to z pewnością są w Krakowie relacje, w których nowe bezpośrednie połączenie staje się potrzebne. Szczególnie dużo wniosków wpłynęło z Klinów, które cały czas intensywnie się rozbudowują. W tej chwili jest to już duże osiedle blokowe zasługujące na bezpośrednie połączenie ze śródmieściem Krakowa. Taki postulat będzie więc z pewnością wzięty pod uwagę przy opracowaniu ostatecznej siatki połączeń Komunikacji Miejskiej w Krakowie. Wiele uwag wpłynęło również ze Złocienia, które dysponuje już bezpośrednim połączeniem ze śródmieściem (linia 125), a także linią dowozową 183 do najbliższej pętli tramwajowej na Nowym Bieżanowie. Mieszkańcy skarżą się na niepunktualność kursowania i uciążliwość przesiadek. Na tym osiedlu rozwiązaniem problemów będzie budowa przystanku kolejowego Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Trwają również prace nad integracją taryfową kolei z komunikacją miejską, które mają stworzyć jeden system komunikacyjny.

Wszystkie drobne uwagi również będą analizowane i w miarę możliwości brane pod uwagę przy pracach nad ostatecznym kształtem optymalizacji. Nie wszystkie linie uda się wydłużyć w zaproponowany sposób, ponieważ negatywnie wpłynęłoby to na punktualność kursowania linii, a połączenie można zrealizować w inny sposób. Jednak liczba informacji otrzymanych drogą konsultacji z pewnością pozwoli wypracować lepszy układ linii dla mieszkańców i gości Krakowa.

Przypominamy! Wszystkie pytania i głosy, zarówno negatywne jak i pozytywne, można znaleźć zebrane [tutaj](#) oraz [tutaj](#).