

### **Treść wiadomości - Mobilny Kraków 2017 - ankieta konsultacyjna**

1. Szanowni Państwo!

Propozycje "spokożenia ruchu" przez ZIKiT odbieram z dużym brakiem spokoju. Przypominam sobie, co się działo w okolicach Kazimierza, kiedy "uspokoili" Państwo ruch wokół Placu Nowego. Ulica Miodowa - nieprzejezdna. Estery, Warszauera - zablokowane. Na Dietla - korek dwukrotnie większy niż zwykle. Wydaje mi się, patrząc na Państwa działania, że nie zdajecie sobie Państwo sprawy, że zamknięcie jednej ulicy powoduje "uspokożenie" na niej ruchu, natomiast te samochody nie znikają. Szukają najbliższej możliwej alternatywy, żeby tę zamkniętą ulicę objechać. Za chwilę planujecie Państwo "uspokożyć" i "przywrócić" dla pieszych Krakowską. Ponownie - Dietla, "wnętrze" Kazimierza - wszystko stanie. Którędy - jeśli nie przez Krakowską - mam się dostać z ul. Konopnickiej na Stare Podgórze, powiedzmy w okolice Rynku Podgórskiego? Dietla i tak zakorkowana, Starowiślna ma problemy z przepustowością, ulica Rollego jest zdecydowanie zbyt wąska, żeby to udźwignąć, natomiast o Kalwaryjskiej z separatorami na środku przez wrodzoną przyzwoitość nie wspomnę. Znaczna większość proponowanych przez Państwa zmian prowadzi w prostej linii do paraliżu komunikacyjnego Krakowa. Zamykanie ulic dla ruchu nie jest drogą. Udrażnianie ich, zwiększanie przepustowości - owszem. Proszę mi wierzyć - każdy (kierowca) woli jak najszybciej opuścić czy teren Starego Miasta, I Obwodnicy czy ul. Dietla. Zamykając okoliczne ulice "wypychają" Państwo ruch na najbliższą możliwą arterię, czyli Aleje Trzech Wieszczów, Powstania Warszawskiego, Dietla, Kalwaryjską itd. Blokowanie kolejnych ulic nic nie zmieni. Priorytet MPK? Bardzo to ładnie brzmi, ale już w tej chwili problemem jest zbyt powolne opuszczanie skrzyżowań przez tramwaje, spowodowane zbyt niską głębokością rowków w rozjazdach. Proszę się chwilę zastanowić, co się będzie działo, kiedy samych tramwajów będzie więcej, bo przecież zwiększenie częstotliwości ich kursowania zapowiadają Państwo wspólnie z MPK. Nie wspomina o kłopotach, jakie generuje pojedynczy zepsuty tramwaj, to chyba jasne dla każdego. Chcą Państwo propagować kolej podmiejską? Dlaczego więc nie zostały wybudowane parkingi Park&Ride np. na Olszanicy, żeby można zostawić samochód i spokojnie pojechać do pracy w centrum? Dalsze przepychanki z PKP (- to wasza działka! - nie, bo wasza!) brzmią kuriozalnie wobec Państwa zapewnień o prioryzacji tego środka transportu w dalszym rozwoju miasta. No koniec zapewniam, że nikt to nie musi, do centrum samochodem nie wjeżdża dla własnego widzimisię. To osoby tam pracujące bądź pracujące w samochodzie (dostawcy, taksówkarze, dojazdy do posesji, hoteli) oraz oczywiście mieszkańcy. Za pięknymi postulatami "uspokożenia ruchu" nic nie idzie - jestem w obrębie Plant praktycznie 7 dni w tygodniu, po kilkanaście godzin na dobę i nie uważam, żeby ruch tam był zbyt intensywny. Niezbyt przemyślane zamknięcie fragmentu ul. św. Tomasza tylko pogorszy przepustowość uliczek dookoła Rynku Głównego, bo tam i tak wjeżdżają WYŁĄCZNIE osoby, które po prostu muszą i są do tego uprawnione, a zamykanie pojedynczych odcinków ulic tylko pogorszy sprawę na pozostałych. Te nieuprawnione osoby są z kolei skrętnie wyłapywane przez Straż Miejską, której - jak hiszpańskiej inkwizycji - nikt się nie spodziewa. Jako rodowity mieszkaniec pięknego Krakowa i zawodowy kierowca mam nadzieję, że zastanowią się Państwo przed wprowadzeniem tych zmian w życie. Nie psujmy tego, co naprawdę działa bez problemów. Kraków jest zbyt dużym miastem, żeby wszędzie chodzić pieszo a nasz klimat nie pozwala, żeby rowery były priorytetem w Krakowie, bo co będzie się działo z tymi pięknymi planowanymi ścieżkami przez pół roku, kiedy jest śnieg, deszcz i plucha? Apeluję o rozsądek w planowaniu miasta i brak zaciętrzewienia w podejmowaniu decyzji. Wycofanie się z nietrafionego pomysłu nie jest niczym złym. Pokazuje za to, że miasto zarządzane jest z głową.

2. Dzień dobry,

wszystko pięknie i ładnie ALE ktoś zapomniał chyba o kursowaniu 4... Zmniejszenie kursów co 12 minut spowoduje jeszcze większy tłok w godzinach szczytu na tej linii.  
Zmiany zupełnie nie przemyślane.

3. Planujecie częstsze kursy linii 52, pytam się po co? Skoro linia ta w godzinach porannych odjeżdża co 5 minut, t.j. POWINNA ODJEŹDŹAĆ.

Jeżdżę do pracy na 3 różne (poranne) godziny. Według rozkładu linia 52 powinna odjeżdżać o 6:03, 7:03, 8:03, otóż pragnę poinformować, że nie odjeżdża!! Ludzie stoją na pętli i czekają aż łaskawie motorniczy podjedzie zaparkowanym tramwajem, ale ten woli rozmawiać z kolegami z innych

*tramwajów. W rezultacie przed nim podjeżdża 23 lub 18 i stoją w oczekiwaniu na swój planowo odjazd (6 lub 7 po) tarasując tor dla 52, które oczywiście nie odjechało planowo 3 po, tylko zupełnie opuściło ten kurs i jedzie dopiero kolejnym 8 po. Gdyby sytuacja ta pojawiała się sporadycznie, to pewnie nawet nie podjąłabym działań, jednak jest to nagminne. W tym tygodniu tramwaj odjechał tylko RAZ zgodnie z rozkładem.*

*Wniosek jest taki, rozkład jest w porządku, problem w tym że motorniczy mają go w głębokim poważaniu.*

*Bardzo proszę o komentarz w tej sprawie i o informację jak mają Państwo zamiar zapanować nad chaosem, który panuje na pętli Czerwone Maki.*

#### 4. Szanowni Państwo,

*wobec zbliżających się zmian w zakresie komunikacji publicznej w Krakowie, chcę przedstawić następujące pomysły i uwagi.*

*I. Obecnie brakuje szybkiej linii tramwajowej łączącej Nową Hutę i Krowodrzę Górkę z Ruczajem.*

*Zarówno linia 52 jak i linia 18 kierowane są na I obwodnicę, na której z uwagi na intensywny ruch tramwajowy nieraz pojawiają się korki tramwajowe. Dodatkowo światła oraz ograniczenia prędkości wpływają niekorzystnie na czas przejazdu. Celowe zatem wydaje się maksymalne odciążenie z ruchu tramwajowego I obwodnicy (przynajmniej w relacji północ- południe, południe - wschód gdzie istnieje alternatywa w postaci linii na ulicy Dietla oraz estakady tramwajowej).*

*Proponuję zatem wprowadzenie linii które zapewniłyby szybkie połączenie pomiędzy ww. gęsto zaludnionymi dzielnicami, w których lub na trasie których również koncentruje się działalność gospodarcza (na Ruczaju na obszarze Krakowskiego Parku Technologicznego (rejon Czerwonych Maków), w okolicy Krowodrzy - przy ul. Opolskiej i (m.in. biurowiec Vinci, biurowce O3 Business Campus) przy założeniu skoordynowania połączeń autobusowych (np. linia 217) z pętli z tramwajowym, na trasie - m.in. powstające biurowce High Five, w Hucie - powstające biurowce przy rondzie Czyżyńskim, obszar kombinatu).*

*Proponowane zmiany zaprezentuję na istniejących liniach:*

*18 która jechałaby zamiast ulicą Długą, ulicą Pawią (jak 3), następnie do Poczty Głównej, aby za Poczta Główną skrócić w Dietla i kierować się już bezpośrednio na Czerwone Maki. Zapewniałoby to szybsze połączenie Czerwonych Maków z Krowodrzą Górką.*

*52 która zamiast skręcać w I obwodnicę, jechałaby przez Rondo Grzegórzeckie, następnie przez Rondo Czyżyńskie i Rondo Kocmyrzowskie, ewentualnie z Ronda Grzegórzeckiego przez Rondo Mogiłskie, a następnie Rondo Czyżyńskie (choć wydłuża się czas przejazdu zape wniony jest dostęp do biurowców, sądów oraz budynków administracji publicznej przy rondzie Mogiłskim).*

*Znacząco skróciłoby to w mojej opinii przejazdu na trasie Ruczaj - Nowa Huta i Ruczaj-Krowodrza Górka czyniąc tramwaj bardziej konkurencyjnym wobec przejazdu samochodem.*

*II. Zapewnienie szybkiego połączenia pomiędzy Bieżanowem a Krowodrzą Górką.*

*Linia 3 zapewnia obecnie łatwy dostęp do Kazimierza oraz starego Podgórza. Niestety minusem jest gorszy czas dotarcia w rejony Bieżanowa. Dlatego postuluję wprowadzenie dodatkowej linii, która, przyjmując taką trasę jak linia 50, po wjechaniu na ulicę Wielicką kontynuowałaby trasę w stronę Bieżanowa. Linia ta jednocześnie odciążałaby bardzo popularną linię 50 na najpopularniejszych odcinkach (m.in. do ronda mogiłskiego). Ewentualnie, jeśli koszt wprowadzenia dodatkowej linii jest nadmierny, innym rozwiązaniem byłaby synchronizacja jednego z połączeń tramwajowych na ul. Wielickiej z czasem przyjazdu linii 50 (w celu umożliwienia szybkiej przesiadki).*

*III. Przy ulicy Pawiej, w celu oddzielenia ruchu pieszego od tramwajowego, zasadne wydaje się zamontowanie barierek, i jeśli to możliwe podniesienie prędkości przejazdu tramwaju na tym odcinku.*

*IV. Jednocześnie pozwolę sobie wyrazić poparcie wobec planowanych zmian w ruchu w obrębie ścisłego centrum miasta.*

*Podsumowanie.*

*W celu zapewnienia maksymalnej konkurencyjności tramwaju wobec połączeń samochodowych, istotne jest wprowadzenie czasu przejazdu tramwaju pomiędzy głównymi obszarami zamieszkania na poziomie ok. 30 - 35 minut. Uzyskanie takiego czasu przejazdu na trasie do Kurdwanowa*

w linii 50 przyczyniło się w dużej mierze do jej powodzenia.

W mojej opinii, przy maksymalnym omijaniu ścisłego centrum, zbliżony czas przejazdu możliwy jest także przy połączeniach pomiędzy Ruczajem, Bieżanowem a Nową Hutą i Krowodrzą Górką.

Jednocześnie takie rozwiązanie, uwalnia tory na I obwodnicy dla tramwajów z Bronowic i Salwatora, gdzie obecnie (do czasu poprowadzenia torów tramwajowych wzdłuż Alei Trzech Wieszców) nie występuje alternatywa dla I obwodnicy. Ogranicza też możliwość powstania korków tramwajowych i usprawnia ruch autobusowy wewnątrz I obwodnicy.

5. Dzień dobry,

jestem wstępnie za wprowadzeniem zmian w komunikacji Krakowa. Korzystam zarówno z samochodu jak i z MPK. Samochodem zazwyczaj dojeżdżam do Park&Ride Czerwone Maki i stamtąd poruszam się tramwajem. P&R to bardzo dobre rozwiązanie, jeśli jeszcze uatrakcyjni się oferta MPK myślę, że więcej ludzi będzie korzystać z P&R i MPK.

Chciałabym czasami zrezygnować całkowicie z samochodu na rzecz MPK, jednak niestety autobusy na Czerwone Maki jeżdżą albo spóźnione albo wszystkie naraz po czym jest 40 minut przerwy albo całe przepełnione.

Wnioskuje o wprowadzenie linii Skawina - Czerwone Maki, aby zniwelować opóźnienia jakie tworzą się na długich trasach obecnych linii autobusowych do Czerwonych Maków. Częstotliwość również powinna się zwiększyć, aby jak najwięcej osób mogło dojechać do punktu przesiadkowego.

6. Szanowni Państwo,

Piszę w odpowiedzi na Państwa publiczną prośbę o wypowiedź w związku z przygotowywanymi zmianami w siatce połączeń komunikacji miejskiej Krakowa (źródło:

[http://krakow.pl/aktualnosci/207145,29,komunikat,czestsze\\_kursy\\_tramwajow\\_i\\_autobusow\\_\\_wypowiedz\\_sie\\_na\\_temat\\_propomowanych\\_zmian.htm](http://krakow.pl/aktualnosci/207145,29,komunikat,czestsze_kursy_tramwajow_i_autobusow__wypowiedz_sie_na_temat_propomowanych_zmian.htm) l).

Od ponad dekady jestem mieszkańcem osiedla Pod Fortem na Klinach. Staram się systematycznie korzystać z komunikacji miejskiej. Niestety z przykrością stwierdzam, iż pomimo szeregu zmian, wciąż nie jest ona zadowolająca w tej części miasta. Kliny, jak i cała dzielnica X (chyba jako jedyna ze wszystkich 18 dzielnic), pozbawione są bezpośredniego połączenia z centrum Krakowa. Mam nadzieję, że jest to rezultat jedynie pomyłki/zaniedbania, a nie celowego działania na szkodę mieszkańców naszej dzielnicy.

Nie rozumiem dlaczego, od kilku już lat, nie podejmuje się żadnych działań celem poprawy tej niekorzystnej sytuacji. Osiedla na Klinach i w okolicy (w tym również wzdłuż ul. Kobierzyńskiej) szybko się rozbudowują. Można przyjąć, że średnio każdego miesiąca oddawany jest w tym rejonie nowy blok, a jednocześnie rozpoczyna się budowa kolejnego. W związku z tym stale przybywa mieszkańców, spośród których zdecydowana większość próbuje każdego dnia dostać się do centrum lub w jego pobliże. A nie jest to proste. Jak już wspomniałem, Kliny nie dysponują sprawnym, bezpośrednim połączeniem z dzielnicami centralnymi, są jedynie linie "dowozowe".

Funkcjonowanie linii 178 pokazuje, że to o wiele za mało. Przykład: w godzinach szczytu przepełniony autobus podjeżdża na przystanek Grota-Roweckiego, większość pasażerów wysiada i cały "potok" biegnie (nieradko - o zgrozo - ignorując sygnalizację świetlną), aby zdążyć złapać nadjeżdżający tramwaj, który - niespodzianka - podjeżdża również pełny. Powrót na osiedle Kliny to prawdziwa "droga przez mękę". Kursy, szczególnie wieczorne, nie są skoordynowane tak, aby można było wygodnie się przesiąść. Pasażerowie nieraz zmuszeni są do oczekiwania nawet 15 min na mrozie, do tego wypada doliczyć regularne opóźnienia autobusów, itp.

Tymczasem na pętli Czerwone Maki kursuje linia 194, która na odcinku CK ICE - Czerwone Maki pokrywa się z liniami tramwajowymi. Według obecnie zaprezentowanych planów, linie 18 i 52 miałyby kursować z częstotliwością co 6 min., co w praktyce oznacza, że średnio co 3 min. pojedzie jakiś tramwaj. Czy zatem jest sens dublować tak wygodne połączenie jeszcze linią autobusową? Czy linia 194 nie mogłaby zostać skierowana do pętli Pod Fortem (via Kobierzyńska - Zawia)?

O możliwość takiej korekty pytała już jakiś czas temu w interpelacji jedna z radnych miejskich, otrzymując odpowiedź, że miasto przeprowadzi stosowną analizę i "ewentualnie" postuluwaną zmianę wprowadzi (źródło:

[http://dt.bip.krakow.pl/interpelacje/Odp\\_III\\_Ma%C5%82gorzata\\_Pop%C5%82awska\\_2014-12-10.PDF](http://dt.bip.krakow.pl/interpelacje/Odp_III_Ma%C5%82gorzata_Pop%C5%82awska_2014-12-10.PDF)). Chciałbym się wobec tego dowiedzieć, czy wzmiankowana analiza została przeprowadzona i jaki jest jej rezultat?  
Istnieją oczywiście inne rozwiązania. Na przykład przywrócenie dawnej linii 116 z opcją nieznacznego wydłużenia jej trasy, choćby do pętli Cracovia Stadion (swoją drogą była to linia dojeżdżająca już niemalże do centrum i została, nie wiedzieć czemu, zlikwidowana). Inny przykład - korekta trasy 178, aby kursowała jak dotychczas do Mistrzejowic, ale przez ul. Dietla - Al. Pokoju (choć to jak sądzę nie spotka się z aprobatą części użytkowników, podróżujących w rejon Podgórze). Kolejny pomysł - przywrócenie linii 114 z modyfikacją, aby od przystanku CK ICE jechała na Kliny. Lub analogicznie, wydłużenie linii 124/424 na Kliny (wtedy mieszkańcy Klinów uzyskaliby połączenie z absolutnie ścisłym centrum miasta). Na pewno można zaprogramować jakąś całkowicie nową sensowną linię.  
Możliwości jest wiele, zaprezentowałem jedynie kilka propozycji do dyskusji. Jest linia nocna 608, z której mieszkańcy Klinów są bardzo zadowoleni. Sam również z niej korzystam. Dlaczego komunikacja dzienna nie może być tak samo sprawna?  
Pozostaje jeszcze kwestia "popularnego" ostatnio smogu. Kto, jeśli nie kierowcy z oddalonych części miasta najczęściej korzystają z komunikacji samochodowej. Jestem przekonany, że wielu z nich z chęcią pozostawiłoby swoje pojazdy na osiedlach, czy w suchych i ogrzewanych garażach, zamiast tracić bezcenny czas w korkach i przyczyniać się do zwiększania zanieczyszczenia miejskiego powietrza. Mogliby, lecz nie widzą satysfakcjonującej alternatywy. Komunikacja dzienna na Kliny jest wysoce niezadowolająca i wymaga niezwłocznych działań naprawczych. Liczę na poważne potraktowanie zasygnalizowanego problemu. Chętnie wezmę udział w spotkaniach organizacyjnych, proszę tylko o informacje odnośnie przewidywanych terminów.

7. Dzień dobry,  
Na stronie znalazłam informację, że można przesyłać sugestie dotyczące wsparcia komunikacji miejskiej. Zalecam wdrożenie przynajmniej częściowego bus pasa na ul. Opolskiej, aby linie 172 i 572 łączące Bronowice, Prądnik Biały i Nową Hutę jeździły o czasie, a nie całkowicie losowo. Dodatkowo wypada zwiększyć ich częstotliwość w dni robocze, gdyż korzystają z niej pracownicy Ikea, biurowców na Bora-Komorowskiego, Opolskiej estakadzie, Imbramowskiej oraz Conrada. Obecnie wszystkie kursy są zapchane, ciężko jest wejść. Często jeżdżę tymi liniami o różnych porach w obydwu kierunkach i ani razu nie zdarzył się luźniejszy kurs, aby można było spokojnie wejść. Do tego klienci Ikea przewożą tymi liniami swoje zakupy, które są często bardzo duże i dodatkowo zabierają miejsce. Połączenie na kierunku północ-północ Krakowa jest bardzo zaniedbana, wręcz potraktowana po macoszemu, mimo że wciąż przybiera bloków mieszkalnych oraz biurowców.  
Liczę, że zastosują Państwo te uwagi albo chociaż poddadzą do dyskusji z mieszkańcami.

8. Dzień dobry, czy przy okazji wprowadzanych zmian zostanie uporządkowana numeracja linii, tzn. zmiana numerów-"pięćdziesiątek" na niższe?  
Zgodnie z założeniami nowej siatki połączeń 50 i 52 nie będą się już wyróżniały częstotliwością

9. Dzień dobry,  
W związku z planami wdrożenia nowej polityki transportowej dla Miasta Krakowa, którą opracowuje Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu, chcę przelać swoją opinię:  
- bardzo dobrym kierunkiem wydaje się wzmocnienie głównych linii tramwajowych poprzez zwiększenie częstotliwości do 6 minut. Wątpliwości budzi odejście od dotychczasowego modelu 5, 10, 20, do którego przez lata przyzwyczajonego jest większość mieszkańców.  
Główne linie można byłoby wzmocnić bez rewolucji do 5 minut. Niebawem sukces linii tramwajowej 50 bierze się z faktu jej bardzo częstego kursowania. Po proponowanych zmianach, 50, czy 52 będą kursować rzadziej. Linie te zapewniają pewność poprzez bardzo wysoką częstotliwość kursowania, dodatkowo wspomniana 50 dla wielu pasażerów KMK jest swoistą namiastką krakowskiego metra.  
Wydaje się, że model 5, 10, 20 powinien być także brany pod uwagę jako konkurencyjny wobec 6, 12. Dużo łatwiej jest obliczyć czas do przyjazdu tramwaju dodając 5 czy 10 minut niż 6 i 12.  
- Zarząd opracowując w/w plan rozwoju infrastruktury tramwajowej nie bierze pod uwagę kilku bardzo istotnych elementów gwarantujących sprawny i szybki przejazd komunikacji tramwajowej na zatłoczonych/przelotowych odcinkach, co rodzi wątpliwości przy określaniu Krakowa jako miasta pełniącego funkcje metropolii  
1. Budowa podwójnych/potrójnych przystanków tramwajowych.  
To rozwiązanie szeroko stosowane w Warszawie, nieznanie praktycznie w Krakowie. Znaczne zwiększenie częstotliwości linii tramwajowych doprowadzi w pewnym momencie do paraliżu znanego z ŚDM 2016.

Niewykorzystane miejsce przystankowe pomnożone razy ilość kursów w ciągu godziny daje nam liczbę tysięcy pasażerów i dziesiątek składów mogących pojechać szybciej. Dlatego Kraków nie chce z tego rozwiązania korzystać?

2. Małe odstępy pomiędzy przystankami na liniach tramwajowych, zbyt krótkie przystanki, procentują na niekorzyść i zwiększają stratę czasu, wydłużając podróż.

3. Uwzględnienie długości składów tramwajowych do długości przystanków, lub odwrotnie.

Zamawiane nowe składy tramwajowe powinny mieć określoną długość, a przystanki jej określoną wielokrotność.

Tak, by długie składy były np. dwukrotnie dłuższe od tych krótszych składów, zaś przystanki dwukrotnie dłuższe od tych dłuższych i czterokrotnie dłuższe od tych krótszych.

Priorytetem powinno być maksymalne wypełnienie dostępnego miejsca na peronie, minimum w 3/4! Zamawiając kolejne składy o niestandardowej długości Miasto oddała się od idei podwójnych przystanków. Czekają nas korki tramwajowe w przypadku istotnego zwiększenia częstotliwości komunikacji tramwajowej. Tak ważnej w dużym mieście nieposiadającego metra.

- Wspólna informacja pasażerka.

W Krakowie mamy tylko dwóch przewoźników, a każdy z nich stosuje własne rozwiązania w zakresie informacji pasażerskiej. Brakuje wspólnej wizualnej i głosowej informacji pasażerskiej - w myśl polskiej idei "każdy sobie rzepkę skrobie". W samych pojazdach MPK mamy co najmniej dwie telewizje pasażerskie.

Moim skromnym zdaniem, pasażerska informacja głosowa i wizualna, telewizja w pojazdach komunikacji miejskiej powinny być ujednolicone, ponieważ wprowadzają chaos, a każde rozwiązanie jest niekomplementarne i częściowe.

Zamiast kilku - jedna telewizja, taka sama dla autobusów i tramwajów, jeden lektor, wspólny system informacji pasażerskiej wizualnej. Skoro w Warszawie się da, to da się również w Krakowie.

- Zwiększenie szybkości przejazdów tramwajów na zwrótnicach i zakrętach.

To istotny problem powoli wręcz kojarzony z Krakowem. Nie znam drugiego miasta w Polsce, gdzie motorniczy ze strachu tak wolno przejeżdża przed zwrótnicę i rozjazdy.

- Włączenie autobusów do systemu informacji pasażerskiej na przystankach i wydanie aplikacji na telefon z możliwością podglądu pojazdów na mapie.

Mam nadzieję, że moja opinia zostanie wzięta pod uwagę.

#### 10. Witam

Moje sugestie to:

1. Trasa 173 to wiecznie przeładowane i spóźnione autobusy, potrzebna jest dodatkowa linia wspomagająca 473 z Azorów przez Armii K. Czarnowiejską i dalej.

2. Trasa Aleje, pl. Inwalidów - DH Wanda, Rondo Kocmyrzowskie brak bezpośredniego połączenia, trzeba się przesiadać.

3. Linia 192 z Czyżyn szkoda, że nie zatrzymuje się na przystanku DH Wanda. W ogóle przydało by się lepsze rozmieszczenie przystanków autobusowych przy takim rondzie by mogły stawać wszystkie przejeżdżające tam linie.

#### 11. Szanowni Państwo,

Z zadowoleniem przyjąłem wiadomość o planie ograniczenia ruchu samochodów w ścisłym centrum.

Zaniepokoiła mnie natomiast informacja o proponowanej częstotliwości linii 4 ustawionej na 12 minut.

Nie przekonuje mnie również propozycja:

"podobnie tramwaje na trasie od Bronowic do Ronda Czyżyńskiego (z łączną częstotliwością co 6 minut), tak aby co najmniej jedna linia wysokiej częstotliwości znalazła się na trasie do najważniejszych pętli w mieście "

Jako codzienny pasażer odcinka Bronowice Małe-Rondo Czyżyńskie pragnę zauważyć, że:

1. Pętla 'Bronowice Małe' pełni o wiele ważniejszą funkcję niż 'Bronowice'

- W wieczornym szczycie komunikacyjnym tramwaj linii 4 jest wypełniony pasażerami aż do końcowego przystanku (w przyszłości warto byłoby rozbudować pętlę w Bronowicach Małych, aby mogła przyjąć większą liczbę tramwajów)

- Bronowice Małe to również pętla przesiadkowa dla mieszkańców sąsiednich miejscowości

2. Czas przejazdu linią 14 na odcinku Rondo Mogiłskie - Rondo Czyżyńskie jest nieatrakcyjny. Według rozkładu jazdy:

- Linią 14: 17 min

- Linią 4: 12 min

Gorąco zachęcam do ponownego przeanalizowania propozycji na linii wschód-zachód i ustalenia częstotliwości linii 4 co 6 minut.

12. Witam!

Bardzo przydatne byłoby jeszcze jedno połączenie:

Dworzec Główny - Centrum Kongresowe ICE.

Obecnie kursuje tam tylko 52, a niekiedy są dłuższe przerwy i dostanie się na Czerwone Maki/okolice bywa utrudnione.

13. Dzień dobry

Czy w związku z planowanym (czasowo?) zamknięciem odcinka kolejowego Płaszów-Dworzec Główny zostały przewidziane jakieś dodatkowe tramwaje między Płaszowem a Dworcem głównym? Osoby dojeżdżające np. z Wieliczki to duża grupa ludzi, którzy w większości korzystają z całej tej trasy i wysiadają na Dworcu. Co z opłatami za tramwaje dla takich osób, które muszą się przesiąść z pociągu z biletem miesięcznym na tramwaj? Czy będzie można korzystać z wszystkich tramwajów jadących od Płaszowa do Dworca, niezależnie od tego czy jadą koło Poczty czy przez R. Mogiłskie?

14. Szanowny ZIKiT!

Uważam, i nie tylko ja jeden, że sensowne byłoby uruchomienie linii jadącej z Cichego Kącika i na końcu ulicy Piłsudskiego skracającej w stronę Bagateli, nie zaś Filharmonii. Dokąd dalej? W zależności od potrzeb rozładowania ruchu na trasie w kierunku Czyżyn, np. do pętli Wieczysta. Linia ta, podobnie jak 7 czy 12, nie musiałaby mieć charakteru stałego, winna obsługiwać wzmożony ruch na Błonia i do Biblioteki Jagiellońskiej w godzinach od 15-20 w tygodniu, oraz w weekendy sezonu letniego, dla obsługi korzystających z Parku i Błonia. Linia nr 20 jeździ co 10 minut i na trasie do Cichego Kącika jest jedyną, w godzinach wyżej wspomnianych linią projektowaną i linia 20 jeździłaby co 5-6 minut na zmianę. Poza przeładowaniem tramwaju w w/w godzinach uciążliwa jest konieczność przesiadania się z linii nr 20 na inne jadące w kierunku Bronowic i Krowodrzy na przystanku Filharmonia lub Plac Wszystkich Świętych. Pasażer jadący z Cichego Kącika w tamtych kierunkach musi się ergo cofać, aby pojechać w pożądanym przez siebie kierunku. Brak tramwaju jadącego z Piłsudskiego w stronę Bagateli jest uciążliwy, a prowadzony w roku ubiegłym remont skrętów z Piłsudskiego w obie strony Straszewskiego, jak rozumiem, umożliwi bezpieczne i bezproblemowe kierowanie tramwajów w stronę Bagateli. Ponadto uruchomienie połączenia tramwajowego bezpośrednio z Cichego Kącika do Nowej Huty pozwoliłoby na odciążenie, a może nawet zmniejszenie ruchu autobusowego w Alejach.

15. Uspokajanie ruchu w Centrum powinno wiązać się z promocją wykorzystywania roweru jako środka transportu. Na odcinkach do około 5 km przy przyzwoitej pogodzie korzystanie rowerów może istotnie zmniejszyć ruch samochodowy. Idealnym pomysłem są powszechnie dostępne rowery miejskie.

Wavelo w formule zaproponowanej pod koniec roku 2016 nie ma szans na spełnienie oczekiwań obywateli Krakowa. Więcej – nie ma szans na przetrwanie. Miało być pięknie, tanie, wygodnie wypożyczane rowery miały uzupełniać system komunikacji miejskiej i zachęcać do rezygnacji z używania samochodu. Niestety, przy braku finansowania systemu przez miasto mieszkańcy nie będą z nich masowo korzystać. Przy stawce 20 zł abonamentu miesięcznego rower miejski w Krakowie nie jest interesującą alternatywą. Żadne duże miasto w Europie nie żąda tak wysokiej opłaty za korzystanie z miejskiego roweru. To się nie może udać. Doświadczeni gospodarze miast takich jak Paryż, Londyn, Luxemburg proponują stawki niższe nawet w przeliczeniu na złotówki, a przecież przeciętne dochody krakowian są kilkukrotnie mniejsze.

Oczywiście to wymaga zmiany pomysłu na miejską wypożyczalnię. Idea samofinansowania na zasadach całkowicie komercyjnych jest jednak utopijna. Miasto chcąc promować rezygnację z używania samochodów w centrum musi dotować Wavelo, bez tego wypożyczalnia zostanie zmarginalizowana, mieszkańcy nie przesiądą się na tak drogie rowery miejskie.

16. Witam,

pisze w sprawie zmiany w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej, które zaszły w 2016r i będą mieć miejsce w tym roku. Chciałbym na wstępie serdecznie podziękować za puszczenie linii tramwajowej nr 12 przez Aleję Pokoju. Na odcinku Centralna - Rondo Grzegórzeckie w godzinach szczytu był ścisk, który został nieco rozładowany poprzez linię 12.

Z uwagi na wzmożony przyrost mieszkańców w okolicy Aleja pokoju / Centralna / Galicyjska / Softysowska wzmocnienie komunikacji tramwajowej w tym miejscu jest bardzo wskazane i pożądane przez ogół ludzi. Przyrost nowych mieszkańców będzie nadal postępował w roku 2017 i 2018 w związku z zakończeniem kolejnych inwestycji mieszkaniowych: Softysowska Park (550 mieszkań), Fajny Dom V faza (300 mieszkań) Centralna Park (800 mieszkań). Nowi mieszkańcy wyżej wymienionych obszarów w tym ja mamy dziś do dyspozycji cztery linie tramwajowe dzienne. Problemem jednak jest to że linia nr 12 i 22 mają niemalże identyczną trasę. De facto dojazd do pracy i szkoły bez uciążliwych przesiadek jest niemalże niemożliwy oprócz trzech kierunków - pomimo czterech linii.

Moja prośba jest taka by minimalnie zmienić przebieg linii 12, tak aby nie zakłócać jej docelowych przystanków trasy. Proponuje skierować tramwaj na ul. Starowiślną zamiast dotychczasowej ul. Dietla, dalej puścić go przez ul. Kalwaryjską i ul. Wadowicką do swojej stacji końcowej Łagiewniki.

Dzięki temu niewielkiemu zabiegowi mieszkańcy zyskają bezpośrednie i szybsze połączenie międzydzielnicowe. Bez konieczności przesiadki dojadą z dzielnicy Czyżyny do pracy i szkoły na Kazimierz, Podgórze oraz Zabłocie. Linia nie będzie się dublować i zyska na popularności, więcej osób wybierze komunikację zbiorową zamiast samochodu. Natomiast dotychczasowi użytkownicy tramwajów na aktualnej trasie nie powinni być skrzywdzeni z uwagi iż linia 22 i tak kursuje co 10 min.

17. Szanowny państwo.

Proponuję przedłużyć trasę linii 482 w Krakowie od przystanku Mistrzejowice do przystanku Osiedle Piastów. W ten sposób zwiększy się ilość sprawozdania pasażerów danych trasą i odciążą trasę linii 182.  
Teraz autobusy na trasie linii 482 jeżdżą prawie puste. W tym samym czasie autobusy na trasie linii 182 zatłoczone.

18. Zwracam się z prośbą o to, aby w ramach wzmocnienia obsługi komunikacyjnej Al. Armii Krajowej oraz Alej Trzech Wieszczów rozważono utworzenie linii autobusowej, która bezpośrednio łączyłaby Mydlniki (lub choćby rejon przystanku UR Balicka) z rejonem Ronda Grunwaldzkiego (Centrum ICE).

Proponowana trasa nowej linii: Mydlniki - Bronowice Małe - Armii Krajowej - Czarnowiejska - Cracovia - Konopnickiej - Os. Podwawelskie.  
Uzasadnienie: żadna z obecnie istniejących linii nie umożliwia przejazdu wskazanego odcinka bez przesiadek. Ze względu na częste opóźnienia autobusów czas oczekiwania na przesiadkę np. na przystanku Czarnowiejska jest nieprzewidywalny i może wynosić od 0 do nawet 15 minut.

19. Linii co 5/6 min. potrzebuje też Mały Płaszów, bo 20 jeździ przepelniona. Wystarczy zaobserwować zapotrzebowanie na przystanku Rzebika. Przy czym nie powinno się likwidować linii 11, bo sporo osób dojeżdża o stacji Płaszów oraz ul. Wielickiej. Pozwala też szybko dostać się do starego Podgórza, a po przesiadce na 3 lub 13 do Kazimierza

20. Gdzie można zapoznać się ze zmianami w trasach linii tramwajowych a nie tylko ze zmianami częstotliwości kursowania?

21. Z całego serca popieram planowane zmiany! Tak długo na to czekamy..., ale obawiam się oporu tzw, "prominentnych" krzykaczy, szczególnie robiących tłok spasionymi furami przy szkole na Krowoderskiej. To co się w tym miejscu dzieje rano i popołudniu to horror - nie dość, że ścisk i smród to jeszcze trąbienie (jeden na drugiego). Życzę wytrwałości i determinacji - to będzie pewnie trudne, ale jest naprawdę konieczne!  
Pozdrawiam serdecznie i gratuluję pomysłu na sposób planowanych rozwiązań.

22. Witam, Koszmarem robi się wydostanie z Klin, przystanek pod fortem:( Przez remonty i budowę wiaduktu 178 notorycznie się spóźnia lub wypada z kursów:(. Chciała bym sugerować aby autobus nr194 dojeżdżał do KLIN pętla pod fortem. Mieszkańcy Klin w ogóle nie mają połączenia z północną częścią Krakowa. Ten autobus w znacznej części dubluje się z linią tramwajową i uważam, że przedłużenie tej linii na Kliny rozwiązało by NAPRAWDĘ problem z połączeniami wielu ludziom!!!! Nadmienię , że na Klinach ciągle budują nowe bloki i przybywa setki nowych mieszkańców!!!  
Bardzo proszę wziąć pod uwagę moją sugestię.

23. *POPIERAM gorąco, Pracownikom ZIKID życzę determinacji i ODWAGI we wprowadzaniu tych zmian. Dziękujemy i życzymy sobie miasta dla mieszkańców. Wyrazy szacunku*

24. *Postuluję skrócenie linii 125, tak aby kursowała na trasie: Złocień - Dworzec Główny Wschód z podwojoną częstotliwością w stosunku do obecnej, a ponadto likwidację linii 183, a w zamian przedłużenie linii 173 do Os. Złocień*

25. *Gorąco popieram ideę ograniczenia ruchu samochodowego w ścisłym centrum Krakowa. Moja uwaga dotyczy natomiast zasięgu strefy "złotej". Obecna propozycja zakłada jedynie kosmetyczne zmiany lub jest nawet krokiem wstecz (likwidacja strefy A na Sławkowskiej). Strefą tą powinny być objęte kolejne ulice wewnątrz Plant, oraz co najmniej kilka ulic w okolicach Placu Nowego. Podobne rozwiązanie (tj. wyznaczenie większej ilości ulic w ścisłym centrum przeznaczonych jedynie do ruchu pieszego, rowerowego i zaopatrzenia doskonale sprawdza się np. nieodległym Brnie). Poprzez utworzenie strefy "zielonej" zwolnią się dodatkowe miejsca dla mieszkańców między innymi rozszerzonej strefy "złotej". Natomiast obecna propozycja, zakładająca pozostawienie strefy B ("srebrnej") niesprawiedliwie faworyzuje mieszkańców Starego Miasta, zapewniając im miejsca postojowe "pod samymi drzwiami", co jest praktycznie niespotykane w innych dzielnicach, a tym bardziej nie powinno mieć miejsca w tak prestiżowej dla ogółu mieszkańców Krakowa i turystów lokalizacji. Wg mnie strefa "złota" powinna zostać rozszerzona na ulice: Szczepańską, św. Tomasza od Pl. Szczepańskiego do św. Krzyża, św. Jana na całej długości, całą ulicę Sławkowską oraz ciąg św. Anny (od Jagiellońskiej) - Wiślna - Gołębia - Bracka. Dodatkowo na Kazimierzu: Meiselsa (od Pl. Nowego do Krakowskiej), Bożego Ciała od Józefa do Miodowej, cała Izaaka, Estery od Józefa do Warszauera i Józefa od Nowej do Jakuba. Są to ulice gdzie już obecnie występuje wzmożony ruch pieszego, ponadto znajdują się przy nich liczne zabytki. Taki układ naprawdę ograniczyłby ruch samochodów w ścisłym centrum miasta, oraz przede wszystkim uwolniłby przestrzeń publiczną dla pieszych, rowerzystów oraz licznych restauratorów (możliwość wystawienia stolików przed lokalami zamiast miejsc parkingowych).*

26. *Szanowni Państwo, Uważam że trzy linie co 6 minut na krowodrżę to zdecydowana przesada wobec pojedynczych na Hutę czy do Borku Fałęckiego i Bieżanowa a nawet Bronowic ( i po drodze - do obszarów Kazimierza, Łagiewnik, Wawelu, Mogilskiej) ! Taka propozycja będzie mogła być brana pod uwagę jak wybudujecie linię na Azory czy do Górki Narodowej. Nie znajduje uzasadnienia takie sortowanie mieszkańców, żeby użyć modnego słowa.*

*Jako mieszkaniec Klinów, przy okazji planowanych zmian chciałbym zasugerować przetrasowanie autobusów 106/166/178 z Kobierzyńskiej do centrum w lewo przez Rostworowskiego i w prawo przez Grota Roweckiego. Nie licząc jednego dodatkowego przystanku podejrzewam, że czas przejazdu byłby krótszy w godzinach szczytu niż przez bardzo zakorkowany odcinek Kobierzyńskiej pomiędzy Grota i Rostworowskiego. Często wysiadam na Rostworowskiego i idę piechotą na przystanek Norymberska a z tramwaju widzę potem mój autobus wciąż czekający w korku! Proponuję wykonać odpowiednie pomiary porównawcze w godzinach szczytu i poza. Obsługa przystanków nie zmieniałaby się. Przy okazji sugerowałbym puszczenie 194 na wprost Kobierzyńską, bez obsługi przystanku Lipińskiego, żeby nie dublować tramwaju a być może przyspieszyć autobus.*

*Poza tym - jestem zadowolony i pod wrażeniem funkcjonowania komunikacji krakowskiej. Żeby tylko te tramwaje szybsze były na rozjazdach...*

27. *Bardzo popieram wprowadzane zmiany w organizacji ruchu. Jedynie „odspawanie” niektórych ludzi od fotela samochodu może coś zmienić. Dlatego dobrze by było, żeby ulice w strefie zielonej przypominały woonyerfy – stąd proponuję objęcie tych ulic strefą zamieszkania i zastosowanie fizycznych środków uspokojenia ruchu (zwłaszcza na wjeździe do takiej strefy – np. brama z donic z zielenią) jak i związanych z jego organizacją (np. naprzemienne parkowanie). I proszę się nie dać grupie krzykaczy i pseudoaktywistów z Kalwaryjskiej! :) W początkowym etapie wprowadzania zmian proponuję wspólne akcje ze Strażą Miejską i Policją by uświadomić kierowców, że już nie da się jeździć na pamięć. W moim odczuciu strefy zielone powinny też posiadać jakiś odrębny abonament tak, aby kontrolerzy strefy płatnego parkowania mogli „wlepić mandaty”. Wydaje mi się też, że kluczową kwestią będzie też trzymanie pieczy nad ilością wydanych abonamentów tego typu – proponuję, aby przyznawać 1 abonament na 1 mieszkanie, nie więcej! No chyba, że za opłatą rzędu 250 zł...*

*Chciałem również wyrazić moje poparcie dla zwiększenia częstotliwości kursowania tramwajów i autobusów. Świadomość, że wychodząc na tramwaj nie muszę czekać bo i tak zaraz przyjedzie jest nie do przecenienia. Nie rozważam wtedy użycia samochodu, a nawet jestem skłonny nadłożyć trochę drogi, żeby przyjść na przystanek. Zawsze wybieram tramwaj linii nr 52, pomimo iż do 22 mam bliżej na przystanek i jedzie ciut szybciej do mojego miejsca docelowego niż 52. W związku ze zmianami proszę również o stosowanie bezwzględnej priorytetu dla tramwajów na skrzyżowaniach (zarówno w stosunku do samochodów jak i przejść przez torowiska – negatywnym przykładem ul. Dietla i przystanek Centrum*



Kongresowe).

28. *Tak! Tak! Tak! Jestem zdecydowanie za wprowadzeniem zarówno ograniczeń w ruchu aut jak i poprawą częstotliwości komunikacji miejskiej! Czy w związku z wprowadzeniem dużej ilości ulic jednokierunkowych zniknie parkowanie na chodnikach? I czy w strefie zielonej będzie można grać w piłkę na jezdni? :)*

29. *Nie przedstawiliście przecież żadnego planu dotyczącego zmian w komunikacji miejskiej, poza ogólnymi planami dotyczącymi kursowania tramwajów co 6 i 12 minut.  
A co do organizacji ruchu, to jak patrzę na mapę, dochodzę do wniosku, że to powinno nosić nazwę "Organizacja BEZRUCHU" – system uliczek jednokierunkowych jest tak skomplikowany, że nie da się z niego w normalny sposób korzystać. Na szczęście ja nie muszę.  
Co to za pomysł z wjazdem tylko dla mieszkańców? Czy ludziom w centrum miasta nie wolno gości przyjmować? A jak do pracy dojechać – nie każdy mieszka w miejscu, gdzie korzystanie z KM ma sens. A jak się wraca po 22-giej, to czasem nie ma czym wrócić.  
Strefę płatnego parkowania należy stopniowo zawężać z powrotem w obręb Plant – tylko tam jest ona uzasadniona. Przypominam, że kierowcy płacą potężną akcyzę w paliwie i ją należy traktować jako opłatę za korzystanie z infrastruktury – pobieranie kolejnej opłaty za to samo jest nielegalne.  
W zamian powinno się budować darmowe parkingi na obrzeżach centrum, w okolicach ronda Grzegórzeckiego, na Dębnikach czy Kleparzu.  
Dodatkowo na r. Czyżyńskim, czy przy ul. Armii Krajowej, jako "drugą linię".*

30. *1. W celu poprawy dostępności komunikacyjnej południowej części Krakowa (głównie Dzielnicy X), można by rozważyć "wchłonięcie" linii 155 przez 135, tzn. likwidację tej pierwszej oraz skierowanie linii 135 na trasę Łagiewniki-Kurdwanów-Swoszowice-Golkowice, przy jednoczesnym wydłużeniu godzin kursowania i zwiększeniu częstotliwości odjazdów (np. co 30 minut przez cały dzień).  
2. Drobną sugestią w sprawie przystanku "Zbydniowice" - jego nazwa nie jest poprawna, ponieważ nie zgadza się ze stosowanym przez mieszkańców lokalnym nazewnictwem, co prowadzi do nieporozumień.  
W rzeczywistości osiedle Zbydniowice znajduje się kilkaset metrów na wschód, w rejonie przystanku "Zbydniowice Szkoła".  
Przystanek "Zbydniowice" leży poza obrębem Zbydniowic, w okolicy nazywanej Pokrzywnicą. Dlatego wprowadzenie jego nowej nazwy - "Pokrzywnica" - uporządkowałoby obecną sytuację.*

31. *Niech powstanie linia 505*

32. *Aby komunikacja autobusowa faktycznie była konkurencyjna, muszą być stworzone preferencyjne warunki przejazdu dla autobusów, bo co z tego, że będzie więcej autobusów w kierunku Ronda Polsadu, jeśli przejeżdżając przez ulicę Pilotów będą stały w takim samym korku, jak samochody osobowe wożące po jednej osobie każdy (to większość przypadków). Należałoby, wbrew woli radnych dzielnicowych, utworzyć bus pasy w każdym miejscu, w którym jeżdżą autobusy i tworzą się korki - wtedy ma sens zwiększanie częstotliwości autobusów i tworzenie nowych linii.*

33. *Proponowałabym ograniczyć ruch samochodów z poza Krakowa. Uważam że, za każdy wjazd do centrum, osoba która nie jest zameldowana, czy nie mieszka w Krakowie muszą zapłacić za wjazd. Osoby z poza Krakowa mogą zostawiać samochody na P&R i dalej korzystać z MPK. Wydaje się że to by ograniczyło ruch a po drugie miasto by dostało więcej środków na budowę parkingów podziemnych czy nadziemnych.*

34. *Jak wiadomo ponad połowa aut w naszym mieście Krakowie to auta z obrzeż tj. Wieliczki, Zabierzowa, Bochni, Rzeszowa, wszystkich mniejszych miast w okolicach Zakopaneki. Obwodnica połączona z autostradą A4 jest świetną rzeczą dzięki, której ludzie teraz mogą dojeżdżać do pracy o wiele szybciej. Ale to też jest problem! Coraz więcej osób zaczyna mieszkać poza Krakowem głównie przez to, że mieszkanie w mieście staje się coraz droższe oraz jakość życia w Krakowie jest też coraz gorsza. Mówię tutaj o największym problemie jaki teraz jest czyli smog. Oczywiście można zrzucić to na palenie byle czym w piecach ale nie można zapominać, że aut jest coraz więcej. Rodzinom nagle przestaje wystarczać 1 auto i okazuje się, że mają 3. Więcej aut = gorsze powietrze. Idealnym rozwiązaniem wg mnie byłoby wprowadzenie systemu takiego jaki jest w wielu miastach na świecie. Chodzi mi tutaj o płatny wjazd. Miasto takie jak np. Bergen w Norwegii posiada wszystkich wjazdach do miasta czynniki, dzięki którym każdy kierowca płaci za wjazd ~7 zł. Płacąc 7 zł kierowca jest w stanie poruszać się po mieście bodajże 1 godzinę. W tym czasie może wyjechać z miasta bez żadnych dodatkowych opłat. Jeśli będzie w mieście swoim samochodem ponad godzinę płaci się wtedy także wcześniej*

wspomniane 7 zł za wjazd. Oczywiście Norwegia jest bogatszym krajem od Polski dlatego wjazd/wyjazd nie musiałby tyle kosztować. Myślę, że to byłby jeden z lepszych pomysłów na ograniczenie ruchu w Krakowie. System komunikacji między okolicznymi miastami rozkwitłby i busy jeżdżące miałyby częstsze kursy oraz większe obładowanie. Jeśli nie da się zrobić sensownych park and ride w Krakowie bo np budują w tym miejscu sklepy Agata Meble to może chociaż bramki wjazdowe które ściągają albo nabijają należne pieniądze na dowód rejestracyjny będzie dobrym rozwiązaniem na ograniczenie ruchu.

Przemyślcie! Bo w wielu miastach to zadziałało a u nas coraz więcej rejestracji w Krakowie jest z obrzeż

35. Myślę, że obie propozycje są bardzo dobre i warto je wprowadzić. Żeby załagodzić nieco nastroje (które moim zdaniem są trochę sztucznie podbijane przez prasę) może wziąć przykład ze Sztokholmu (gdzie wprowadzał opłatę kongestyjną) i wprowadzić zmiany testowo? Tylko koniecznie obie naraz (ograniczenia w ruchu z poprawą oferty komunikacji miejskiej) i na dłuższy czas (np. na rok). Wydaje mi się, że wtedy już nie byłoby żadnego „niedowiarka”, który kwestionowałby potrzebę powyższych zmian.  
Żeby podkreślić wprowadzane zmiany, w moim odczuciu, dobrym pomysłem byłoby wyznaczenie dodatkowych buspasów, tam gdzie to możliwe (np. ciąg Conrada-Opolska-Andersa, Konopnickiej-Kamieńskiego-Aleje, Nowohucka, Dietla, Kapelanka). Dodatkowym usprawnieniem byłoby usunięcie parkowania z rejonu buspasów i ograniczenie ilości relacji skrętnych dla samochodów osobowych.  
Co do zmian w organizacji ruchu to warto wyróżnić wjazd do poszczególnych stref nie tylko znakami, ale jakimiś fizycznymi elementami małej architektury tak, aby strefa „sama się czytała”. Ze względu na nasze narodowe podejście do przestrzegania przepisów chyba się nie obędzie bez interwencji odpowiednich służb w początkowym okresie obowiązywania zmian...  
Ogólnie dobra robota i trzymam kciuki za powodzenie obu propozycji!

36. Pytanie dotyczące strefy zielonej: strefy P1 i P2 są dość rozległe. Czy posiadając abonament P2 będę mógł wjechać i zaparkować w dowolnym miejscu strefy zielonej, czy w jakiś sposób ta możliwość na zostać zawężona? Czy myślicie Państwo nad sposobem, na lepszą weryfikację faktycznego zamieszkania w centrum dla posiadaczy abonamentów P1 i P2?

37. Apeluję o przedłużenie linii 173 do Złocienia i zwiększenie częstotliwości linii 125

38. Dzień dobry,

Zakładam, iż koncepcja 'car-sharing' mieści się w założeniach planu "Mobilny Kraków 2017". Dlatego wnoszę o rozważenie możliwości dopuszczenia do korzystania z bus pasów pojazdów firmy Traficar Sp. z o.o., co uatrakcyjni ofertę w.w. firmy i przyczyni się do zmniejszenia ilości pojazdów poruszających się po Krakowie, w szczególności w godzinach szczytów komunikacyjnych.

39. Dzień dobry,

Analizując mapę załączoną do artykułu pod adresem [http://zikit.krakow.pl/ogolne/207141,1787,komunikat,mobilny\\_krakow\\_2017.html](http://zikit.krakow.pl/ogolne/207141,1787,komunikat,mobilny_krakow_2017.html), zastanawia mnie jedna kwestia. Mianowicie przejazd pomiędzy ulicami Szlak a Łobzowska i Karmelicka, zostanie znacząco utrudniony poprzez wprowadzenie jednokierunkowego fragmentu ulicy Krowoderskiej (pomiędzy Słowiańską a Biskupią). Czy jest planowana jakaś trasa dopuszczająca ruch wszystkich pojazdów pomiędzy ulicami Szlak i Łobzowską lub Karmelicką, poza alejami Trzech Wieszców? Sam wielokrotnie korzystam z przejazdu przez ulice Pędzichów, Słowiańska, Krowoderska, Biskupia, Łobzowska, Garbarska, Karmelicka, Rajska itd. - jestem bardzo ciekaw Państwa koncepcji na tę trasę.

Jeżeli jest taka możliwość proszę o odpowiedź na adres e-mail bartek.kula[at]gmail.com.

40. Witam!

W związku z możliwością wypowiedzenia własnej opinii na temat zmian w kursowaniu KM w Krakowie chciałem zaproponować sam pewną zmianę, chodzi o obsługę przystanku Kopiec Wandy.

Dla wielu pasażerów niezbyt oczywiste jest, iż przystanek ten obsługiwany jest tylko przez linię 16 i 12 oraz wyłącznie jako przystanek końcowy i początkowy dla tych linii. Po przebudowie wiaduktu trasy S7 jest już miejsce na to, aby przystanek końcowy przesunąć pod wiadukt (jest tam przecież utwardzona nawierzchnia i sporo niewykorzystanego miejsca). Proponuję również uruchomić tam przystanek dla osób, które chciały by

wsiąść do tramwaju 10 lub 16 zjeżdżającego z Pleszowa (po przeciwnej stronie przystanku końcowego i/lub przystanku w kierunku Pleszowa po zmianie jego lokalizacji).

Taka zmiana nie była by dla Państwa dużym kosztem, ale na pewno przyczyniła by się do braku nieporozumień pomiędzy pasażerami i prowadzącymi, które często wynikają z ich braku wiedzy na temat obsługi tego przystanku. W razie niezrozumienia mojej propozycji w załączniku prosta grafika obrazująca proponowaną zmianę.

41. Dzień dobry!

Zastanawiam się od dnia 7 stycznia 2017 roku termin rozpoczęcia remontu ronda Ks. Gorzelnego, czemu to tak działa. Włączono zastępczo linię 701 Czyżyny - Wzgórza autobus długi ciężki spala spore ilości paliwa nienajlepszej jakości. Na tej trasie jest ciemno i smród gęsty a on sobie jeździ i sowymi spalinami częstuje ludzkie płuca. Dlaczego nie jest wykorzystany tramwaj / jazda w przód i tył / środek na obecny czas ekologiczny prąd z spalarni odpadów. Na innych trasach dało się to zastosować.

42. Dzień dobry,

mam nadzieję, że uwzględnią Państwo w planach zmian komunikacyjnych ulicę Kobierzyńską. Z roku na rok zwiększa się ilość mieszkańców na całej długości tej ulicy. Powoduje to, że często nie można zmieścić się do autobusów linii: 106, 166 lub 178. Konieczne jest tutaj uruchomienie nowej linii lub zwiększenie częstotliwości istniejących.

43. W ramach konsultacji społecznych w zakresie transportu zbiorowego bardzo proszę o rozważenie możliwości lepszego połączenia na trasie linii 173. Szczególnie chodzi tutaj o godziny poranne kiedy to linia tą podróżuje młodzież szkolna i studenci. Niejednokrotnie byłem świadkiem sytuacji, że autobus nie był w stanie zabrać wszystkich pasażerów. W godzinach 7-11 autobus ten powinien jeździć z większą częstotliwością abyśmy nie stali jak śledzie ściśnięci w pojeździe. Potrzebna była by linia autobusowa łącząca plac Bohaterów Getta z Rondem Ofiar Katynia. Miało by to na pewno duże znaczenie dla mieszkańców Krakowa podróżującym do pracy ze starego Podgórze w rejon Ronda Ofiar Katynia. W rejonach Ronda powstaje coraz więcej miejsc pracy (szczególnie ul. Jasnogórska) i nie ma możliwości sprawnego dojazdu komunikacją zbiorową. To samo tyczy się osób mieszkających poza Krakowem w stronę Olkusza, którzy zapewne chętnie pojechali by przez miasto autobusem gdyby była taka możliwość.

44. Skoro tak chcecie rozbudowywać komunikację to może coś zrobić z tramwajem linii 50 żeby rano po godz. 6:13 nie przyjeżdżał na przystanek przy Dworcu w Płaszowie opóźniony. Sytuacja powtarza się notorycznie a opóźnienia sięgają kilku minut.

45. Witam,

w nawiązaniu do ukazanego artykułu

[http://krakow.pl/aktualnosci/207145,29,komunikat,czestsze\\_kursy\\_tramwajow\\_i\\_autobusow\\_\\_wypowiedz\\_sie\\_na\\_temat\\_propozowanych\\_zmian.htm](http://krakow.pl/aktualnosci/207145,29,komunikat,czestsze_kursy_tramwajow_i_autobusow__wypowiedz_sie_na_temat_propozowanych_zmian.htm)  
I pragnę zwrócić uwagę na częstotliwość autobusów kursujących przez ul. Łokietka. Jest to jedna z najdłuższych ulic Krakowa, łącząca coraz więcej powstających osiedli na obrzeżach miasta oraz innych również mocno zaludnionych osiedli znajdujących się na granicy z Krakowem (np. Zielonki). Niestety autobusy linii 120, 220 i 240 kursują rzadko, poza tym dowożą pasażerów w kierunku miasta tylko do Krowdrzej Górki. Oczywiście jest to bardzo dogodny punkt przesiadkowy, jednak chciałabym zwrócić uwagę, że inne osiedla zlokalizowane na peryferiach Krakowa posiadają bezpośrednie połączenia do bardziej centralnych miejsc Krakowa takich jak Dworzec, Pl. Inwalidów, Teatru Bagatela itp.

Infrastruktura okolicy ul. Łokietka (na odcinku od ul. Opolskiej w kierunku Zielonek) ulega mocnej rozbudowie, dlatego też proszę zwrócić uwagę i wziąć pod uwagę coraz większą liczbę mieszkańców w tej części miasta.

46. Witam

*Osobiście jestem za propozycjami ZIIKT dotyczącymi ograniczenia ruchu w centrum. Koncepcja całkiem do przyjęcia. Chciałbym jedynie zasugerować dla strefy zielonej, możliwość wjazdu (i parkowania płatnego) dla właścicieli nieruchomości (nie tylko administratorów całych nieruchomości). Wydaje mi się konieczne, aby można było dojechać do własnej nieruchomości raz na jakiś czas w celach związanych z jej utrzymaniem. (sprzątanie, pielęgnacja zieleni, drobne remonty i inne czynności). Trudno sobie wyobrazić chodzenie z materiałami remontowymi, meblami czy kosiarką np. z ulicy Czarnowiejskiej na Kochanowskiego. W każdym razie życzę determinacji we wprowadzaniu zmian.*

47. Szanowni Państwo,

*W ramach wprowadzanych zmian w komunikacji miejskiej proszę uwzględnić przystanek autobusu 304 na Rondzie Grunwaldzkim. Na tym rondzie jest główne centrum przesiadkowe w kierunku u. Dietla i Kapelanka. Moi synowie są dowożeni do szkoły, gdyż nie mogą się przesiąść na tym Rondzie (analizowaliśmy inne możliwości przesiadki – są one utrudnione i nie efektywne). Korzystając z okazji, pragnę zwrócić uwagę, że na obrzeżach Krakowa jest zbyt mało parkingów P+R np. od strony Salwatoru, Tyńca, Wieliczki itp. Przy każdej pętli tramwajowej/autobusowej powinien być zlokalizowany taki parking.*

48. Szanowni Państwo,

*w związku z trwającymi konsultacjami ws. wdrażania nowej polityki transportowej, chciałabym również zabrać głos w tej sprawie. Codziennie podróżuję linią 173 i odczuwam, jak wiele pozostawia do życzenia kursowanie tej linii. Wyjąwszy notoryczne spóźnienia, które można zapewne usprawiedliwić sytuacją w ruchu drogowym, od której zależy autobus, największym problemem jest zbyt rzadka częstotliwość kursowania tej linii poza tzw. godzinami szczytu, które jednak, moim zdaniem, są źle zdefiniowane. Pomiędzy godziną 9 a 10 rano w dzień powszedni autobusy tej linii odjeżdżają z mojego przystanku (Armii Krajowej) zaledwie dwa razy. O tym, że nie jest to wystarczająca, świadczy wypełnienie pojazdu w tych godzinach - jest on niemal zawsze prawie całkowicie wypełniony. Jeszcze o tej porze ludzie dojeżdżają do pracy (zaliczam się do tej grupy), a inni na zajęcia (przy trasie autobusu znajduje się kampus AGH, główny budynek UR oraz kilka je dnostek UJ). Inny problem to godzina, o której kończy się kursowanie komunikacji dziennej. Posłużę się znów konkretnym przykładem: jeśli wieczorem chcę się dostać z przystanku Cracovia na przystanek Armii Krajowej, to ostatni autobus linii 173 odjeżdża kilka minut po godz. 23, natomiast pierwszy autobus linii nocnej 601 dopiero po północy. Oznacza to, że w ciągu godziny pomiędzy odjazdami tych autobusów jedyną możliwością powrotu do domu jest przejście sześciu długich przystanków piechotą lub zamówienie taksówki. W związku z powyższym apeluję o zwiększenie częstotliwości kursowania tej linii (lub rozszerzenie definicji tzw. godzin szczytu) oraz wydłużenie kursowania autobusów w komunikacji dziennej, tak, by zapewnić również mieszkańcom okolic położonych dalej od centrum godny transport z i do miejsca zamieszkania. Szczerze liczę na to, że zechcą Państwo uwzględnić moje uwagi w planowaniu polityki transportowej. Dziękuję za czas poświęcony na zapoznanie się z nimi.*

49. Witam,  
Wspaniały temat. Na szczęście Kraków zarobił masę pieniędzy z bardzo rozwiniętego ruchu turystycznego. Całe nasze szczęście, że turyści podziwiają nas w miesiącach wolnych od smogu.  
Wprowadzenie dodatkowych środków komunikacji publicznej warte jest wielu braw i poklasku. Jednak, nowa inwestycja jak np. Rondo Ofiar Katynia nie została zaprojektowana z wizją przyszłościowa. Rondo powinno uwzględniać przyszłościową komunikację publiczną tj. Tramwajowa.  
Kraków powinien doprowadzić do budowy conajmniej trzech obwodnic wokół centrum. Te obwodnice wg mnie powinny być wyposażone w środki transportu publicznego: tramwaj (kolejka) jako środki zabierające znaczną liczbę pasażerów, poruszające się po wydzielonych torowiskach a w ten sposób zachęcające do korzystania z SZYBKIEGO transportu a nie wolnego autobusu. To jest inwestycja warta przemyślenia.  
Mamy pierwszą obwodnicę wokół Rynku. Mamy drugą, kompletnie zablokowaną obwodnicę na alejach Słowackiego, Mickiewicza itd. Pas zieleni na tej "obwodnicy" nie przerobi zanieczyszczeń pochodzących z ogromnego ruchu samochodowego. Tu powinna powstać druga TRAMWAJOWA obwodnica i powinna przekroczyć Wisłę ze skrzyżowaniami w lewo i w prawo. Ta linia powinna także obsługiwać pasażerów conajmniej do Ronda Matecznego. To byłoby prawdziwe odciążenie tej części miasta od korków samochodowych i produkcji spalin.  
I trzecia obwodnica powinna powstać na granicy miasta z serią parkingów. Może nie dokładnie na granicy ale w miejscach gdzie ruch samochodowy zostałby przesunięty do tramwaju. Ustalenie tego specyficznego punktu powinno zostać określone na podstawie badań natężenia ruchu samochodowego. Ceny parkingów powinny zachęcać kierowców do korzystania z nich a nie zniechęcać.  
Dużo przyszłościowego i perspektywicznego planowania, które na dalszą metę z pewnością doprowadzi do lepszego życia mieszkańców tego pięknego miasta.
50. 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!
51. Dzień dobry,  
Dziękuję. Mam jeszcze jedną propozycję związaną ze smogiem. Otóż smog na dobre zalega w Krakowie, a ciężki sprzęt typu tiry, ciężarówki czy betoniarki czy też samochody spoza Krakowa spokojnie i w nadmiarze jeżdżą po mieście. Dobrze aby w dni zwiększonego pyłu PM10 ograniczyć ruch w mieście w tym na osiedlach. Temat dotyczy nie tylko ulic typu Opolska, aleje Trzech Wieszczów czy Bora-Komorowskiego, ale też mniejszych osiedlowych.
52. Szanowni Państwo, 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?
53. Czy będziemy mogli poznać podobne propozycje, dla innych obszarów miasta? Na przykład: Kazimierz lub Stare Podgórze lub Zabłocie lub Zwierzyniec ograniczony Alejami Trzech Wieszczów, Kościuszki, Focha i Rudawą. lub obszar ograniczony Czarnowiejską, Alejami, Królewską, Kijowska lub osiedle Oficerskie itd. itp.
54. Szanowni Państwo, proszę o przeanalizowanie mojej sugestii. Jestem mieszkańcem Czyżyn, okolic Ronda 308 Dywizjonu. Moim głównym środkiem transportu jest Komunikacja Miejska - linie autobusowe 174, 178, jednak częściej - tramwaj. Składy jadące al. Pokoju są w fatalnym stanie - linia 1 - akwaria, linia 12 - wysokopodłogowce, linia 14 - względnie nowoczesne tramwaje, linia 22 - stare i śmierdzące wiedeńce. Wiele razy byłem świadkiem sytuacji, kiedy osoby niepełnosprawne miały problem z wejściem do tramwaju - są to zarówno niewidomi, jak i osoby z ograniczoną sprawnością ruchową. Chcąc stawiać na transport publiczny winniśmy zainwestować w nowoczesny tabor. Wiadomo, nie wszystko da się zrobić od razu.  
Kolejna sprawa to częstotliwość kursowania linii tramwajowych przez al. Pokoju. W opinii mieszkańców należy zwiększyć liczbę kursów na linii nr 14 - to jedna z najchętniej wybieranych linii tramwajowych. Bardzo często tramwaje są po prostu przepelnione i ciężko do nich wsiąść. Często przepelniona jest też linia 22. Proszę wziąć pod uwagę zwiększenie ich częstotliwości, to bardzo ważne dla nas - mieszkańców.  
Już nie wspomnę o tym, że przydałoby się wyszlifowanie szyn na wyżej wymienionej alei - tramwaje kołyszają się na prawo i lewo i niemiłosiernie hałasują - zwłaszcza między Rondem 308 Dywizjonu a Tauron.

55. *Prosimy więcej kursów linii 14*

56. *Moja propozycja to zorganizowanie monitorowanych parkingów dla rowerów przy pętlach tramwajowo-autobusowych.*

57. *Witam Państwa. Jak planują Państwo rozwinąć transport w rejonie Klinów Borkowskich i Klinów Zacisze? Czy planują Państwo wzmocnić linie 178 częstszymi przejazdami szczególnie w weekendy gdzie autobus w niektórych godzinach odjeżdża tylko raz na pół h? Jakie inne inwestycje są przewidziane w tym obszarze, w którym w ostatnich latach powstała masa inwestycji mieszkaniowych a tymczasem komunikacja nie uległa wielkim zmianom?*

58. *Jestem za tym, by zwiększyć częstotliwość kursowania tramwajów i autobusów zwłaszcza w godzinach porannego i popołudniowego szczytu. Jako mieszkanka Czyżyn uważam, że ta dzielnica powinna mieć jeszcze lepszą komunikację z Centrum, jako że powstają tutaj kolejne inwestycje mieszkalne. Dodatkowe linie i częstsze kursowanie autobusów ułatwi mieszkańcom życie.*

59. *Dzień dobry! Jako osoba żywo zainteresowana projektem Mobilny Kraków 2017, świadomie rezygnująca możliwie najczęściej z samochodu na rzecz komunikacji miejskiej i roweru, chciałabym zapytać o planowane zmiany na trasie Stare Podgórze-Ruczaj. Konkretnie chodzi o dwie sprawy:*

- regularną obsługę linii tramwajowych 11 i/lub 23 przez tramwaje niskopodłogowe*
- planowaną (?) budowę ścieżki rowerowej wzdłuż Wilgi, między jej ujściem a ul. Kobierzyńską - chodzi zwłaszcza o możliwość przejścia / przejazdu pod ul. Konopnickiej.*

*Jak wiele osób, codziennie pokonuję z małym dzieckiem trasę pomiędzy ul. Nadwiślańską a ul. Kobierzyńską (okolice Tesco na Kapelance). Teoretycznie jest sporo sposobów dojazdu:*

*1) tramwajem:*

- linia 11 lub 23 z przystanku Korona. Czas: 30 minut, czasem do 45 minut. Minusy: prawie wszystkie tramwaje wysokopodłogowe, jeśli nie ma kto pomóc - zostają z dzieckiem na przystanku, w spalinach czekając na kolejny tramwaj.*
- linia 8 lub 13 z przystanku Korona, przesiadka w 18 lub 52 na Stradomiu. Czas: 30 do 45 minut. Minusy: dużo więcej narażania dziecka na wdychanie spalin, niewygodna przesiadka.*

*2) rowerem:*

- Bulwary Wiślane, potem wygodna ścieżka wzdłuż ul. Westerplatte i Kapelanki. Czas: ok. 30 minut (z dzieckiem w foteliku). Minus: spaliny.*
- Bulwar Podolski, wyjazd na ul. Rollego, most, tunele pod Forum, ul. Komandosów, odbicie w lewo nad Wilgą, ścieżka wzdłuż Wilgi: 20 minut. Najkrótsza trasa. Minusy: dostępna tylko, gdy nie ma błota, dość niebezpieczna: konieczność jazdy ulicą (Ludwinów), brak przejazdu pod ul. Konopnickiej*

*3) na piechotę:*

- W zasadzie w grę wchodzi tylko trasa wzdłuż Wilgi, bardzo przyjemna. Czas: 30 minut. W linii prostej to bardzo blisko, ale nie możliwości przejścia pod ul. Konopnickiej, więc korzystając z tunelu pod Forum trzeba "nadkładać" ok 1/4 drogi.*

*4) samochodem: ok 10 minut (tunelem pod Forum)*

*Jak widać, dysproporcja czasowa jest ogromna. Gdyby jednak powstała planowana podobno ścieżka "nadwilgańska" (nie wiem, czy to jest w Państwa gestii), tudzież gdyby opcja tramwajowa była bardziej przyjazna dla osób poruszających się z wózkami i na wózkach, alternatywa byłaby o wiele bardziej realna. Póki co, większość znanych mi osób wybiera niestety samochód.*

60. *Szanowni Państwo Dopóki będą pył 200-300 mikrogramów zamiast stać na przystanku i wdychać ten syf wolę pojechać autem bo autem jadę 20 minut, a komunikacją Prądnik Biały - Huta 40 minut.*

61. *Być może brakuje takich głosów, ale w całości popieram zmiany zaproponowane w Centrum. Osobiście tam nie mieszkam, ale jako mieszkaniec miasta który regularnie korzysta z KM w tym obszarze oraz chodzi pieszo w tymże samym rejonie dostrzegam że zmiany są konieczne dla poprawy warunków ruchu tym grupom, które z racji na swoją "wyższość" nad samochodami winny być uprzywilejowane. Nie wyobrażam sobie aby dalej tramwaje na części ulic traciły wiele cennego czasu dla pasażerów a piesi przeciskali się między bezsensu zaparkowanymi samochodami. Dodatkowo od siebie wnioskuję, aby nie wprowadzać ruchu samochodowego na torowiska (jeśli nie jest to niezbędnie konieczne), jak to zaproponowano na na Krakowskiej.  
Ponadto wiem że wkrótce będzie przebudowa Basztowej, ale moim zdaniem w nocy całe skrzyżowanie powinno być zamknięte dla samochodów, a pieszym powinno się oficjalnie pozwolić na przechodzenie po tarczy skrzyżowania. Wielokrotnie obserwuję (szczególnie na Basztowej) jak kierujący autami nie mają pojęcia co się dzieje i co mają zrobić, przez co blokują autobusy, które przyjeżdżają na zlot, a pasażerowie tracą cenne sekundy na przesiadkę.*

62. *Niestety nie przedstawili państwo konkretnych zmian, przez co ciężko się odnieść do czegoś konkretnie, ale rozumiem pewien zamiar, który ma najpierw sprawdzić oczekiwania mieszkańców, a później przedstawić plan zmian, szkoda jednak, że nie jest to powiedziane oficjalnie, bo przez to tworzą się jakieś insynuacje i tworzy się straszny beton po stronie mieszkańców, którzy dostają strzępy informacji.  
Do rzeczy. Moim zdaniem (mieszkam w Mistrzejowicach) siatka połączeń jest bardzo dobra. W szczycie nie ma problemu ze znalezieniem połączenia (z punktualnością i niezawodnością jest gorzej, ale to zupełnie inna kwestia), ale zapewne z Mistrzejowic można coś więcej wycisnąć, szczególnie jeśli chodzi o kierunek południowy (linia 178) który ma potencjał, ale jest przyblokowany przez Nowohucką. Dlatego też moim wnioskiem jest wytyczanie nowych pasów dla autobusów, które usprawnią przejazd.  
Druga kwestia, która jest problemem to jazda poza godzinami szczytu. O ile w międzyszczytce nie jest najgorzej - chociaż linie kursujące w międzyszczytce co mniej niż 30minut są warte co rozważenia czy wogóle powinny kursować (np. 132), o tyle wieczorami (późny wieczór) jest często dramat. Podobnie wczesnym rankiem. Brakuje kursów pomiędzy liniami dziennymi i nocnymi, przez co tworzą się 1-2h przerwy. Osobiście jestem zdania że w tygodniu powinno się przyjąć założenia, iż linie jadące na Dworzec powinny zapewnić dojazd tam na godzinę 4:30-5:30 kiedy już nocnymi nie da się dojechać. Ponadto należałoby przyjąć, że ostatni kurs z pętli poza Centrum do Centrum powinien się odbyć nie wcześniej niż o 23:00 (dla linii magistralnych 23:30), a z Centrum na pętle poza Centrum nie wcześniej niż o 23:30.  
Dodatkowo pozostaje kwestia weekendów - tutaj niestety jest już większy problem, bo niskie interwały i częsty brak koordynacji powoduje czekanie na przystankach, a wieczorami jest jeszcze gorzej. Oczywiście zapotrzebowanie jest mniejsze natomiast jeśli wprowadzą Państwo zmiany w siatce to licze na to że w weekendy nie będzie gorzej niż jest obecnie, a może będzie lepiej. Co ciekawe będąc w Szczecinie w tamtym roku byłem w szuku, że tam normalnym jest aby linie tramwajowe jeździły w weekendy w ciągu dnia co 12 minut. W Krakowie mamy ledwie dwie linie co 10 minut, a reszta to potworki co 20 minut, na które ciężko się przesiąść.  
Liczę również, że w przepływie środków dokonają Państwo zmian w siatce linii nocnych, aby zapewnić obsługę większemu obszarowi niż dotychczas.*

63. *Kiedy będzie można bez dow rej korzystać z MPK w czasie smogu?*

64. *dot. Starego Biezanowa*

*Linia 133 - częstotliwość w godzina szczytu - ok, w środku dnia - wystarczająca, natomiast w godzinach wieczornych (co pół godz), a w soboty i niedziele (co godzinę!) - tragedia.*

*Brak przy tym jakiegokolwiek bezpośredniego połączenia autobusowego z centrum! Powrót "z miasta" przy niekorzystnym dopasowaniu połączeń trwa "wieczność" :Proponuję, aby (np w godzinach wieczornych) wydłużyć linię 503 i/lub 173 tak by objeżdżały Stary Biezanów i dopiero potem stawały na pętli na ul. Aleksandry.*

*Ewentualnie innym rozwiązaniem mogą być krótkie, dodatkowe kursy dojazdowe 133 łączące Stary Biezanów z Nowym.*

65. Linia 163 - bardzo korzystne połączenie Bieżanowa z N. Hutą, ale ... rozkład powinien uwzględniać masakryczne korki głównie na ul. Półanki w godzinach szczytu! Mam tu na myśli przede wszystkim utworzenie takich odstępów pomiędzy kursami, aby pomimo opóźnień na trasie, kolejny autobus z Rżąki wyjeżdżał punktualnie! Rezerwowanie bowiem ponad 2 godzin na pokonanie stosunkowo niewielkiej trasy z Bieżanowa do centrum N. Huty zakrawa na kpinę z przyjaznej komunikacji w Krakowie...

*Przyszłościowo, jedynym rozwiązaniem wydaje się stworzenie odcinkowo dodatkowego pasa tylko dla komunikacji miejskiej.*

*Proszę Państwa, tak duża liczba jednokierunkowych ulic nie zmniejszy ruchu, ale go zwiększy bo żeby dojechać z jednego miejsca w drugie będzie trzeba więcej ulic przejechać. W jaki sposób to ma zmniejszyć ruch w mieście? Korki się przenoszą na Aleje i na te ulice do których będzie dostęp. Komunikacja miejska nie rozwiązuje tego bo przecież nie każdy jest w stanie z niej skorzystać. Przecież ludzie nie wjeżdżają do centrum dla przyjemności, ale żeby załatwić konkretne sprawy. Najpierw trzeba zbudować trzecią obwodnicę a dopiero jak się udrożnią Aleje to można takie zmiany wprowadzać.*

66. Dzień dobry,

*Odnośnie zmian w organizacji brakuje rozwiązania problemu większych ulic - Starowiślnej, Krakowskiej, Dietla, ale i Kalwaryjskiej czy Grzegórzeckiej. Próba zmieszczenia na nich wszystkich uczestników ruchu w obu kierunkach skończy się tak jak w przypadku Długiej - brakiem priorytetu dla kogokolwiek. W dodatku jeżeli ograniczone będą miejsca parkingowe, a chodniki pozbawione słupków to nielegalne parkowanie na chodniku gwarantowane. A przecież nie o dzwonienie do Straży Miejskiej chodzi, ale o swobodę poruszania się pieszych po mieście.*

*Co do zmian w transporcie mam obawy w kwestii godzin wieczornych i weekendów. Jeżeli wciąż o 20 w środku tygodnia trzeba będzie czekać 15 min na tramwaj pod Halą Targową, potem 10 min na Rondzie Grzegórzeckim to w żadnym wypadku nie poprawi to funkcjonowania transportu publicznego. Mało kto chyba jest w stanie się nie przesiadać, a przesiadki to największe bolączki krakowskiego systemu. Jeżeli w godzinach wieczornych mam odbyć podróż z dwoma przesiadkami to wybieram taksówkę, albo car sharing. Znacząc życie wzrost częstotliwości do 6 / 12 min dotyczył będzie tylko godzin szczytu w dni powszednie.*

*Drugi minusem jest problem skrzyżowań w punktach przesiadkowych. Między dwoma przystankami o nazwie Rondo Mogiłskie jest 500 m przejścia, między dwoma przystankami Plac Inwalidów można iść 5 min, bo światła dla pieszych są bardzo krótko.*

*Nie mówi się o szybkości przejazdu. Często odcinek od Ronda Matecznego do Starowiślnej pokonuję w 20 min, a to 5 przystanków. Po drodze za to są światła i skrzyżowania, na których tramwaj nie ma żadnego priorytetu, a na ulicach nie ma wydzielonych torowisk. Więc ani się nie rozpędzi, a jeden kierowca, który nie trzyma swojego pasa albo wjedzie na skrzyżowania i go nie opuści jest w stanie opóźnić tramwaj. I to dzieje się codziennie. Póki torowiska nie będą wydzielone tramwaj nie będzie szybki, a z Podgórze na Rynek będziemy jeździć 20 min. Szybciej jest samochodem - zawsze. Nawet w korku.*

67. Linia 304. Niestety wiecznie spóźniona. Z dworca głównego w stronę Wieliczki nigdy nie przyjeżdża na czas na przystanku Uniwersytet Jagielloński, mimo że jest to jej drugi przystanek na trasie. Potrafi nie przyjechać o wyznaczonej godzinie, spóźniając się dwukrotnie. Koszmar. Proszę o większą ilość autobusów na tej trasie

68. Pracuje w Philip Morris Polska S.A. przy rondzie czyżyńskim. Mieszkam w Swoszowicach a mój przystanek startowy to Fort Swoszowice. Nie jestem w stanie dojechać autobusem punktualnie na 6 rano do pracy. Kiedyś 135 dowiozłoby mnie na Kurdwanów na godzinę 5 rano, lecz zmieniono go na "kościółkowy" autobus, którym prawie nikt nie jeździ, bo godziny są urągająco nieodpowiednie.. Czy macie Państwo zamiar zrobić z tym porządek, aby mieszkańcy południa Krakowa mogli komunikacją miejską dostać się do pracy? Wystarczyłoby uruchomić jeden poranny kurs, który dowiozłoby pasażerów z Gólkowic i obrzeży oraz Swoszowic na Kurdwanów na ok. 5-5:10 rano. Niedopuszczalny jest także przewożenie osób porannym 155, który jest tak mały, że już nie raz hydraulika drzwi nie wytrzymała od naporu osób i np. na środku wiaduktu podczas jazdy drzwi zostały wypchnięte na zewnątrz. Ludzie jadący do pracy oraz dzieci jadące do szkoły przeżywają ten koszmar każdego dnia. Z niecierpliwością czekam na odpowiedź.



69. Witam!

1.

W nawiązaniu do dyskusji o komunikacji zwracam się z propozycją rozważenia i utworzenia linii autobusowej, która przebiegała by od Bielan przez ul. Księcia Józefa dalej przez Most Zwierzyniecki do pętli np. 134. Pasażerowie linii aglomeracyjnych nr 269, 209, 229, 249, 269 i miejskiej 109 i 409 mieli by możliwość przesiadki w Bielanach i docelowo mają wówczas połączenie z rejonem Podgórze, Kazimierza, Ludwinowa Ruczaju. By dostać się na drugą stronę Wisły trzeba dokonać kilku przesiadek, więc mieszkańcy wybierają własny transport, co nie jest korzystne dla środowiska.

2. Jadąc u. Głowackiego w kierunku ul. Wysockiego n. do Urzędu Skarbowego na Krowoderskich Zuchów z prawego pasa skręcało się w ul. Wrocławską i na wprost, po zmianie nakazano jazdę w prawo wyłącznie z prawego pasa, a na wprost i w lewo z drugiego pasa w wyniku tych zmian, prawy pas jest prawie pusty, a na pasie wprost i w lewo tworzą się gigantyczne korki, a spaliny sobie lecą i lecą.  
Pozdrawiam!

70. mieszkam w Swoszowicach przy ul. Chalubinskiego i stwierdzam. Ze komunikacja miejska kursuje poza godzinami szczytu co 2 godz. a w godz. szczytu co godzinę. dotyczy linii 265. to stanowczo mało, żeby korzystać z komunikacji zbiorowej.

71. W związku z informacją o programie "Mobilny Kraków 2017" chciałabym zaproponować jedno ze swoich rozwiązań. Niegdyś kursowała kluczowa dla rejonu Kliny/Kobierzyn/Ruczaj linia 116 łącząca przystanek "Pod Fortem" z przystankiem "Rondo Grunwaldzkie" ("Centrum Kongresowe"). Na skutek rozwoju pętli Czerwone Maki kompletnie zaniedbano inne okoliczne tereny. Dojazd z Kobierzyna czy Klin do Ronda Grunwaldzkiego łączy się z przesiadką, która zajmuje czas i zaburza płynność drogi. A przecież, jest to jadąc samochodem bardzo krótki odcinek. Nie muszę wspominać o dużej ilości mieszkańców w obrębie Klin i Kobierzyna. Komunikacja tych dzielnic z centrum miasta jest teraz gorsza niż 10 lat temu. Proszę przeanalizować moją propozycję, bowiem uważam że dojazd z Klin do centrum jest rozwiązany nielogicznie i uległ pogorszeniu.

72. Dzień dobry

Państwa próby zwiększenia częstotliwości kursowania tramwajów i autobusów niestety będą jedynie zmianą na papierze. Już teraz infrastruktura szynowa w Krakowie jest przestarzała i nie drożna. Wymiana szyn na nowe nic nie zmieni w kwestii możliwości zwiększenia częstotliwości kursowania pojazdów szynowych. Nie mam pojęcia na jakich wyliczeniach i opiniach się Państwo opieracie jednak nawet laik spacerujący wzdłuż torów tramwajowych w godzinach szczytu może zaobserwować iż już teraz tramwaje stoją jeden za drugim i nie przyjeżdżają punktualnie na przystanki. Niestety linia 52 która już teraz jeździ bardzo często o godz 17 jedzie w odstępach 2 - 3 min a czasami składy wręcz stoją w korku jeden za drugim - przykład Dworzec Główny - Lubicz Linia 20 kursuje już teraz kompletnie nie punktualnie w godz szczytu. W Krakowie mamy skrzyżowania kolizyjne z sygnalizacją świetlną. Już teraz sygnalizacja ma priorytet na przejazd tramwaju gdy już teraz dochodzi do kuriozów, że przejeżdża jeden tramwaj za drugim nie puszczając samochody lub puszczając jedynie dwa, trzy pojazdy - np. ul. Lema, czy Kuklińskiego. Zwiększa to korki, które wydłużają się czasem do następnego skrzyżowania i kuriozalnie auta stoją po to by tylko tramwaje jeden za drugim przejechały a i tak decyzją jakiego ograniczonego człowieka mamy przystanki za skrzyżowaniami. Dzięki temu tramwaj staje przed skrzyżowaniem i za - dwukrotnie. Jest to nie zależne czy ma pierwszeństwo czy nie każde światła mają zwłokę tak więc reasumując, tramwaj ma pierwszeństwo a i tak staje przed skrzyżowaniem a później za nim na przystanku, samochody więcej stoją czekając na przejazd, zwiększają się korki. Teraz pewnie powiecie Państwo przesiadźcie się do komunikacji - to tak nie będzie. Już teraz proszę przejechać się przez miasto i popatrzeć kto stoi w korkach. Większość już teraz to pojazdy z miejscowości ościennych KWI, KWA, KRA. Już teraz krakowianie stanowią mniejszość na drogach a drogi rozjeżdżają Ci którzy płacą podatki poza Krakowem - coraz więcej samochodów jest z Tarnowa a nawet Rzeszowa czy województwa śląskiego. Odpowiecie pewnie teraz zmusimy ich na pozostawienie samochodu na P+R. Zabyt małe są te parkingi. Do miasta dziennie wjeżdża kilkadziesiąt tysięcy aut a na parkingach mieści się zaledwie kilka set. Wszystko to są działania na pokaz a nie po to by faktycznie usprawnić życie Krakowian. Co można by było zrobić? Metro lub przeniesienie tramwaju nad ziemię lub pod ziemię tak by nie przejeżdżał przez skrzyżowania, wyższe opłaty postojowe oraz opłaty za wjazd do centrum miasta dla przyjezdnych z rejestracjami innymi niż Krakowskie - takie rozwiązanie funkcjonuje np. w Londynie. Inne rozwiązanie będą jedynie rozwiązaniami na pokaz.

73. *Dzień dobry,  
zapropozowane przez Państwa zmiany mi architektowi, urbanistcie, mieszkajcemu blisko centrum krakowianinowi wydaj si uzasadnione i sensowne.  
Wyjtkowo niekorzystna ze wzgldu na przewietrzanie lokalizacja Krakowa wymaga zdecydowanych rozwiza. Jezdzc komunikacj miejsk przez centrum widzc, ze w wielu miejscach komunikacja indywidualna utrudnia przemieszczanie si autobusom i tramwajom.  
Ma to miejsce np. na Lubicz (lewoskręt w Strzeleck), na Długiej, na Westerplatte (lewoskręt w Kopernika) i w wielu innych miejscach. Zaobserwowałem te, ze nieraz na całej ulicy Lubicz w stojcych w korku samochodach siedz tylko kierowcy.  
Proszę nie ulegac grupie krzykaczy i egoistw, gdyz zapropozowane przez Państwa zmiany przysuzaj si ogolowi krakowian, poprzez poprawę jakości powietrza i usprawnienie komunikacji zbiorowej.  
Sam ostatnio wymieniłem piec, co poskutkowało wzrostem wydatków na ogrzewanie, nie widzc powodów, dla których kierowcy równiez nie mieliby podjac si pewnych wyrzeczeń dla dobra powietrza w Krakowie i naszego zdrowia.*

74. *Proszę o uwzględnienie w planach rozwoju KMK terenów, które w ciągu najbliższych kilku lat zaczną generować ogromne potoki pasażerów:*  
- os. Avia, Podium Park i biurowce w SSE przy PK na Czyżynach  
- Biurowiec Astris, Tertium Business Park przy Lublańskiej  
- Galeria Serenada przy Bora Komorowskiego, w niedalekiej przyszłości zaraz obok może powstać Centrum Nauki  
- Unity Tower przy Rondzie Mogilskim  
*W przypadku braku odpowiedniej oferty KMK stanie się niewydolna i może spowodować jeszcze większy ruch samochodów osobowych.  
Proszę także o działania w celu integracji KMK z SKA.*

75. *Dzień dobry Szanowni Państwo*

*chciałam zwrócić uwagę na kilka kwestii odnośnie organizacji ruchu w centrum Krakowa. Przede wszystkim chciałam zaznaczyć, że wprowadzanie ruchu jednokierunkowego naokoło Plant jest co najmniej kontrowersyjne. Przede wszystkim dlatego, że od dwóch lat funkcjonuje ruch jednokierunkowy na ul. Podwale i ul. Dunajewskiego i zaobserwowałam następujące fakty:*

*1. Ze ścieżki rowerowej korzysta bardzo znikoma liczba rowerzystów - nadal poruszają się oni po Plantach z dużą prędkością, przez co utrudniają ruch pieszym, a szczególnie tym, którzy poruszają się z dziećmi i psami.*

*2. Cały ruch taksówek został "wepchnięty" do ścisłego centrum. Taksówki jeżdżą po wybrukowanych uliczkach, co powoduje ogromny huk, a dodatkowo niszczy dopiero co wyremontowane przestrzenie.*

*Domyślam się, że wstrzymanie wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ul. Basztowej jest niemożliwe, dlatego mam kilka uwag odnośnie zaproponowanych przez Państwa rozwiązań:*

*1. Taksówki powinny mieć możliwość poruszania się po I obwodnicy Krakowa w obie strony - w jedną razem z innymi autami, a w drugą po torowisku na tej samej zasadzie co pojazdy uprzywilejowane. Wyprowadzi to taksówki z "wewnątrz" Plant, co znacznie poprawi ruch dla mieszkańców, zmniejszy niebezpieczeństwo, które generują "szalone rajdy" taksówek oraz wyprowadzi spaliny oraz huk.*

*2. Okolice ul. św. Krzyża oraz Teatru Słowackiego są dość dobrze rozwiązane, ponieważ znając kierunki ulic można jeździć w kółko bez wyjeżdżania na obwodnicę. Natomiast rejon ul. Reformackiej, Placu Szczepańskiego takiej możliwości nie daje. Po przejechaniu skrzyżowania ul. św. Tomasza i ul. Sławkowskiej kierowca pozostaje bez wyboru i musi wyjechać na I obwodnicę, która poprowadzi go aż pod Wawel. W przypadku problemu z miejscami w centrum i nieustannym poszukiwaniem ich przez mieszkańców takie rozwiązanie jest nie do przyjęcia, ponieważ zmusi kierowców do ogromnego nadrabiania drogi, co przeczy ogólnej idei usprawnienia ruchu w centrum. Propozycją jest zamiana kierunku ruchu ul. Szczepańskiej - w stronę Rynku i ul. św. Tomasza w stronę Plant. Wtedy kierowca mógłby wrócić ul. Reformacką i dalej szukać miejsca (co jeszcze raz powtarzam, zdarza się nieustannie).*

*3. Kolejna kwestia to rezerwacja i malowanie kopert przed instytucjami takimi jak banki czy muzea. Pracownicy tych instytucji są takimi samymi pracownikami jak pracownicy okolicznych sklepów i nie powinni mieć specjalnie rezerwowanych miejsc - zwłaszcza, że duża część instytucji ma dostęp do podworców (np. Bank Pekao na ul. Pijarskiej). To samo dotyczy wydawania identyfikatorów na podstawie użyczenia. Cena 10 zł jest naprawdę znikoma, jeżeli komuś bardzo potrzebne to zapłaci i 200 za miesiąc, a część po prostu zrezygnuje.*

*Mam nadzieję, że moje postulaty zostaną uwzględnione. Będę o nie zabiegać, ponieważ jestem mieszkańcem centrum i codziennie borykam się zarówno ze wzmożonym ruchem taksówek jak i szukaniem miejsca.*

76. *Bardzo popieram kierunek zmian. W końcu polityka miasta jest nastawiona na jakość życia mieszkańców. Chciałbym dodatkowo zaproponować wprowadzenie ulic jednokierunkowych oraz strefy Tempo 30 w pierścieniu okalającym Stare Miasto i stycznym z II obwodnicą wraz z nową organizacją ruchu (np. parkowanie naprzemienne, wysepki, zieleni, mała architektura, zwężenie geometrii ulic/skrzyżowań, etc.) Dodatkowo należy rozszerzyć SPP 7 na obszar Ludwinowa (os. Podwawelskie) w związku z wieloma i inwestycjami w tym obszarze oraz bliskości do centrum miasta, szczególnie w perspektywie kładki Kazimierz-Ludwinów. Trzymam kciuki za jak najszybsze wdrożenie zmian!*

77. *W rejonie Kliny Zacisze zaczęły powstawać nowe bloki co spowodowało w ostatnim roku dość duże obciążenie autobusów (2 linie) że czasem ciężko wsiąść do nich. Czy nie dałoby się zwiększyć ilości linii lub częstotliwości?*

78. *Dzień dobry Szanowni Państwo, chciałam zwrócić uwagę na kilka kwestii odnośnie organizacji ruchu w centrum Krakowa. Przede wszystkim chciałam zaznaczyć, że wprowadzanie ruchu jednokierunkowego naokoło Plant jest co najmniej kontrowersyjne. Przede wszystkim dlatego, że od dwóch lat funkcjonuje ruch jednokierunkowy na ul. Podwale i ul. Dunajewskiego i zaobserwowałam następujące fakty:*
- 1. Ze ścieżki rowerowej korzysta bardzo znikoma liczba rowerzystów - nadal poruszają się oni po Plantach z dużą prędkością, przez co utrudniają ruch pieszym, a szczególnie tym, którzy poruszają się z dziećmi i psami.*
  - 2. Cały ruch taksówek został "wepchnięty" do ścisłego centrum. Taksówki jeżdżą po wybrukowanych uliczkach, co powoduje ogromny huk, a dodatkowo niszczy dopiero co wyremontowane przestrzenie.*  
*Domyślam się, że wstrzymanie wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ul. Basztowej jest niemożliwe, dlatego mam kilka uwag odnośnie zaproponowanych przez Państwa rozwiązań:*
- 1. Taksówki powinny mieć możliwość poruszania się po I obwodnicy Krakowa w obie strony - w jedną razem z innymi autami, a w drugą po torowisku na tej samej zasadzie co pojazdy uprzywilejowane. Wyprowadzi to taksówki z "wewnątrz" Plant, co znacznie poprawi ruch dla mieszkańców, zmniejszy niebezpieczeństwo, które generują "szalone rajdy" taksówek oraz wyprowadzi spaliny oraz huk.*
  - 2. Okolice ul. św. Krzyża oraz Teatru Słowackiego są dość dobrze rozwiązane, ponieważ znając kierunki ulic można jeździć w kółko bez wyjeżdżania na obwodnicę. Natomiast rejon ul. Reformackiej, Placu Szczepańskiego takiej możliwości nie daje. Po przejechaniu skrzyżowania ul. św. Tomasza i ul. Sławkowskiej kierowca pozostaje bez wyboru i musi wyjechać na I obwodnicę, która poprowadzi go aż pod Wawel. W przypadku problemu z miejscami w centrum i nieustannym poszukiwaniem ich przez mieszkańców takie rozwiązanie jest nie do przyjęcia, ponieważ zmusi kierowców do ogromnego nadrabiania drogi, co przeczy ogólnej idei usprawnienia ruchu w centrum. Propozycją jest zamiana kierunku ruchu ul. Szczepańskiej - w stronę Rynku i ul. św. Tomasza w stronę Plant. Wtedy kierowca mógłby wrócić ul. Reformacką i dalej szukać miejsca (co jeszcze raz powtarzam, zdarza się nieustannie).*
  - 3. Kolejną kwestią to rezerwacja i malowanie kopert przed instytucjami takimi jak banki czy muzea. Pracownicy tych instytucji są takimi samymi pracownikami jak pracownicy okolicznych sklepów i nie powinni mieć specjalnie rezerwowanych miejsc - zwłaszcza, że duża część instytucji ma dostęp do podworców (np. Bank Pekao na ul. Pijarskiej). To samo dotyczy wydawania identyfikatorów na podstawie użyczenia. Cena 10 zł jest naprawdę znikoma, jeżeli komuś bardzo potrzebne to zapłaci i 200 za miesiąc, a część po prostu zrezygnuje.*  
*Mam nadzieję, że moje postulaty zostaną uwzględnione. Będę o nie zabiegać, ponieważ jestem mieszkańcem centrum i codziennie borykam się zarówno ze wzmożonym ruchem taksówek jak i szukaniem miejsca.*
79. *Bardzo proszę zwrócić uwagę na to aby umożliwić przesiadkę z linii 214 na linię 107 , co bardzo skraca dojazd np. do Huty , obecnie można z Grabówek do pracy na rano dojechać tylko autem , więc darmowy przejazd nie daje nic .*
80. *Na ul. Lenartowicza znajduje się poradnia dla dzieci z wadą słuch, z której korzystają także pacjenci spoza Krakowa. W jaki sposób mieliby dojechać do tej poradni skoro będzie tam zamknięty wjazd?*

81. Szanowni Państwo.

Tytuł jest ostry ? Jest taki jak moje emocje związane z autami w centrum miasta. Uważam, że samochody powinno się usunąć poza drugą obwodnicę. Transport w tym obszarze powinna zapewniać komunikacja miejska.

Pozostałości mentalności peerlowskiej powodują, że auto traktowane jest nadal jako symbol prestiżu i majątności. Do tego dochodzi wygoda i lenistwo, swoją korpulentność należy podwieźć pod sam sklep, do pracy dojechać do drzwi zakładu.....Ograniczone możliwości umysłowe nie pozwalają dostrzec kosztów takiego postępowania. Smród, hałas i ten złom rozlokowany w każdym wolnym zakamarku cudownych, średniowiecznych uliczek Krakowa zabija nas powoli, ale skutecznie.

Oczywiście, te zmiany, to dla mnie - kosmetyka. Zdaję sobie sprawę z jakim oburzeniem spotka się ta propozycja. Głupota ludzka nie zna granic. A więc traktuję ten pierwszy (?) ,nieśmiały krok jako...tędykę do realizacji w przyszłości WIELKIEJ STRATEGII - usunięcia złomu z centrum Krakowa. (vide: Kopenhaga, Oslo, Madryt i inne).

Jeżeli jestem już przy głosie chciałbym wyrazić swoją opinię na temat dekoracji świątecznej miasta w tym okresie. Geometryczne, ostre kształty konstrukcji oświetleniowych, zimne, ledowe ich światło są zaprzeczeniem uczuć, emocji z jakimi łączymy Święta Bożego Narodzenia. Dotyczy to również sztucznej choinki pod Kościołem Mariackim. Jestem rozczarowany.

Natomiast, zachwycony dekoracją Bernatki !!! Czy władze miasta mogłyby podjąć rozmowy z autorem tych rzeźb, by zostawić je na stałe ? Gorąco do tego namawiam !

82. Mam następujące pytania:

1. Dlaczego linia numer 4 nie może jeździć, z częstotliwością 6 min? Wydaje się, że ta linia jest dość istotna na osi wschód-zachód. Nie przypadkowo wszystkie analizowane trasy metra przebiegały w pobliżu jej przebiegu.

2. Nie można by rozważyć zamknięcia ul. Pawiej dla ruchu samochodowego (strefa złota lub srebrna) na odcinku od ul. Szlak do ul. Lubicz? Można by zacząć tworzyć w tym miejscu ulicę handlową na wzór Mariahilferstrasse w Wiedniu, czy Zeil we Frankfurcie. Być może zamknięcie ulicy przekonałoby hotele znajdujące się po zachodniej stronie do otwarcia ogródków, natomiast Galerię Krakowską, to utworzenia wejść do sklepów z poziomu ulicy Pawiej.

3. Czy planuje się jednoczesne rozszerzenie stref zielonych na inne części Krakowa (przykładowo Krowodrza)? Myślę, że warto byłoby strefę zieloną wprowadzić na ul. Czarnowiejskiej na odcinku al. Kijowska - ATW celem upłynnienia ruchu autobusów miejskich 194/144 i inne. Byłaby to alternatywa dla bus-pasów, na które nie ma miejsca na ul. Czarnowiejskiej.

4. Czy planuje się na ulicach przekształconych w jednokierunkowe wprowadzić pasy dla rowerów w ruchu przeciwnym pomalowane ładną czerwoną/zieloną farbą?

Pozdrawiam i życzę wytrwałości we wprowadzaniu zmian

83. Popieram w pełni ograniczanie ruchu kołowego w centrum miasta. Sam jeśli mam wybrać jakieś spotkanie, na które muszę dotrzeć samochodem, to wybieram w strefie parkowania, bo po prostu jest tam łatwiej zaparkować. Wolę wydać parę złotych na parking niż spalić je w silniku.

Jeśli chodzi o temat transportu zbiorowego, to temat rzeka, więc napiszę krótko: linie tramwajowe kursujące rzadziej niż co 6-12 minut nie mają sensu, a więc zmiana jest bardzo potrzebna, bo trzeba zlikwidować te linie z  $f=20$  min. Na takich liniach nie można polegać, nie bierze się ich pod uwagę przy planowaniu podróży. Z autobusami podobnie, z tym, że wiadomo, że są rejony, gdzie wystarczą rzadsze kursy. Niemniej i w takich miejscach skupiłbym się na częstych, a krótkich liniach dowożących jedynie do tramwaju lub pociągu.

Przy okazji zmian bardzo proszę o zrobienie porządku. Likwidację śmiesznych 50-ek, bo każdy tramwaj ma być szybki, a prawdziwie szybkiego i niezależnego nie mamy w Krakowie. Proszę o uporządkowanie numeracji na liniach tramwajowych.

84. Witam, jestem przeciwny planowanym zmianom. Od 7 lat prowadzę działalność gospodarczą na Kazimierzu przy ulicy Meiselsa, płacę podatki, zatrudniam pracowników. 70% naszych klientów przyjeżdża autami. Wprowadzenie strefy zielonej doprowadzi do upadku mojej firmy. Uważam, że najpierw powinno się wprowadzić wzorem Austrii, Czech czy Norwegii plan zakupu aut hybrydowych i elektrycznych na preferencyjnych warunkach. Zbudować większą liczbę parkingów w pobliżu centrum oraz w końcu podjąć decyzję o budowie metra. Następnie wprowadzić proponowane rozwiązania. Pójście na skróty doprowadzi do upadku wiele firm. Mam nadzieję, że Państwo weźmiecie to pod uwagę tym bardziej, że w przeciwieństwie do korporacji, my płacimy podatki.

85. cały pomysł jest do wyrzucenia do śmietnika

86. Bardzo proszę o wzmożenie ruchu autobusowego do pętli Chełmońskiego Osiedle. Na ten moment dojeżdża tam linia numer 501, która jeździ jedynie co 15 minut, a w godzinach szczytu ma bardzo duże opóźnienia. Proszę o zwiększenie częstotliwości poruszania się autobusów 118 i 120, które są alternatywą dla 501 w dojeździe do pętli tramwajowej Krowodrza Górka (zwłaszcza biorąc pod uwagę remont przy Armii Krajowej). Na tą chwilę autobusy jeżdżą co godzinę lub rzadziej, a 118 jedynie w godzinach szczytu, najpóźniej do 18:00. Tamta część miasta, zwłaszcza przy remontach PKP jest w bardzo trudnej sytuacji komunikacyjnej

87. Co za idiota to wymyślił ,jestem zdecydowanie przeciwny tym projektom ,przy zamkniętych ulicach znajdują się szkoły, przedszkola i inne obiekty do których trzeba jakoś dojechać.  
Poza tym uważam ,że mieszkańcy strefy nie powinni za abonament płacić symbolicznie bo ulica nie jest ich własnością  
opłata powinna być znacznie wyższa.

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

89. 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).

90. Zmiany przy ul. Tomasza są nierealne i blokują całkowicie ruch mieszkańców w centrum miasta, Jestem mieszkańcem ul. Floriańskiej róg z Tomasza i nie będę miał możliwości dojazdu do posesji? Niby z jakiego powodu?, oraz bardzo prosta kwestia jestem za ograniczeniem ruchu w centrum miasta dla dostawców ale naprawdę godzina 21-23 oraz 6-8, 13-14 by wystarczyły aby zrealizować wszystkie niezbędne zamówienia!, nie widzę potrzeby aby załadunek i wyładunek mógł trwać bez przerwy całą noc, ograniczyć należy również stan samochodów dostawczych w centrum miasta- jak rozumiem planiści nie fetygują się na rynek rano ale do godziny 10 rano na płycie rynku, ul. Grodzkiej, ul. Floriańskiej stoi niepotrzebnie sznur samochodów. Niech firmy dostawcze proszą o wjazdówki (teraz ich nie potrzebują) a ulicę Tomasza pozostawcie mieszkańcom naprawdę jest nas trochę- NO CHYBA, ŻE ZBUDUJECIE W ŚCISŁYM CENTRUM PARKING NA KTÓRYM BĘDĘ MÓGŁ PARKOWAĆ W CENIE IDENTYFIKATORA, I BĘDĘ MIAŁ MIEJSCE PRZYPISANE TYLKO DLA MOJEGO SAMOCHODU

91. *Dzień dobry,  
Korzystam z KM regularnie od 30 lat czyli od mniej więcej 4 roku życia i nie wyobrażam sobie życia bez niej.  
Mam sugestię odnośnie linii 244, która kursuje z Wieliczki na Czerwone Maki P+R.  
Moim zdaniem kursów jest za mało. Obecnie jest to średnio do 25-30 minut. To stanowczo za mało. Często się bowiem zdarza że autobus się spóźnia, powoduje to spóźnienia do pracy. A nie można liczyć na wcześniejszy kurs bo go nie ma.  
Sporo ludzi jeździ tym autobusem na Czerwone Maki. Myślę że sporo ludzi na Górze Borkowskiej, Kurdwanowie mogłoby się przesiadać gdyby ten autobus kursował często, szczególnie że na Czerwonych Makach jest sporo firm i dobrze by było tą część Krakowa po której jeździ 244 lepiej skomunikować.  
Prawda jest taka że mało kursów powoduje że czasami jestem zmuszony korzystać z samochodu, a jak wiadomo są to większe koszty, do tego więcej spalin mimo tego że silnik jest benzynowy.*
- Proszę o pozytywne rozpatrzenie mojej prośby.*
92. *Plan jest absurdalny i pogorszy jeszcze i tak już złą sytuację transportową w mieście. Jediną możliwością poprawy komunikacji w centrum jest kierunek odwrotny. Należy udrożnić już zamknięte ulice. Czekamy na kolejne pod lub nad ziemne parkingi w centrum!*
93. *Witam,  
Prowadzimy hotel w kamienicy znajdującej się na ulicy Józefa. Według Państwa planu będziemy w samym środku strefy zielonej, czyli bez możliwości wjazdu aut postronnych (strefa tylko dla mieszkańców). Rok w rok odwiedza nas bardzo liczna grupa turystów z min. Czech, Słowacji, Węgier, Rosji, Ukrainy, Białorusi, Niemiec. Są to turyści podróżujący samochodami, gdyż nie ma innej możliwości, aby dostali się do Krakowa. Jak większość hoteli na starym mieście niestety nie posiadamy własnego parkingu. Goście zostają samochody na ulicy pod budynkiem, na publicznym parkingu przy NFZ (skrzyżowanie Józefa i Wąskiej) lub na strzeżonych parkingach na ulicy Dajwór. Wraz z planowanymi zmianami turyści z tych krajów zostaną pozbawieni możliwości zatrzymania się w naszym hotelu. Podobna sytuacja dotyczy min. hotelu Astoria (ulica Józefa), hotelu Karmel (ulica Kupa), hotel Eden (ulica Ciemna).  
W związku z tym mamy pytanie czy planowane zmiany uwzględnią profil naszej działalności gospodarczej? Czy przewidują Państwo możliwość np. wjazdu w tą strefę i zaparkowania przez turystów na ulicy, na wyznaczonych dla hotelu miejscach (za dodatkową opłatą)? W naszej okolicy mieszka na stałe niewiele osób i biorąc dodatkowo pod uwagę parking przy NFZ, miejsc parkingowych jest wystarczająco. Czy ewentualnie będzie zaproponowane jakieś inne rozwiązanie?  
Liczymy na jak najszybsze przedstawienie ostatecznych rozwiązań, gdyż otrzymujemy już wiele zapytań na jesień 2017 roku i zależy nam, aby jak najszybciej wiedzieć w jakiej sytuacji odnośnie dojazdu do hotelu będziemy o tej porze roku.*
94. *Możecie zamykać sobie centrum, ale w pierwszej kolejności każdy mieszkaniec powinien mieć porządną komunikację, a nie jej imitację. Nie widzę sensu dojazdu do pracy z 2 czy 3 przesiadkami, wtedy wolę samochód. Co z tego, że tramwaje będą jeździć częściej skoro nie docierają do połowy mieszkańców Krakowa. Jak można zamykać centrum nie tworząc wcześniej przynajmniej 5 parkingów P&R przy pętlach tramwajowych. Dlaczego wcześniej nie wykorzystają całego potencjału jaki tkwi w kolei, ale w tym mieście przystanki obiecuje się o 10 lat i nadal ich nie ma. Porównujecie się do miast europejskich, one mają komunikację miejską z prawdziwego zdarzenia - wtedy można zamykać centrum.*
95. *Popieram zmiany. Bardzo jest ważne, żeby na nowych jednokierunkowych ulicach wprowadzić od razu kontraruch rowerowy. Dodatkowo, cieszę się, że Komunikacja Miejska zacznie być drożna w miejscach, które na mapce oznaczyłem niebieskimi strzałkami ([http://www.kt.agh.edu.pl/~miklesz/5886069cf208b\\_o.png](http://www.kt.agh.edu.pl/~miklesz/5886069cf208b_o.png)), ale martwię się, że równocześnie pozostawiono kilka miejsc (oznaczonych czerwonymi strzałkami), gdzie nadal samochody będą blokować KM.*

96. *Nie bać się i wywalać samochody z miasta ! Zwłaszcza tranzyt i KRA, KPR, KWI, KMY, KMI ! Więcej rowerów, więcej pieszych, więcej tramwajów, więcej bus pasów (np. Bora-Komorowskiego aż się prosi od wielu lat) i więcej zieleni. Dość dyktatu śmierdzących spalinarzy. Moje dzieci chcą żyć a nie dusić się w spalinach !*

97. *Chciałbym wyrazić poparcie dla proponowanych przez ZIKiT zmian. Należy zwrócić jednak szczególną uwagę na wyznaczenie kontrapasów rowerowych na wszystkich ulicach, na których ma zostać wprowadzony ruch jednokierunkowy oraz na zapewnienie fizycznej separacji ruchu komunikacji zbiorowej od ruchu samochodowego w maksymalnej możliwej ilości miejsc.*

98. *Myślę, że planowane zmiany są konieczne do wprowadzenia ze względu na degradację ulic w centrum spowodowaną samochodami i parkowaniem. Nie może być tak, że poruszanie się w tym obszarze autem jest tak samo szybkie lub nawet szybsze niż komunikacją zbiorową. Strefa Zielona jak i nowe ulice jednokierunkowe powinny ograniczyć ruch pojazdów, przez co wzrośnie atrakcyjność tramwajów i autobusów (nie będą blokowane przez samochody). Jedyne zastrzeżenie mam co do ulicy Gertrudy. Czy jeden kierunek nie powinien być wprowadzony na całej ulicy?*

99. *Uważam, że Kraków powinien dążyć do spełniania standardów zachodnioeuropejskich i ograniczać ruch samochodowy w centrum do absolutnego minimum. Należy promować ruch pieszy i rowerowy. Zmiany wprowadzone do tej pory na pierwszej obwodnicy (ul. Podwałe, Dunajewskiego) oraz na ul. Kalwaryjskiej są dobrymi rozwiązaniami i należy je kontynuować, zmieniając mentalność mieszkańców i dojeżdżających do Krakowa.*

100. *Planowane zmiany w organizacji promujące ruch pieszy i rowerowy są dobrym rozwiązaniem. Należy dążyć do standardów zachodnioeuropejskich i ograniczyć możliwość wjazdu samochodem do centrum. Zmiany na ul. Kalwaryjskiej oraz na pierwszej obwodnicy przyniosły poprawę warunków życia i poruszania się po mieście dla wszystkich, którzy nie są samochodem.*

101. *System tramwajów powinien być rozbudowywany, bez oglądania się na niepewną przyszłość metra. Do wszystkich pętli tramwajowych, zwłaszcza tych, które są punktami przesiadkowymi dla podmiejskich linii autobusowych, powinny kursować tramwaje z częstotliwością taką, jak dzisiaj funkcjonują Bronowice Małe czy Czerwone Maki. Każda "włotówka" do Krakowa powinna kończyć się ograniczeniem ruchu od pętli tramwajowej z systemem Park&Ride. Dzisiaj najbardziej brakuje takiego rozwiązania w Borku Fałęckim, Prokocimiu, Nowej Hucie (gdzieś przy Igołomskiej), Wzgórzach Krzesławickich, Górcie Narodowej, Prądniku Białym, Bronowicach, Salwatorze.*

102. *Popieram w całej rozciągłości plan "Mobilny Kraków 2017". Liczę, że zostanie on wdrożony w całości, a kierunek, którego stanie się początkiem, będzie kontynuowany!  
Trzeba jasno powiedzieć, że nie ma i nigdy nie będzie miejsca ani pieniędzy na więcej samochodów w Krakowie i się tego trzymać. Powinniśmy dążyć do wzorców zachodnich, nie wschodnich!*



*103. Propozycje udogodnień:*

*1) wada oprogramowania świateł dla pieszych, gdzie sygnalizacja jest wzbudzana (np. aleja 29 listopada przy cmentarzu) - jeśli dla pojazdów akurat ma się włączyć lub już mają czerwone światło, to włączanie sygnalizacji przez pieszego nic nie daje, musi czekać cały cykl na zielone światło - powinno się ono włączać od razu po naciśnięciu*

*już i tak dużym dyskomfortem jest stanie przy ruchliwej ulicy osobno przed każdym pasem czekając ok 1 min. na przejście*

*2) są miejsca, gdzie dwujezdniowe ulice pieszy powinien móc przejść na 1 zielonym, bez dodatkowego oczekiwania, np.:*

*- opolska przy stacji Lukoil (główna droga do tramwaju z prądnika)*

*- przejście wspomniane w pkt 1*

*- w centrum (aleje 3 wieszczów) ustawienie świateł dla pieszych równocześnie na obu pasach wydaje się sensowne przynajmniej przy ul. karmelickiej*

*być może spowolniłoby to nieco ruch aut, ale może też zachęciło do innej formy transportu..*

*3) brak przejazdu rowerowego przez ul. opolską na wysokości ul. prądnickiej - po obu stronach jest droga dla rowerów, ul. prądnicka to jeden z głównych szlaków rowerowych do centrum (brak pasa dla rowerów!), niedaleko stacja wavelo, natomiast przez skrzyżowanie nie wolno przejeżdżać??*

*Popieram też rozwiązania dążące do ograniczenia ruchu w centrum, bo służą one przyspieszeniu komunikacji miejskiej. Transport publiczny może nie jest tak wygodny jak auto, ale powinien za to oferować szybkość i punktualność - to na pewno zyska mu więcej chętnych.*

*104. Czy w związku z planowanym uspokojeniem ruchu w dzielnicy Krowodrza (strefa tempo 30), oraz planowaną przebudową ulicy Królewskiej, jak również planami utworzenia Rynku Krowoderskiego planuje się przebudować ul. Królewską i al. Kijowską w taki sposób, że na odcinku sąsiadującym z Rynkiem Krowoderskim ulice te będą wyniesione na równi z płytą placu Rynku Krowoderskiego, być może wybrukowane (płyty wąsko-społnowe, za wyjątkiem ewentualnych ścieżek rowerowych) ? Cel rozwiązania to uczynienie Rynku Krowoderskiego reprezentacyjnym placem miejskim.*

*105. Ludzie , trochę rozsądku - Jedyne skróty którym można było ominąć korek na alejach lub rondo mogiłskie - grzegórzeckie aby dostać się z 29 listopada na Dietla/ R. grunwaldzkie zamykacie ????? ( Pl. Matejki - Basztow - Wersteplatte - Poczta gł- Dietla ) . To teraz pozostaje latać lub w korkach stać ?????????? LITOŚCI*

*106. W pełni popieram zmiany proponowane w obu częściach planu Mobilny Kraków 2017, w szczególności wzmocnienie komunikacji publicznej. Co do zmian w funkcjonowaniu stref ograniczenia ruchu w dłuższej perspektywie część ulic objętych strefą zieloną oraz srebrną powinno się przebudować na przestrzeń współdzieloną (shared space), przykładowo wzorem łódzkich woonferfów*

107. Dzień dobry,

chciałbym zaprotestować przeciwko pomysłowi zmiany kierunku ruchu na Karmelickiej. Chciałbym opisać jakie konkretnie szkody wyrządzi to mnie. W chwili obecnej żeby z okolic skrzyżowania Karmelickiej z Kremerowską wyjechać na Aleje muszę przejechać o ok. 500m więcej (Grabowskiego - Kochanowskiego - Michałowskiego - Karmelicka) niż jeszcze kilka lat temu. Zakładając że zajmuje mi to ok. 4 minut tracę rocznie ponad 20 godzin. Nie wspominam o spalonym paliwie i zużyciu samochodu. Podporządkowałem się bo nie mam wyjścia. Nowy plan będzie mnie kosztował o wiele więcej. Rozważmy scenariusz: próbuję zaparkować samochód niedaleko domu - na Karmelickiej między Kremerowską a Siemiradzkiego, na Siemiradzkiego, Sobieskiego albo Kremerowskiej. Nie znajduję miejsca. Do tej pory mogłem objeżdżać Siemiradzkiego - Sobieskiego - Kremerowską - Karmelicką i szukać jakiegoś miejsca. A po proponowanych zmianach? Jedyny sposób żeby dostać się w tą samą okolicę to wyjechać na Aleje. Zwiększyć ruch na jednej z głównych ulic w Krakowie. W godzinach popołudniowych może mnie to kosztować 10 minut. Założmy optymistycznie że potrzebuję dwóch okrążeń. 100 godzin rocznie. Nie stać mnie na to. Przenieś się do bardziej normalnego miasta a centrum Krakowa wyludni się jeszcze bardziej. Czy taki jest cel tych zmian? Kolejna sprawa, jeśli kogokolwiek to interesuje: Jedyny sposób żeby dostać się z części miasta znajdującej się na południe od Karmelickiej (niech będzie ul. Kościuszki czy Piłsudskiego) do części miasta na północ od Karmelickiej (np. Królewska, Szlak, Pawia) to przejechać przez al. Mickiewicza (no dobrze, da się dojechać do Piastowskiej albo Westerplatte - ale to jednak dość daleko). Czy nie dałoby się zmienić kierunku (albo dodać "kontrapas" samochodowy) chociaż jednej ulicy żeby zapewnić taki dojazd? Rajska, Michałowskiego, Podwale?

108. Dlaczego turystyczne Busy małe i duże (( 20 osobowe) mogą swobodnie poruszać się po strefie zamieszkania P1B a także mogą w tej strefie parkować .

Przykład: ul. Sienna, ul. Mikołajska.

Czy zabieranie turystów musi odbywać się z tych właśnie miejsc ?.

Manewr takich BUSÓW (zawracanie, parkowanie) na wąskich ulicach: Sienna, Mikołajska – stwarza ogromne zagrożenia zarówno dla pieszych jak i parkujących samochodów.

Zauważyłem, że na ul. Siennej i Mikołajskiej w ostatnim czasie ZIKiT rezerwuje- wydziela, oznaczając stosownymi znakami, coraz więcej miejsc dla firm turystycznych-dla wozków akumulatorowych- kosztem miejsc parkingowych mieszkańców.

109. W pełni popieram zaprezentowane rozwiązania. Kraków powinien jak najbardziej ograniczać ruch samochodowy w ścisłym centrum (w szczególności ten przelotowy) i nadać priorytet pieszym oraz komunikacji miejskiej. Zaoszczędzone miejsca przeznaczyć na poszerzenie chodników oraz zieleni miejską (dojralszą, tak jak to zrobiono na ul. Rajskiej). Należy wyeliminować parkowanie samochodów na chodnikach - służą one do chodzenia jak sama nazwa wskazuje. Obecna sytuacja, w której każdy chodnik zastawiony jest samochodami, jest sytuacją patologiczną. Podstawą atrakcyjności transportu zbiorowego jest wysoka częstotliwość kursowania. Dlatego też na każdej trasie powinna kursować co najmniej jedna linia o nie dłuższym niż 6 minut taktie.

110. Witam, proponowane zmiany organizacji ruchu znacząco wpłyną również na tereny poza planowanym obszarem zmian. W mojej opinii spowoduje to znaczący wzrost ruchu kołowego w okolicach ulic Syrokomli oraz znacząco utrudni możliwość parkowania mieszkańcom. Należało by się zastanowić nad opcją rozszerzenia strefy brązowej również o osiedla znajdujące się pomiędzy ulicami: Kościuszki, królowej Jadwigi i Focha.

111. Oby nie doszło do zwężania ul. Krakowskiej bo Tramwaje będą kolidować z Pojazdami (czasem tramwaje się psują więc nie można 100 procent na nie liczyć), zaś na wypadek większego pożaru gdzie będzie potrzeba więcej niż jeden wóz strażacki będzie utrudniony dostęp do akcji ratunkowych. Obecne Pasy po których jeżdżą samochody można zawęzić aby chodniki były szersze. wiem, wiem....to nie po Waszej linii myślenia.

112. Witam, Proszę o rozważenie wprowadzenia kontraruchu rowerowego na ulicy Studenckiej od ulicy Garncarskiej do ulicy Loretańskiej poprzez zmianę oznakowanie i likwidację parkingu po stronie parzystej. W obliczu planowanych zmian zapotrzebowanie na miejsca parkingowe powinno ulec zmniejszeniu (na omawianym parkingu mieści się z reguły 8 samochodów), a dopuszczenie kontraruchu spowoduje uspokojenie ruchu także na dalszym odcinku, gdzie parkingu po stronie parzystej nie ma. Likwidacja omawianego parkingu spowoduje ponadto zwiększenie dostępnej dla pieszych szerokości chodnika w tym miejscu, co może w kontekście wprowadzenia strefy zamieszkania wydawać się niezbyt istotne, jednakże należy pamiętać, że ludzie niechętnie zmieniają przyzwyczajenia, a w okolicy porusza się ich całkiem sporo (m.in uczniowie dwóch dużych szkół zlokalizowanych na tym fragmencie Studenckiej); ponadto poruszanie się jezdnią w kierunku przeciwnym do ruchu samochodowego powoduje konieczność częstego kluczenia pieszych między samochodami jadącymi w przeciwnym kierunku. W ramach wprowadzenia strefy zamieszkania proponuję też demontaż łańcuchów i barierek sprzed ww. szkół.

113. Uważam, że proponowane ograniczenie ruchu wewnątrz II obwodnicy to świetne rozwiązanie. Tak trzymać. Do rozważenia pozostaje kwestia wprowadzenia na całości I obwodnicy ruchu jednokierunkowego oraz wprowadzenie jeszcze bardziej restrykcyjnych obostrzeń dotyczących wjazdu w obręb I obwodnicy (ściśle okolice Rynku).

114. Dlaczego 6 i 12 minut? O wiele lepsze dla pasażera jest 5 i 10 minut; wtedy zapamiętać rozkład jazdy jest bardzo łatwo ("minuta po"); przy 6 i 12 minut trzeba przeliczać minuty. Dotychczasowe tramwaje "pięćdziesiątki" kursowały w godzinach szczytu co 5 minut, więc zmiana na 6 minut spowoduje ograniczenie oferty przewozowej.

115. Proponuję dodać do listy ulic jednokierunkowych w Starym Mieście jedną z ulic na Starym Podgórzu, dokładnie ulicę św. Benedykta. W godzinach popołudniowych szczytu spora część kierowców jadących ul. Na Zjeździe robi sobie skrót przez ul. Św. Benedykta i Rękawka w kierunku ulicy Wielickiej, unikając tym samym skręt w lewo z ul. Na Zjeździe w kierunku Limanowskiego -> Wielickiej, gdzie codziennie tworzą się zatory. Ul. Św. Benedykta przez to jest notorycznie zakorkowana w godzinach popołudniowych, gdyż na Rękawce prędzej czy później również dochodzi do zatorów i niemożliwym jest wręcz parkowanie w tych godzinach dla mieszkańców czy nawet jazda "pod prąd"(urwane lusterka prawidłowo zaparkowanych samochodów to przy tej ulicy codzienność). Proponuję wprowadzić na tej ulicy ruch jednokierunkowy w relacji Rękawka -> Limanowskiego z zakazem wjazdu dla wszystkich pojazdów (z wyłączeniem rowerów) z ul. Limanowskiego. Większość mieszkańców i tak wjeżdża na ulicę od strony Rękawki, omijając korek na Limanowskiego, a ruch w drugą stronę generują głównie 'tranzytowe' samochody, wliczając w to notorycznie pojawiające się busy jadące w kierunku Bochni, Brzeska etc.

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

117. Proszę o konkrety. Póki co otrzymujemy zdawkowe informacje.

118. *Popieram zaproponowane rozwiązania, wnioskuję o stworzenie w obszarach ograniczonych tylko dla mieszkańców stref zamieszkania tak jak w przypadku placu Na Groblach*

119. *Tramwaj nr 4 co 12 minut to jeszcze większy glonojad niż teraz :\*

120. *Dzień dobry. Jako użytkownik samochodu oznajmiam, że o ile nie zmusi mnie do tego moja sytuacja ekonomiczna, nie przenieść się z powrotem na komunikację miejską. Komfort podróży, natychmiastowa dostępność, możliwość wyboru własnej drogi, mimo kosztów utrzymania prywatnego samochodu są dla mnie ważniejsze. Poza tym kontakt z podróżującymi w przepełnionym autobusie ludźmi nie jest ani zdrowy, ani przyjemny. Proponuję Panu Prezydentowi Majchrowskiemu i jego najbliższemu współpracownikom, którzy na co dzień są wożeni komfortowymi limuzynami, aby najpierw sami się o tym przekonali.*

121. *Chciałbym wyrazić swoje poparcie dla proponowanych ograniczeń w ruchu samochodów w centrum Krakowie. Jestem przede wszystkim użytkownikiem komunikacji miejskiej i liczę na przyspieszenie czasu przejazdu.*

122. *Proszę nie wpuszczać taksówek do ścisłego centrum głównie plac Szczepański oraz okolice małego rynku!*

123. *Uważam, że proponowane rozwiązanie jest niestety chybionym pomysłem, ograniczenie miejsc parkingowych na ulicach powoduje zwiększone ruch w poszukiwaniu takiego miejsca, nie ma żadnej oferty parkingowej w zamian ze strony miasta /parking w danej strefie darmowy dla posiadaczy abonamentu np/ zroznicowanie opłat za wjazd do strefy/im bliżej centrum tym wyższa stawka godzinowa/, parkingi przy petlach z uczciwego zdarzenia. Krakow jest miastem o specyficznej urbanistyce i niestety cała komunikacja koncentruje się wokół plant łącznie z ruchem samochodowym, stworzenie ulic jednokierunkowych ma oczywiście sens ale mimo wszystko w taki sposób aby jednak zrobić korytarze przepustowe / strefa z abonamentem/ bo w innym przypadku takie działanie spowoduje paraliż na alejach 3 wieszczów, w ciągu ulicy Dietla Grzegorzeczka, między rondami Grzegorzeczkim a Mogiłskim - m.in Ulica Pawia powinna mieć możliwość wyjazdu w obu kierunkach, w stronę 29 listopada jak i w stronę westerplatte do ulicy Kopernika i dalej w stronę ronda. Jeszcze jedno rozwiązanie budzi spore wątpliwości - wjazd w poszczególne ulice tylko dla mieszkańców - sprzeczne z zasadami równości, można takie rozwiązania zaskarżać jako niezgodne. Miejsca parkingowe w strefach można podzielić na te dla mieszkańców i ogólnie dostępne w stosunku np 70/30. Pozdrawiam,*

124. *W pełni popieram zmiany, które mają przywrócić chodniki pieszym i ograniczyć dominację samochodów w centrum miasta.*

125. *Witam serdecznie! Jako mieszkanka dzielnicy Kazimierz bardzo popieram proponowane przez Państwa zmiany w organizacji ruchu. Samochodów w centrum, zwłaszcza w weekendy, jest zbyt wiele, co bardzo negatywnie wpływa na jakość życia osób mieszkających w tej strefie (ogromny hałas, notoryczne łamanie przepisów dot. parkowania np. brak możliwości przejścia chodnikiem, zanieczyszczenia itd.). Chciałabym prosić o rozważenie kwestii dodania do tzw. zielonej strefy również Placu Bawół na Kazimierzu, czyli ulicy Bartosza (dojazd od ul. Wawrzyńca). W tym momencie miejsce to jest traktowane jako parking dla osób bez identyfikatorów, w weekendy ruch w tym miejscu (pomimo ciasnoty) jest bardzo natężony. Notorycznie łamane są przepisy dot. parkowania (potwierdzić to może Straż Miejska, która wzywana była wielokrotnie na miejsce) - samochody parkują za zakazem (często nawet kilka samochodów), a także zaraz pod elewacją budynku nr 25. Oprócz utrudnień dla mieszkańców, powoduje to utrudnienia wjazdu karetkom oraz wozom strażackim (kilka lat temu w pobliskim budynku był pożar i dostęp był utrudniony). Samochody są też często uszkodzane - jest to plac, a w rzeczywistości ślepa ulica, więc wycofując w tej zastawionej przez samochody przestrzeni często dochodzi do kolizji.*

*Będę wdzięczna za wzięcie pod uwagę tego problemu.*

*126. Dlaczego odcinek ulicy Lubicz w kierunku Centrum po godz. 23.30 jest nie przejezdny. Dlaczego ustawiono tam znak zakazujący wjazd??.*

*Jak dojechać do domu- np. na ul. Sienną po godz. 23.30.*

*Dlaczego ZIKiT zmusza do długiego zbędnego objazdu.*

*W kierunku odwrotnym- z Centrum przez Lubicz (pod wiaduktem kolejowym) można poruszać się.*

*Uważam, że mieszkańcy z identyfikatorem B-P1 winni mieć możliwość przejazdu a tym samym dojazdu do strefy B.*

*127. Plan nowej organizacji ruchu w centrum zakłada powstanie strefy zielonej w której część ulic będzie niedostępna dla kierowców z wyjątkiem mieszkańców.*

*Zgodnie z propozycją widoczną na mapce ulice w okolicy Szkoły Podstawowej nr 160 i Gimnazjum nr 162 Sióstr Augustianek (np. Augustiańska, Skaleczna) są ulicami dostępnymi wyłącznie dla mieszkańców. Spora część rodziców odwozi swoje dzieci do szkoły oraz przyjeżdża po nie. Zgodnie z propozycją będzie to niemożliwe. Z uwagi na różne ryzyka (m.in. opisane na <http://krakow.wyborcza.pl/krakow/7,44425,21294988,tajemnicze-znikniecia-kamila-rodzice-zaplacili-okup-za-10-latka.html> - Tajemnicze zniknięcie Kamila. Rodzice zapłacili okup za 10-latkę?) wysadzenie dziecka na ul. Krakowskiej (gdzie jest możliwy dojazd) aby doszło samodzielnie do szkoły nie jest dobrym rozwiązaniem. Pozostawienie samochodu na ul. Krakowskiej i przejście z dzieckiem do szkoły może być niemożliwe ze względu na ograniczoną ilość miejsc parkingowych.*

*Proponuję włączyć ul. Skawińską, Augustiańską, Skaleczna do ulic, w których dopuszcza się wjazd samochodów spoza centrum.*

*128. Generalnie uważam, że pomysł 3 stref ruchu w Śródmieściu jest w porządku. Moja uwaga dotyczy wjazdu w strefę zieloną między pierwszą a drugą obwodnicą, w której część ulic przestanie być ogólnodostępna. Otóż ograniczenie parkowania na chodnikach w tej strefie ma sens, natomiast ograniczenie wjazdu to chyba zbyt drastyczna zmiana. Co np. w przypadku osób (ja się do nich zaliczam), które muszą przejechać ulicami w strefie zielonej, aby dostać się do miejsca pracy z wydzielonym parkingiem (który nie znajduje się na ulicy/chodniku, a np. na tyłach kamienicy)? Czy będą specjalne "wjazdówki", abonament? Podobnie gdy trzeba kogoś podwieźć, albo szybko odebrać z centrum. Wydaje mi się, że warto wziąć pod rozważenie także takie sytuacje.*

*129. 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*

*130. Stali mieszkańcy Placu Mały Rynek (już nieliczni) – zameldowani na pobyt stały- winni mieć możliwość dowozu pod dom oraz wywozu z domu towarów o dużych gabarytach (np. lodówki, pralki, wersalki i inne), zarówno własnym jak i wynajętym transportem – przez cały dzień - bez ograniczeń godzinowych.*

*Także możliwość przewiezienia samochodem osoby chorej, starszej.*

*Postój pod domem – tylko i wyłącznie na czas załadunku i rozładunku samochodu.*

*Zezwolenie – stałe dla mieszkańca lub Dowód Osobisty*

*131. Skoro 105 w kierunku Prądnika jedzie przez Powstańców, to wypadaloby 405 puścić przez Rondo Barei i Strzelców. To by było niesamowite ułatwienie dla mieszkańców.*

132. Proszę o skrócenie linii 243 do Nowego Bieżanowa Południe, co pozwoli na zwiększenie częstotliwości kursowania oraz o uruchomienie nowej linii z Węgrzc Wielkich do Małego Płaszowa trasą przez Kokotów, Brzegi oraz nowo wybudowany trakt papieski.

133. Strefa zielona - Dobry plan. TYLKO PRZEZ CAŁY TYDZIEŃ (w weekendy też)!!! Można by ograniczyć jeszcze tranzyt przez ul. Westerplatte.

134. Jako mieszkaniec Dzielnicy I, kierowca, pasażer KMK oraz rowerzysta popieram ogólny kierunek zmian jak i te będące przedmiotem konsultacji. Moja jedyna uwaga dotyczy ulicy Straszewskiego - nie bardzo widzę sens ustanowienia jednego kierunku ruchu i tym samym likwidację ruchu w kierunku Filharmonii od Wawelu. Dla mieszkańców to bardzo wygodna droga - jest tam natomiast dosyć szeroko, jest miejsce na parking, nie jest to przesadnie uczęszczana przez pieszych ulica bo większość idących na Wawel wybiera Planty lub Trakt Królewski. Po zmianach dla osób takich jak ja najwygodniejsza stanie się jazda przez Podzamcze/Powisłe, które z kolei jest zdecydowanie bardziej przyjazne pieszym. Wydaje mi się, że z dwójga złego lepiej odciążać właśnie Podzamcze/Powisłe niż ulicę Straszewskiego na wspomnianym odcinku.

135. Szanowni Państwo,

Co prawda nie mieszkam w centrum Krakowa, jednak jako osobie poruszającej się komunikacją miejską po naszym mieście zależy mi na tym alby wprowadzane zmiany uwzględniały głównie komfort podróżowania ludzi w komunikacji zbiorowej.

Dlaczego właśnie tej grupie. A no dla tego, że powinniśmy odejść od uprzywilejowywania osób, które myśląc jedynie o sobie i swojej wygodzie mają znaczny wpływ na korki w mieście, spóźnienia tramwajów i autobusów, oraz zanieczyszczenie powietrza. Transport zbiorowy powinien być tak zaprojektowany, aby był w stanie dowieźć jak największą liczbę mieszkańców w pobliże miejsc do których chcą dotrzeć. Nie chodzi tu o ustawianie linii w taki sposób aby dowoziła poszczególne osoby od drzwi domu do drzwi pracy, ale aby możliwe było takie zaplanowanie przejazdu, że gdy nie podpasuje podróż przy pomocy jednej grupy linii transportowych możliwe jest zastąpienie jej inną. W obecnej siatce połączeń mamy sytuację taką, że chcąc się dostać z punktu A, do punktu C można jechać za pomocą kilku różnych przesiadek przez miejsce B, D, lub E, jednak nie ma to najmniejszego sensu, bo albo będziemy czekać na linię tramwajową x w miejscu A, albo na dokładnie tą samą linię X w miejscu B, przez co wymyślanie przesiadek mija się z celem, bo finalnie do miejsca docelowego dojedziemy dokładnie na tą samą godzinę, jak w przypadku gdybyśmy poczekali na linię bezpośrednią na przystanku początkowym.

Kolejna sprawa to że powinno się ograniczyć ruch samochodowy w centrum. Jeśli kierowca nie ma ograniczeń w dostaniu się do miejsca docelowego, to co wpłynie na jego decyzję aby skorzystać z parkingów P+R, parkingów podziemnych itd.? Nic dlatego nadeszła pora aby w szeroko pojętym pojęciu poprawiania życia mieszkańców miasta Krakowa zacząć stosować metody zakazów i nakazów, a nie zachęt bo jak widać w przypadku np. darmowej komunikacji miejskiej dla kierowców w czasie smogu nie sprawdzają się one. Parkingi P+R zaczęły sprawdzać się dopiero w momencie, gdy sklepy wielkopowierzchniowe zaczęły zakazywać zatrzymywania się u nich kierowcą którzy nie korzystają z konkretnego sklepu. Co w tej sytuacji zrobili kierowcy, zaczęli zastawiać miejsca parkingowe na osiedlach, zmuszając do wprowadzania kolejnych stref dla mieszkańców.

Dlatego konieczne jest:

1. Wprowadzić zakaz poruszania się samochodów w centrum, z warunkowym dopuszczeniem samochodów ekologicznym
2. Zakazać wjazdu do miasta pojazdom kopącym, starszym niż jakiś konkretny wiek.
3. W czasie smogu zakazywać poruszania się samochodami, jednak nie umożliwiając darmowych przejazdów dla kierowców.
4. Wprowadzić uporządkowaną komunikację miejską, uwzględniającą możliwość docierania do poszczególnych miejsc przy pomocy różnych wariantów połączeń, tak aby podróż mogła być dobrze rozplanowana.
5. Wprowadzić częstsze kursy na liniach najbardziej obleganych
6. Wyciągać konsekwencje wobec osób zastawiających chodniki.
7. Wprowadzać separatory oddzielające drogę od torowiska, w celu wyeliminowania patologicznych sytuacji zastawiania komunikacji zbiorowej przez samochody. A tam gdzie to nie jest możliwe, wprowadzać zakazy poruszania się pojazdom.

136. Dzień dobry,

z mapki informacyjnej wynika, że nie będzie wjazdu na ul. Librowszyzna z ul. Wielopole. Mieszkańcy ul Bonerowska, Morsztynowska Zyblikiewicza którzy wjeżdżają od strony Huty, Prokocimia będą musieli przejechać przez Wielopole i Westerplatte, aby wjechać na ul. Zyblikiewicza stojąc w korku marnując czas, a samochody będą w tym czasie dodatkowo zatruwać powietrze. Największe korki tworzą samochody które jadą do galerii Krakowskiej Należy szukać rozwiązania, aby dojazd do galerii był od drugiej strony np. al. 29-listopada. Rozwiązaniem byłoby zrobienie strefy B / jak w przypadku Pl. Na Groblach/ dla ulic : Librowszyzna, Bonerowska, Morsztynowska Zyblikiewicza wtedy zostawiamy wjazd od ul. Librowszyzna. Dlaczego miasto nie montuje kamer monitorując wjazd w daną strefę oraz informując o wysokości mandatu za złamanie przepisów. Dlaczego straż miejska nie sprawdza samochodów wjeżdżające do strefy A oraz B w sobotę i niedzielę wjeżdża do tych stref mnóstwo samochodów bez uprawnień. Należy zacząć egzekwować przepisy od kierowców łamiących prawo. Dodatkowo wprowadzić płatności za parkowanie w sobotę i niedzielę.

137. Witam, proponuje bezpłatną komunikację miejską, myślę, że powoli część kierowców przekonałaby się do komunikacji albo obniżka cen biletów. Szczerze przyznam, że jak mam wydać na przejazd przez miasto niewielkiej odległości i za bilety mam zapłacić np. 16 zł w dwie osoby 32 zł to wsiedam w auto i przejazd kosztuje mnie wówczas 6-7 zł i wiele osób też tak kalkuluje

138. Jak zwykle intencje dobre a będzie gorzej. Już teraz jest mnóstwo irracjonalnych rozwiązań, które utrudniają życie a niczego nie poprawiają jak jednokierunkowa ul. Królowej Jadwigi, zakaz skrętu w lewo z ul. Straszewskiego, zamknięta ul. Podwale - Basztowa, zamknięty wylot Karmelickiej do Królewskiej, zamknięty przejazd Lubicz pod wiaduktem w nocy (czemu to służy, jakiś prominent nie może spać) itp. To jest radosna twórczość a ile więcej benzyny i spalin przez jeżdżenie wokół?  
A tymczasem od lat przy ul. Odlewniczej i ul. Pod Strzelnicą właściciele nieruchomości poukładali w pasie drogowym glazy stanowiące zagrożenie dla zdrowia i życia prowadzących jednoślady i na to Państwo nie reagują.

139. Co np w moim przypadku? Mieszkam z żoną u teściowej przy ul. Blich ale nie jestem tam meldowany. zameldowania jest moja żona i dzieci. Czy jako mieszkaniec, płacący podatki będę mógł wjechać do swojej dzielnicy? Pracuje na obrzeżach Krakowa i często wracam z pracy w środku nocy tj np 2 godzina w nocy więc niczym nie dojadę jak tylko swoim autem

140. Ograniczenia dojazdu w strefie zielonej są złe ze względu na problemy z dojazdem do punktów usługowych np. szkoły podstawowe, licea czy szkoły językowe. W przypadku dowożenia dzieci rodzicom zależy aby dowieźć dziecko pod samą bramę szkoły, a czasami na jej teren jeśli jest taka możliwość. Zabranie takiej możliwości mocno utrudni korzystanie z tego typu obiektów.

141. Proszę o zwrócenie uwagi na odcinek: wyjazd z ulicy Jagiellońskiej - ul Reformacka. Jeśli zrobią Państwo zakaz przejazdu spowoduje to znaczący wzrost samochodów (z uprawnieniami) które będą musiały objechać całe stare miasto wzdłuż plant oraz pod Wawelem (gdzie powinno się ograniczyć ruch), czy też alejami gdzie wiecznie jest korek.

142. Uważam, że obecna organizacja ruchu, choć nie jest idealna, jest zdecydowanie lepsza niż plan poddany pod konsultację. Plan utrudni życie mieszkańców Krakowa, pracujących w Centrum, a także korzystających z instytucji kultury znajdujących się w centrum. Komunikacja miejska, zwłaszcza w weekendy, nie spełnia oczekiwań a uniemożliwienie skutecznego korzystania z możliwości wjazdu do centrum tego nie poprawi, a pogorszy. Nie widzę sensu w odstraszeniu ludzi od korzystania z centrum miasta. System nadal premiuje przyjezdnych oraz "Czasowych mieszkańców", czyli studentów i biznesmenów wynajmujących mieszkania w Dzielnicy I i jej sąsiedztwie. Jako mieszkaniec Bielana nadal czuję się komunikacyjnie wykluczony. Nie dość, że dojazd już jest fatalny a ktoś "genialnie" wymyślił strefę Taxi, to ma teraz być prawie niemożliwe przyjechanie w weekend do kina czy teatru własnym samochodem. A podatki płacę takie same jak inni mieszkańcy.

143. Witam, czy do strefy zielonej będą wpuszczane samochody elektryczne tylko, czy również hybrydy ?

144. Dla mieszkańców strefy zielonej, którzy posiadają samochody niewiele się zmieni, gorzej mają ci, którzy jak ja są niezmotoryzowani. Teraz, kiedy potrzebuję przewieźć coś, czego nie mogę zapakować na rower albo do autobusu, korzystam z pomocy rodziny lub znajomych, a po reformie będę zmuszony zapłacić niemałe pieniądze za taksówkę bagażową. Popieram ograniczenie ruchu, ale uważam, że powinna być możliwość posiadania karty wjazdu nie na samochód, ale na mieszkańca.

145. Moja propozycja nowego układu linii tramwajowych w Krakowie:

Linie tramwajowe: 2, 3, 4, 8, 10, 11, 18, 19, 20, 21, 22, 50, 52 - obecne trasy do utrzymania.

Linie tramwajowe: 1, 5, 9, 14, 24 - nowe trasy:

1 - Wzgórza Krzesławickie - Kocmyrzowska - Al. Jana Pawła II - Mogilska - Rondo Mogilskie - Al. Powstania Warszawskiego - Grzegórzecka - Dietla - Starowiślna - Dominikańska - Franciszkańska - Zwierzyniecka - Kościuszki - Salwator.

5 - Wzgórza Krzesławickie - Kocmyrzowska - Bieńczycka - Al. Pokoju - Al. Powstania Warszawskiego - Rondo Mogilskie - Lubicz - Dworzec Główny - Basztowa - Długa - Dworzec Towarowy - Krowodrza Górka.

9 - Mistrzejowice - Broniewskiego - Al. Gen. Andersa - Bieńczycka - Al. Pokoju - Kotlarska - Klimeckiego - Płaszów Estakada - Wielicka - Nowy Bieżanów.

14 - Mistrzejowice - Broniewskiego - Al. Gen. Andersa - Bieńczycka - Al. Jana Pawła II - Mogilska - Rondo Mogilskie - Lubicz - Dworzec Główny - Basztowa - Karmelicka - Królewska - Bronowice.

24 - Bronowice Małe - Podchorążych - Królewska - Karmelicka - Basztowa - Westerplatte - Świętej Gertrudy - Stradomska - Krakowska - Most Piłsudskiego - Limanowskiego - Wielicka - Nowosądecka - Kurdwanów.

Nowa linia tramwajowa:

51 - Nowy Bieżanów - Wielicka - Płaszów Estakada - Klimeckiego - Kotlarska - Al. Powstania Warszawskiego - Rondo Mogilskie - Dworzec Główny Tunel KST - Politechnika - Dworzec Towarowy.

Linie tramwajowe: 6, 7, 12, 13, 16, 23, - do likwidacji.

Linie tramwajowe: 3, 8, 18, 50, 52 - częstotliwość co 6 minut w szczycie/7,5 minuty poza szczytem.

Linie tramwajowe: 2, 4, 5, 9, 10, 11, 14, 19, 20, 21, 22, 24, 51, - częstotliwość co 12 minut w szczycie/15 minut poza szczytem.

Uzasadnienie:

18 linii tramwajowych - często kursujących, model oparty na systemie przesiadkowym. Linia 4 i 14 powinna stworzyć takt co 6 minut między Bronowicami a Rondem Czyżyńskim, w zamian za utratę 14 mieszkańcy Dąbia zyskują linię 5 przez Dworzec Główny, a dodatkowo linię 9 do Płaszowa. Mieszkańcy Nowego Bieżanowa w zamian za utratę 9 do Ronda Mogilskiego uzyskują linię 51 do Ronda Mogilskiego i Dworca Głównego Tunel. Linię nr. 16 zastępuje autobus 139 znacznie pokrywający się z 16. W razie protestu, likwidacji linii nr. 6, można jeszcze i jak będzie pozwalała na to przepustowość, dopuścić utrzymanie obecnej linii tramwajowej nr. 6. warunkowo. W sumie byłoby z tą linią razem 19 linii.



146. Linie co 6 minut-3,4,8,18,50,52  
Linie co 12 minut-1,2,5,6,9,10,11,13,14,19,20,21,22,24  
Linie do likwidacji-7,12,16,23  
Korekty tras to  
1- Mistrzejowice-Salwator  
4-Bronowice M.-Os.Piastow  
5-Wzgorza K.-Kombinat-Krowodrza G.  
6-Nowy Biezanow-Hala T.-Dworzec T.  
14-Wzgorza K.-Kombinat-Bronowice  
24-Kurdwanow-Filharmonia-Bronowice M.  
52-Wzgorza K.-Kocmyrzowska-Czerwone M.

147. Uważam, że każda inicjatywa redukująca ruch samochodowy w centrum miasta jest słuszną. Zyskają wszyscy, nawet ci, którzy protestują, tylko oni po prostu nie zdają sobie sprawy z korzyści. Przykłady ulic wyłączonych z ruchu pokazują, że można tylko zyskać. Ulice z dużym natężeniem ruchu są martwe, nie wspominając o innych poważnych problemach. Ulice bez aut są miejscami przyjaznymi i doskonale nadającymi się do tego, do czego służy miasto (m.in. do prowadzenia biznesu). Proponowane zmiany to krok w dobrą stronę, przy czym mam nadzieję, że to tylko jeden z pierwszych kroków, które finalnie doprowadzą do całkowitego usunięcia aut z centrum oraz globalnego zmniejszenia ruchu samochodowego w całym mieście.

148. Witam serdecznie Nie widzę możliwości dostania się do mojego mieszkania przy ul. Zyblikiewicza 5, jadąc od strony ulicy starowiślniej, wielopole zamiast skręcić w ulicę librowszczyzna według planu musiałbym dojechać do poczty ul. Wielopole skręcić Westerplatte a następnie ulica Zyblikiewicza dojechać do końca ulicy. Natomiast jadąc od Dworca Głównego zamiast przejechać krótki odcinek będę musiał przejechać kilka kilometrów Sprawa dotyczy około 1000 mieszkańców każdy z nich powodować będzie korek Dlatego proponuję aby ul. Librowszczyzny była ulica dwukierunkowa jednak z wjazdem tylko dla mieszkańców lub może być ulica jednokierunkowa ale żeby zakaz nie dotyczy jazdy dla mieszkańców innym przypadku powodować będziemy korki i smog. W naszej kamienicy mieszka około 1000 osób zależy nam aby móc swobodnie dojechać zarówno od dworca jak i od ul. Dietla Wielopole Dlatego zależy nam na dwóch zmianach, pierwsza to zakręt w lewo z ulicy Westerplatte do ulicy Zyblikiewicza oraz zakręt w prawo od ul. Wielopole do ulicy Librowszczyzny

149. Przywróćcie ruch dwukierunkowy na plantach. Od czasu zmiany znacznie zwiększył się ruch na czarnowiejskiej, dolnych młynów, batorego i łobzowskiej. Przed zmianą znaczna część aut mogła jeździć tamtędy, nie smrodząc ludziom pod oknami. Na plantach nie mieszka nikt, a na powyższych ulicach cała masa ludzi. Kolejne zmiany jakie planujecie tylko pogarszają ten stan. Albo zamknijcie całkiem wjazd w obrębie II obwodnicy dla osób niemieszkających w strefie

150. Wprowadzenie zielonych stref bierze pod uwagę interes mieszkańców ale całkowicie ignoruje interes przedsiębiorców prowadzących działalność na ograniczonych nimi ulicach. Przedsiębiorca nie będzie mógł wjechać do strefy, a nawet jeżeli będą przyznawane im identyfikatory to co z jego dostawcami czy kontrahentami? Przecież biznes to nie tylko sklep czy zakład rzemieślniczy ale także usługi wymagające dojazdu innych osób z poza strefy.

151. Moim zdaniem oferta komunikacji miejskiej powinna być szersza, czyli więcej autobusów i tramwajów z Nowej huty do centrum miasta, więcej możliwość dojazdu z centrum Krakowa i okolic by można było by korzystać z komunikacji miejskiej a nie że samochodów bo My ich w Krakowie mamy dużo i przez co są problemy z powietrzem, wprowadzić tańsze bilety by zachęcić ludzi do transportu zbiorowego niż własnego samochodu.

152. Jestem za wprowadzeniem ograniczeń w ruchu dla samochodów w centrum. Niestety dopóki polscy kierowcy, stojąc w korku, nie zobaczą jak ich mija tramwaj za tramwajem, dopóty będą korzystać ze swoich aut. W związku z tym mam pytanie: czy takt 6/12 dla tramwajów będzie utrzymany przez cały dzień (nie tylko w godzinach szczytu)? Osobną kwestią jest też fakt, że podczas zimy nie we wszystkich tramwajach jest ciepło, a to na pewno też nie zachęca kierowców, którzy siedzą w ciepłych puszkach... Proponuję jeszcze by na wzór "plantowych" powołać ze 2-3 zespoły mundurowych, którzy by zajmowali się tylko i wyłącznie kontrolą przestrzegania oznakowania w obrębie II obwodnicy. Tylko stała kontrola i nieuchronność kary może zdyscyplinować niefrasobliwych kierowców. Pozdrawiam i życzę wytrwałości przy wprowadzaniu zmian!

153. Jako rodowity mieszkaniec Krakowa, od zawsze płacący tu podatki i korzystający z pełnego spektrum infrastruktury komunikacyjnej, POPIERAM wszystkie proponowane przez zikit zmiany - ograniczenia w ruchu samochodowym.

154. Bardzo się ciesze z proponowanych zmian, ruch pieszy i komunikacji miejskiej powinien mieć bezwzględny priorytet nad ruchem samochodowym, szczególnie w centrum miasta. Jednak te zmiany to odrobine za mało, powinno się zwiększyć częstotliwość komunikacji miejskiej z lekkim ograniczeniem ilości linii. A także powinno się troche zweryfikować priorytety dużych miejskich inwestycji infrastrukturalnych i budować więcej linii tramwajowych a mniej dróg, np. zamiast teraz budować trasę łagiewnicka można by wybudować za te pieniądze pare linii tramwajowych(szczególnie że na linie tramwajowe możnaby uzyskać znacznie większe dofinansowania z programów unijnych) a trasę łagiewnicką zbudować później(np. kiedy już będą wydane decyzje środowiskowe dla tras pychowickiej i zwierzynieckiej). Drogi są bardzo ważne dla miasta chociażby ze względu gospodarczego, a le stosunek ich wysokiej ceny do korzyści dla miasta jest moim zdaniem mniejszy niż budowa dobrych i szybkich linii tramwajowych.

155. Witam! Bardzo podobają mi się te zmiany, i mam nadzieję że Miasto z nich nie zrezygnuje. Zachęcam do włączenia do strefy złotej także obszarów ze studenckiego projektu Alternatywnej Przestrzeni Publicznej z Climathonu oraz idei Nowej Krupniczej (woonerf od Teatru Bagatela po Aleje).

156. Szanowni Państwo,

Jako mieszkaniec Dzielnicy I dziękuję za propozycję zmian w centrum. To bez wątpienia ruch w dobrym kierunku. Chciałbym zwrócić uwagę na notoryczny problem nieprzejezdności i opóźnień tramwajów na ulicy Długiej. Proszę o utrzymanie jednokierunkowej Długiej wg prezentowanych planów i sąsiednich ulic, co powinno zmniejszyć jej wykorzystanie jako ulicy tranzytowej. Kolejna ważna spraw to ograniczenie ruchu na ul. Westerplatte, która również w godzinach szczytu jest mocno obciążona i uciążliwa dla mieszkańców (hałas, spaliny). Tutaj również ważne jest utrzymanie jednego kierunku na większości tego odcinka i w przyszłości modernizacja podobna jak przy Straszewskiego. Liczę, że proponowany kompromisowy projekt nie zostanie już zmodyfikowany w kierunku dopuszczenia jednak większego ruchu samochodowego.

157. Dzień dobry,

jako użytkownik transportu publicznego popieram zmiany wzmacniające jego rolę w mieście. Mam jedno podstawowe zastrzeżenie, co do jego funkcjonowania, a jest nim rozkład jazdy, który w wielu przypadkach nie jest ułożony racjonalnie. Zdarza się, że środki lokomocji publicznej jadące w tym samym kierunku ( choć niekoniecznie do tego samego końcowego celu) dublują się, po czym następuje długa przerwa w ich przejazdach. Kolejna uwaga dotyczy funkcjonowania autobusu linii 304. Jest on często bardzo zatłoczony.

Oдноśnie organizacji ruchu w centrum oraz na Kazimierzu interesuje mnie sposób poruszania się autokarów turystycznych, wjazd i możliwości ich zaparkowania. Przy planowaniu zmian proszę o uwzględnienie tego zagadnienia. Jak ta sprawa będzie wyglądać po zmianach w okolicach Placu Matejki? O ile w okolicach Starego Miasta jest możliwość dojazdu ( np. Powiśle, ul. Kopernika, ul. Grodzka) to problem pojawia się na Kazimierzu, gdzie jedyne miejsce to ul. Dajwór, gdzie w sezonie zdarza się, że nie ma miejsca nawet by przystanąć i pozwolić pasażerom na opuszczenie wozu. Brak jest też większego parkingu, na który autokary mogłyby odjechać. Czy projektują Państwo jakieś inne miejsce zaparkowania, postoju dla autokarów na Kazmierzu? Z terenem tzw. żydowskiego Kazmierza wiąże się mój kolejny wniosek. Wydaje się, że byłoby godne rozważenia wprowadzenie podobnych stref ograniczonego poruszania się samochodów, jak ma to miejsce w ścisłym centrum Krakowa. Jest to na tyle mały teren, że celowe, moim zdaniem jest wprowadzenie zakazu wjazdu samochodów nie należących do mieszkańców, co zdecydowanie poprawiłoby komfort pieszych.

Dziękuję za zapoznanie się z moimi uwagami.

158. Witam, chciałabym się dowiedzieć czy są jakiegokolwiek szanse na budowę metra w Krakowie? Podróżując po innych krajach, zwiedzając większe miasta, myślę że tramwaje i autobusy mogłyby być niewystarczające - jednak metro to duża wygoda i szybkość. Nie wspominam o źle zaparkowanych samochodach przez co jakaś linia zostaje całkowicie zablokowana.. i pieszo do pracy wtedy trzeba w mrozie i ogromnym smogu - po kilkunastu minutach czekania znowu wycieczka na kolejny przystanek. Trafiłam na stronę metrokrakow.pl i zaciekał mnie ten temat. Patrząc na ich mapę, myślę że jedna z lepszych tras mogłaby prowadzić dookoła Starego Miasta i zatrzymywać się przy najbardziej uczęszczanych miejscach. Metro w połączeniu z autobusami i tramwajami bardzo dobrze sprawdza się w Oslo, komunikacja w centrum została ograniczona do wprost znikomej liczby samochodów osobowych (tak samo w Tokio). Przy dalszych stacjach metra, mogłyby powstać miejsca parkingowe, aby ludzie dojeżdżający z dalsza mogli się przesiąść. Kolejną sprawą jest infrastruktura w centrum. Liczne światła, przejścia dla pieszych.. wyjazd z Krakowa w godzinach szczytu z dworca głównego do Salwatora to czasem 1 godzina .. przebieganie na pierwszym skrzyżowaniu, żeby zdążyć na zielone na kolejnym przejściu (inaczej czekanie kolejnych 5 minut) - porażka. Co z przejściami podziemnymi/nadziemnymi? Autobusy - jeżdżą jak chcą, czasem czekam 20 minut na przystanku w Mydlnikach, po czym przyjeżdżają 3 autobusy 139, jeden za drugim .. Wiem, że pewnych rzeczy nie da się przewidzieć, zdarzają się różne wypadki, ale ruch drogowy zdecydowanie można polepszyć i zapobiec takim sytuacjom.

159. Dzień dobry!

Chciałbym po pierwsze pogratulować odwagi we wprowadzaniu nowych rozwiązań i umiejętnego przekonywania do swoich racji. Oczywiście wywołują te zmiany w nieco zastanym i pewnie konserwatywnym (choć w sumie któż z nas nie staje się z wiekiem w jakimś stopniu konserwatystą) środowisku krakowskim sporo kontrowersji, ale dobrze widzieć, że od jakiegoś czasu konsekwentnie wdrażają Państwo politykę ograniczenia ruchu indywidualnego w centrum miasta.

Odnosnie centrum miasta: myślę, że sporym problemem mentalnym Krakowa (w zasadzie od tzw. zawsze) jest poczucie, że funkcjonalne centrum to w zasadzie tylko to, co wewnątrz Plant. Cieszę się, że propozycja zmian zawiera w sobie centrum w szerszym ujęciu, tj. obszar do drugiej obwodnicy.

Mam dużą nadzieję, że wraz z proponowanymi zmianami (ulice jednokierunkowe i dzięki temu parkowanie w jezdni a nie na chodniku, tak jak już teraz mamy choćby na ulicy Topolowej, na której kiedyś mieszkałem, a która jak dla mnie jest wzorcem) stworzymy nareszcie przyczynek do traktowania tego szerszego centrum jako strefy miejskiego życia i że w przyszłości to co poza Plantami zacznie być w końcu traktowane jako przedłużenie Starego Miasta wraz z towarzyszącymi usługami, gastronomią niezłej klasy, wygodnymi ulicami do chodzenia czy poruszania się rowerem.

Zaczynając takie traktowanie tej strefy był dla mnie remont ulicy Karmelickiej i wyznaczenie strefy A na Krupniczej. Dziś czuje się tam ducha miasta - niskie lub brak krawężników, kostka brukowa, drzewa sprzyjają życiu miejskiemu, spacerom, podziwianiu architektury. Mogę tylko apelować o zdjęcie asfaltu z ulicy Krupniczej - widać pod nim nawet nawet kostkę brukową w świetnym stanie. Zdecydowanie odmieniłoby to odbiór ulicy.

Mocno liczę też na zmiany w ulicy Dietla (nie zawarte w planie, na ile go rozumiem, stąd też ją wspominam) - założona jako reprezentacyjny bulwar spinający Stare Miasto i Kazimierz stała się z czasem nieprzyjemnym ściekiem. Jeśli dobrze pamiętam to planem było, żeby po ukończeniu drugiej obwodnicy ograniczyć tam ruch i zrezygnować z jednego pasa ruchu, który mógłby zostać przeznaczony na cywilizowany parking równoległy. Teraz, po likwidacji dużej liczby miejsc parkingowych na tej ulicy, wydaje się, że mamy dobry moment na wprowadzenie tej zmiany wymagającej z punktu widzenia technicznego w zasadzie tylko zmiany oznakowania i przemalowania tego poziomego na odcinku od skrzyżowania Dietla/Stradom aż do Hali Targowej. Propozycja brzmi pewnie drastycznie, ale prędzej czy później i tak będzie trzeba to zrobić a pani prezydent Koterba wspominała kiedyś o planie ucywilizowania tego rejonu. Myślę, że można by to połączyć z przebudową ulicy Krakowskiej.

Cieszę się bardzo z propozycji przerwania skandalicznego wg mnie tranzytu pod Wawelem ulicą Podzamcze - pracuję w turystyce i czasem trudno się nadziwić dlaczego w tak ważnym miejscu mamy tam regularny ruch i korek. Oby udało się to wprowadzić - być może kiedyś Plac pod Krzyżem Katyńskim stanie się czymś więcej niż końcem Drogi Królewskiej (zdezorientowani turyści dziwią się barierkom i brakowi przejść dla pieszych między zejściem z Wawelu a hotelem Royal) a raczej jej kontynuacją wskazującą, że ulica Stradom jest częścią strefy UNESCO. Dziś rejon ten (Plac Katyński, Stradom, Stradom/Dietla) jest zastawiony samochodami i zupełnie nie licuje z bądź co bądź królewskim traktem między Krakowem a Kazimierzem.

Cieszę się z podjęcia próby przeszczepienia barcelońskiego wzoru do Krakowa - dobry wybór i odważna decyzja. Do tego system 12/6 dla komunikacji publicznej - super, nareszcie nie będę chodził "na tramwaj", tylko "na przystanek" i bez sprawdzania rozkładu będę pewny, że coś będzie jechać.

Tym listem chciałbym wyrazić swoje poparcie dla zmian, które są pro-miejskie i z pozycji kogoś, kto sporo podróżuje i widzi, że to działa, wręcz naturalne. Oby udało się przekonać jak najwięcej ludzi, którzy będą mieć wątpliwości (często wynikające z braku obycia i niewiedzy) przy jak najstabszym akompaniamencie inwektyw ;)

Pozdrawiam!

160. Proponuje zlikwidować najgorszy urząd w Krakowie....NIE ZNAM MIESZKAŃCĄ KRAKOWA WŚRÓD ZNAJOMYCH KTÓRY UWAŻA ŻE ZIKIT MA DRZE ZMIENIA KRAKÓW!!!! JESTEŚCIE NAJGORSZYMI TĘPAKAMI W KRAKOWIE...POWINIEN ZOSTAĆ PRZEPROWADZONY SONDAŻ Z PYTANIEM CZY LUBISZ ZIKIT? CZY JESTEŚ ZA JEGO LIKWIDACJĄ CZY POZOSTAWIENIEM? PRAWDA BYŁA BY DLA WAS BOLESNA!!!! MY MIESZKAŃCY KRAKOWA NIE CIERPIMY ZIKITU NAJBARDZIEJ SKOMPROMITOWANEGO URZĘDU W KRAKOWIE!!!!

161. Z mapki wygląda, że "niemieszkaniec" Centrum już nie wjedzie samochodem na prawie żadne miejsce parkingowe (mp. na ulicy Smoleńsk). Mam nadzieję, że zostaną również zlikwidowane parkingi dla urzędników przy Franciszkańskiej, koło pomnika Dietla. "Po pierwsze NOGI" - niech dotyczy wszystkich!

162. Proponuje również zmianę w okolicach os. Podwawelskie i wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ulicy Twardowskiego od Kapelanki do Barskiej oraz na przylegających ulicach. Celem zmiany jest ograniczenie ruchu tranzytowego, utworzenie z ulicy Barskiej "obwodnicy" osiedla oraz wyznaczenie dodatkowych miejsc parkingowych na jezdni zamiast chodników. Obszar ten bardzo intensywnie się rozwija obecnie i stał się niebezpieczny oraz używany jako nieformalny P&R.

163. Dzień Dobry

Chciałbym zaproponować, żeby wprowadzić możliwość zaparkowania samochodu w strefie zielonej na 30/60 minut (strefa krótkiego parkowania tak jak np w Wiedniu czy Grazu). Takie rozwiązanie pozwoli np na przywiezienie/odebranie dzieci do/z przedszkola/szkoły, które znajdują się w planowanej strefie zielonej. Ponieważ pracuję za Krakowem nie mam możliwości szybkiego dotarcia komunikacją z domu/szkoły do miejsca pracy czas dojazdu komunikacją to ok. 2 godzin w jedną stronę, samochodem niecała godzina. Można takie miejsca/strefy wydzielić tylko przy przedszkolach i szkołach.

Takie rozwiązanie przydatne jest np w przypadku niewielkich punktów usługowych lub rzemieślniczych, pozwoli to na dostarczenie/odebranie np obrazu z oprawy lub innych rzeczy, których nie można przewieźć komunikacją. Przekroczenie czasu ponad 30 minut powinno być obciążone wysoką opłatą/mandatem (np 100 zł/godzinę) lub kosztownym odholowaniem samochodu na parking.

164. Jako mieszkaniec Krakowa, cierpiący, jak wszyscy z powodu smogu, zdecydowanie POPIERAM plany redukcji ruchu samochodowego. Nie można tego opóźniać ani chwili dłużej.

165. Całkowicie popieram wyprowadzenie samochodów z centrum miasta, to powinna być strefa bez samochodów. Pracuję jako przewodnik, przemierzam Kraków na piechotę z obcokrajowcami czasami kilka razy dziennie. Miasto byłoby o wiele bardziej atrakcyjne, gdyby na chodnikach nie stały samochody, które niesamowicie przeszkadzają turystom oraz mieszkańcom, nie wspominając już o spalinach.

166. Kwestia wizerunku Krakowa. Prawdziwą ozdobą Krakowa są tramwaje Krakowiaki, które ściągają na siebie uwagę i podziw turystów swoim pięknym kształtem i długością, więc jako przewodnik po Krakowie, który ma kontakt z obcokrajowcami na co dzień, uważam, że ZIKIT powinien przy zakupie kolejnych tramwajów sugerować się również kwestią estetyki pojazdów, czy dodają miastu uroku czy go szpecą. Oby więcej po Krakowie jeździło właśnie Krakowiaków!!

167. - Bardzo proszę o niezmienną trasę autobusu linii 138 oraz o niezmnieszenie częstotliwości jego kursowania – to ważny autobus pozwalający dojechać pod Kombinat, Urząd Pracy, kilka szpitali, biurowce przy Rondzie Polsadu, Opolskiej, pętlę na Górze Narodowej i Azory

- Bardzo proszę o rozpatrzenie częstszego kursowania autobusu linii 153/193, zwłaszcza w godzinach szczytu oraz nieco częstsze kursowanie w weekend
- Wskazane byłoby uruchomienie dodatkowej linii (w godzinach szczytu) na trasie Nowa Huta – Mistrzejowice/Opolska/Ofiar Katynia/Galeria Bronowice (?) – w godzinach szczytu obecne linie są oblegane, ponadto z powodu korków często wszystkie autobusy przyjeżdżają w odstępie zaledwie kilku minut, a na następne połączenie na tej trasie trzeba czekać nawet 20 minut – ewentualnie pomogłoby zwiększenie częstotliwości autobusowy w godzinach szczytu, np. 572, 138
- W związku z bardzo rzadkim obecnie kursowaniem autobusu linii 125, byłoby pomocne utworzenie nowej linii lub przekierowanie którejś istniejącej pod Szpital Rydygiera – gdzie przyjeżdża wielu pacjentów (także do przychodni), odwiedzających, a także mieszkańców licznych nowych okolicznych bloków
- W dni robocze nie ma żadnego autobusu pozwalającego dotrzeć dużej części mieszkańców Nowej Huty pod starą Kaplicę na Cmentarzu Batowickim – jest to niezwykle uciążliwe zwłaszcza dla starszych osób pragnących odwiedzić groby najbliższych – natomiast autobus 193 jeździ niezwykle rzadko i nie dociera do wielu rejonów Nowej Huty

168. W ogóle nie powinno być ruchu samochodowego prywatnego (inny niż dowóz, taksówki, itd) wewnątrz "drugiej obwodnicy". Powinno być to związane z ogólnym ograniczeniem miejsc parkingowych (które zachęcają do korzystania z samochodu). Miasto powinno też podjąć działania w kierunku redukcji ruchu na Alejach. Zmiany idą w dobrym kierunku, ale są zbyt skromne i zbyt ulegają lobby sklepikarzy. Wzmocnienie komunikacji MPK jest konieczne i powinno być dalej idące.

169. Cel wprowadzenia zmiany.

Zmiany – stworzą możliwość zmniejszenia emisji związków szkodliwych poprzez wprowadzanie rozwiązań promujących posiadanie pojazdów niskoemisyjnych lub zakazów wjazdu do danej strefy dla pojazdów niespełniających ustalonych norm emisji Euro.

Przewidywane skutki wprowadzenia zmiany.

Wprowadzanie zmian powinno przyczynić się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń generowanych przez transport, a tym samym wpłynąć na poprawę stanu jakości powietrza. Na potrzebę wprowadzenia tego instrumentu prawnego zwróciła uwagę Najwyższa Izba Kontroli we wnioskach z przeprowadzonej w 2014 r. kontroli „Ochrona powietrza przed zanieczyszczeniami”. Nie można przy tym ocenić szczegółowo zakresu i skuteczności jego wprowadzenia. Jest to mechanizm fakultatywny. Organ, który będzie rozważał wprowadzenie zmian musi poprzedzić swoją decyzję przeprowadzeniem wieloaspektowej analizy uwzględniającej m.in. uwarunkowania techniczne, organizacyjne i finansowe. Sama projektowana zmiana nie będzie pociągać za sobą konieczności dokonania wydatków ze środków publicznych. Te będą musiały zostać poniesione, gdy rada gminy zdecyduje się skorzystać z kompetencji przydanych jej mocą ustawy i ustanowi strefę ograniczonej emisji z transportu. Koszty, które zostaną poniesione, będą obciążać budżet jednostki samorządu terytorialnego tymczasowo, ponieważ finalnie, zgodnie z przyjętymi założeniami, zobowiązaniem do ich pokrycia będzie podmiot, któremu będą one wydawane. Wyłącznie ze środków publicznych będą natomiast musiały zostać pokryte koszty związane z dostawą i montażem znaków drogowych, oznaczających początek i koniec strefy ograniczonej dla transportu. Ze względu na okoliczność, że będzie to na gruncie polskiego prawa rozwiązanie nowatorskie, nie jest możliwe precyzyjne określenie kosztów jego wprowadzenia. Opłaty za wjazd do centrum, oraz opłaty sankcyjne powinny zrekomensować po części koszty wprowadzenia.

Zakłada się natomiast, że wynikające z tej regulacji dodatkowe zadania kontrolne dla strażników miejskich będą realizowane przy zaangażowaniu sił i środków posiadanych dotychczas przez te służby.

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 CO<sub>2</sub>/km - opłata XX - 50% premii ekologicznej

3. samochód z normą emisji spalin Euro5 lub do 120 mg CO<sub>2</sub>/km - opłata XX - 25% premii ekologicznej

4. samochód z normą emisji spalin Euro4 lub do 140 mg CO<sub>2</sub>/km - opłata XX - 10% premii ekologicznej

5. samochód z normą emisji spalin Euro3 lub do 160 mg CO<sub>2</sub>/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 wymieniają samochody na ekologiczne i mniejsze lub korzystają 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.....*

170. przesyłam z załączniku propozycję zmian dla miasta Krakowa które bez decyzji administracyjnych na bazie „zakazów” oczyszczą w okresie przejściowym miasto z wysokoemisyjnych samochodów .

Poniższy artykuł przedstawia według mnie wizję, która na pewno w dalekiej przyszłości powinna zostać wprowadzona do miast.

Na chwilę obecną potrzebne są rozwiązania przejściowe i ekonomicznie dostosowane do możliwości finansowych jej mieszkańców oraz osób dojeżdżających na do pracy w mieście. Zasada zawarta w propozycji jest prosta, „Im więcej trujesz tym więcej płacisz za wjazd i parkowanie, „Zarówno mieszkańcy stref jak i pozostali będą zainteresowani wymianą samochodów niekoniecznie na elektryczne, hybrydy lub nowe ale na używane które też są niskoemisyjne. Dodatkowo część osób zamieszkujących strefy zrezygnuje z posiadania samochodu w mieście a osoby zewnątrz będą korzystać w komunikacji miejskiej pozostawiając samochody na obrzeżach miasta.

171. Dzień dobry, chciałam zasugerować wzmocnienie także na trasie do i z Małego Płaszowa w godzinach szczytu. Już teraz rano tramwaj zapełnia się na pętli tak, że jest problem, żeby wsiaść na następnym przystanku (Rzebika). Dodatkowo na terenie tym powstają nowe osiedla co oznacza automatyczny wzrost liczby pasażerów. Tylko Bagry Park to ok 700 nowych mieszkań. Podobna liczba przybędzie też na osiedlu Nowy Przewóz 5.0. Warto więc pomyśleć o wzmocnieniu także tej części Krakowa. Dodatkowo było fajnie gdyby na Małym Płaszowie powstała stacja wypożyczania rowerów.  
Dziękuję

172. Popieram jak najbardziej.

173. Ograniczenie ruchu samochodowego w centrum spowoduje ograniczenie usług i handlu oraz wyprowadzkę mieszkańców do innych części miasta. Stare miasto będzie przeznaczone tylko dla turystów, a nie mieszkańców Krakowa. Walka ze smogiem - to chyba nie tędy droga

174. Plan powinien obejmować również zalecenia analizy dr Bauera dla obszaru Ludwinowa (os. Podwawelskie)  
<https://drive.google.com/open?id=0B6V9ER75D3O6RW5FS3hmSIMxTV9DM2pheXMybmdFXziI2TZZ>

175. Witam

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 mnie zaparkowanych samochodów w szczególności na najbardziej uczęszczanych ulicach. Na sensowności zyskują wówczas istniejące i planowane parkingi przy 2 obwodnicy, niemniej ze względu na obecny ich brak, mieszkańcy dzielnic przylegających do strefy zielonej mogą odczuć duży przyrwył 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.



*176. Szanowni Państwo,*

*Jako rodowity mieszkaniec ul. Retoryka, pragnę wyrazić swój sprzeciw dla proponowanych zmian w organizacji w ruchu w Śródmieściu. Uważam, że ustanawianie ulic: Piłsudskiego, Lubicz, Św. Gertrudy i Westerplatte jednokierunkowymi jest nieuprawnioną dyskryminacją zmotoryzowanych mieszkańców Śródmieścia i spowoduje korki na pozostałych drogach wyjazdowych ze ścisłego centrum Krakowa (ul. Zwierzyniecka, Kopernika, Pawia). Bardzo proszę o wstrzymanie się od tych niekorzystnych zmian i zrozumienie dla potrzeb mieszkańców, którzy nie mogą być gorzej traktowani, niż mieszkańcy dalszych osiedli.*

*177. Wyrażam sprzeciw wobec proponowanych zmian, gdyż wprowadzą wiele nieuzasadnionych utrudnień w komunikacji w powiązaniu z istotnymi kosztami i nie przyniosą oczekiwanych rezultatów i utrudnią życie mieszkańcom i innym użytkownikom.*

*1. W celu uspokojenia ruchu w centrum miasta wystarczy wprowadzenie systemu kontroli wjazdówek do strefy ograniczonego ruchu np. przez montaż kamer na wjazdach do strefy B "wyłapujących" pojazdy nieuprawnione do wjazdu w strefę (najlepszy środek zapobiegawczy - gwarantuje nieuchronność kary za złamanie przepisów ruchu drogowego) oraz kontrola - i transparentność zasad wydawania wjazdówek do strefy. W tej chwili prezydent wydaje część wjazdówek wg własnego uznania, na okaziciela, co zwiększa ruch w strefie i zmniejsza wpływy do budżetu miasta z tytułu płatnego parkowania w strefie.*

*2. Uważam, że przed wprowadzaniem dalszych zmian w organizacji ruchu należy przeprowadzić rzetelną analizę oceny wprowadzonych dotychczas rozwiązań-ulic jednokierunkowych od Długiej do Zwierzynieckiej -przez niezależną od UMK instytucję. Ewaluacja powinna uwzględnić pomiary ruchu na ulicach które przejęły ruch z I obwodnicy w przeciwnym kierunku np. ul. Czapskich, Loretańska, (dojazd do ul Anny) i analogicznie między Bagatelą a Basztową. W wyniku zmian zlikwidowano szybki, szeroki przejazd I obwodnicą na rzecz ulic wąskich, gdzie tworzą się korki. Natomiast ścieżka rowerowa po pasie drogowym wokół plant świeci pustakami, a rowerzyści jeżdżą plantami i unikają przejazdu przez przystanki wiedeńskie. Do datkowo ruch jednokierunkowy w oczywisty sposób wydłuża drogi dojazdowe, więc w pływa na zwiększenie ruchu, korków, smogu itp. przez mieszkańców, dostawców, taksówkarzy którzy muszą poruszać się w tych obszarach codziennie.*

*3. Wprowadzenie przystanków wiedeńskich wpłynęło na generowanie korków tramwajowo-autobusowych, np. na Dunajewskiego, zwiększenie częstotliwości tramwajów nie wpłynie na poprawę komunikacji ponieważ będą stały w korkach. Warto skonsultować te kwestie z MPK. Przystanek autobusowo tramwajowy pod Bagatelą działa znacznie gorzej niż przed zmianami. Wnoszę o rzetelne przeanalizowanie konsekwencji dotychczas wprowadzonych zmian, zanim UMK wyda miliony na realizację kolejnych urzędniczych fanaberii. Urząd ma służyć mieszkańcom miasta.*

178. Szanowni Państwo.

W związku z planowanym ograniczaniem miejsc parkingowych w strefie parkowania oraz jednoczesnym problemem braku miejsc parkingowych na osiedlach mimo większej podaży i teoretycznego braku ograniczeń uważam, że powinno rozwijać się korzystanie z jednego samochodu przez kilka lub więcej osób.

Właściciele samochodów w Krakowie można podzielić na dwie grupy:

- korzystający ze swoich aut codziennie i jeżdżących nimi wszędzie

- posiadających bilet miesięczny, nierzadko rower, niegardzących spacerem, używających auta na cotygodniowe zakupy, wyjazd raz na czas\_za miasto, ich auta więcej stoją niż jeżdżą.

Szczególnie to było widać gdy padał śnieg. Często po kilku dniach prawie połowa aut dalejbyła zasypana. Gdyby tą drugą grupę udało się zachęcić do pozbycia auta problem deficytu miejsc parkingowych mogły się sam rozwiązać.

Bardzo dobrym pomysłem jest usługa Traficar istniejąca w Krakowie od 4 miesięcy. Obecnie jest to 100 samochodów. Niestety liczba równocześnie wynajętych samochodów to tylko 10-20. Na stronie Traficara można śledzić liczbę i lokalizację wolnych samochodów. W niedzielę 12 lutego o 18-stej było to 81 samochodów.

Powodem niskiego zainteresowania jest wysoki koszt wynajmu.

Wynosi on 50 gr/min czyli godzina kosztuje 30 zł. Przy średnich zarobkach na poziomie 10-12 zł na godzinę jest to cena nieatrakcyjna.

Koszt przejechania 1 kilometra wynosi 80 gr/km. Przy zużyciu LPG 8 l/100 km i cenie 2.20 za litr koszt jazdy własnym autem to 18 gr/km.

Wliczając OC i napawy na kwotę 2 tys zł rocznie, przy przebiegu 5 tys km i tak będzie to dodatkowe 40 gr/km.

Do czasu gdy utrzymywanie samochodu do sporadycznego korzystania będzie bardziej opłacalny od alternatyw problem deficytu miejsc parkingowych będzie istniał. Za niedługo Traficar zamierza podwoić flotę pojazdów, ale bez zmiany cennika nie pomoże to rozwiązać nawet w małym stopniu natłoku aut na parkingach.

Wg statystyk z Zachodu jedno auto zastępuje nawet 19 prywatnych aut. Przy 200 autach jest to 3800 samochodów, a w strefie ma zniknąć 2 tysiące.

Podsumowując: dobra oferta z cennikiem niedostosowanym do krakowskich warunków i z zaporową ceną przez co jest w niszy.

179. Witam,

Strefa zielona na ulicy Św. Agnieszki i części Koletek, to świetny pomysł. Jestem mieszkańcem ulicy Św. Agnieszki i mam bardzo duży problem z zaparkowaniem samochodu... czasami nawet w większej odległości od mojej kamienicy na sąsiednich ulicach. Weekend to już totalna masakra. Większość samochodów to obce rejestracje... KWI, KLI...itd. Protestować zawsze będą, bo nie "podwiozą tyłeczka" pod sam Wawel jadąc na spotkanie ze znajomymi/ pospacerować po Rynku/ bulwarach wiślanych. Ludzie muszą zrozumieć, że w niewielkiej ilości, ale jeszcze są w centrum mieszkańcy, którzy gdzieś samochody też potrzebują zostawić. Nie mamy garaży podziemnych i nigdy mieć nie będziemy. Generalnie popieram proponowane zmiany :) tak trzymać! P.S. Parę lat temu śmiałem się z pomysłu budowy metra... ale widzę teraz, że powinniśmy SZYBKO I NA POWAŻNIE zabrać się za pracę nad tym projektem. W takim tempie zabudowy miasta, za 10 lat dojdzie do paraliżu komunikacji. Koszt gigantyczny, ale w perspektywie długoterminowej ta wieloletnia inwestycja jest niezbędna. Działamy coś w tym kierunku?

180. Szanowni Państwo, jako mieszkaniec ulicy Piłsudskiego, zwracam się z uprzejmym zapytaniem, jak po proponowanych zmianach w organizacji ruchu mam wrócić do domu po odebraniu kogoś z Dworca Głównego? W dojeździe nie widzę żadnych zmian, natomiast jeżeli planują Państwo wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ulicy Piłsudskiego, jedyna droga widzie przez Aleje Trzech Wieszczy, bądź pętlę przez Zwierzyniecką i znów Aleje Krasińskiego. Przyznają Państwo, że nie jest to wariant optymalny. Natomiast nie widzę żadnej korzyści w zmianie organizacji ruchu na Piłsudskiego. Jaki jest jej cel i jaka wynika z niej korzyść?

<p>181. Mam 2 sugestie mające na celu poprawę jakości naszego wspólnego powietrza</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p>182. Czyste szaleństwo, jak ma funkcjonować warsztat samochodowy albo myjnia w zielonej strefie na Koletek?</p>
<p>183. Kto za to zapłaci? I ile straci miasto na likwidacji tylu miejsc płatnego parkowania</p>
<p>184. 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?</p>
<p>185. Kiedy odbędą się konsultacje z przedsiębiorcami działającymi w dzielnicy I?</p>
<p>186. 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!</p>
<p>187. Należy wzmocnić relację Rondo Grunwaldzkie - Borek Fałęcki. Część kursów 18 i 50, które nie mieszczą się na Czerwonych Makach skierować do Borku Fałęckiego.</p>
<p>188. Witam, 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?</p>
<p>189. Witam, Chciałem tylko napisać, że w pełni popieram Państwa działania dotyczące ograniczenia ruchu samochodowego w centrum. Proszę pamiętać, że zdecydowana większość mieszkańców jest za jak największym ograniczeniem ruchu, jednak najgłośniejsi będą przeciwnicy zmian. Proszę mieć na uwadze zdanie większości mieszkańców, nie krzykaczy.</p>
<p>190. Chciałbym usłyszeć dane dot. zmiany prędkości tramwajów po przebudowie ul. Podwale / Basztowej oraz plany dotyczące ul. Gertrudy (separator oraz kwestia lewoskrętu w ul. św. Sebastian). Chciałbym mieć możliwość zabrania głosu w dyskusji oraz zadania pytania.</p>

191. Kupcy, przedsiębiorcy oraz klienci placu targowego Stary Kleparz zdecydowanie protestują przeciwko planowanym zmianom w polityce transportowej w centrum Krakowa oraz proszą o uwzględnienie naszych potrzeb w obliczu planowanych zmian transportowych.

Planowane zmiany w polityce transportowej miasta polegające na ograniczeniu i uspokojeniu ruchu drogowego w Śródmieściu, poprzez wprowadzenie stref dostępności i zmianę kierunków ruchu na wielu ulicach uderzają w nasze targowisko w sposób bezpośredni, powodując całkowity brak możliwości wyjazdu z naszego targowiska dla klientów jak również przedsiębiorców Starego Kleparza – około 300 podmiotów gospodarczych. W sposób oczywisty skieruje to klientów do galerii handlowych, gdzie bez problemu można dojechać i zaparkować! Planowana strefa zielona również ogranicza wyjazd z targowiska Stary Kleparz, w strefie tej obowiązywać miałby model superblock, czyli dopuszczenie wjazdu i parkowania samochodów spoza centrum tylko na głównych ulicach, natomiast wewnętrzne uliczki dedykowane byłyby mieszkańcom, których ilość zdecydowanie się zmniejsza na terenie ścisłego centrum Krakowa. Planowane zmiany kierunku ruchu min. na ul. Św Filipa, Długiej, Krowoderskiej, Basztowej, Pawiej to „przysłowiowy gwóźdź do trumny” dla naszego targowiska jak również dla przedsiębiorców na ulicy Długiej, św. Filipa i pozostałych!

Kolejnym problemem jest wyjazd ze Starego Kleparza wyłącznie ulicą Kurniki, a następnie tylko w lewo w ulicę Pawią. Ulica Zacisze i Worcella oznaczone są jako strefa zielona, choć zapewniano nas na spotkaniach z Dyrekcją ZIKIT, że ulicami tymi możliwy będzie wyjazd w kierunku ul.

Westerplatte. Okazuje się, że planowane zmiany zakładają zupełnie co innego, ograniczając nas jeszcze bardziej.

Brak możliwości wyjazdu z naszego targowiska to skuteczne narzędzie by zniechęcić klientów i mieszkańców Krakowa do dokonywania zakupów na targowisku Stary Kleparz.

Wyjazd z naszego targowiska jedynym wąskim gardłem ulicą Kurniki na Galerię Krakowską gwarantuje gigantyczne korki i całkowite zablokowanie ruchu w tej okolicy!

Proponowanym zmianom mówimy zdecydowane „nie”, w ciągu jednego tylko dnia swój sprzeciw przeciwko zmianom w obrębie Starego Kleparza wyraziło około 500 osób – wśród nich klienci, mieszkańcy, pracownicy i przedsiębiorcy.

**DOMAGAMY SIĘ POZOSTAWIENIA ULIC DWUKIERUNKOWYCH: ŚW.FILIPA, DŁUGIEJ, KROWODERSKIEJ, CO UMOŻLIWI WYJAZD KLIENTOM I PRZEDSIĘBIORCOM Z TEJ STRONY MIASTA!**

192. Według mnie, Plac Szczepański powinien pozostać bez zmian. Chodzi o nie generowanie większego ruchu. Chodzi też o łatwiejszy powrót do tego miejsca np. mieszkańcom lub zaopatrzeniowcom, jak źle skręca. Dałem obrazek na stronie FB Zikitu.

193. Proszę zablokować ruch wokół placu Szczepańskiego! Usunąć taksówki i meleksy!

194. Chciałbym ograniczenia całkowitego od taksówek w centrum miasta. Często przekraczają prędkość. Poganiają przechodniów. Np. ulica szpitalna ma wąski chodnik - dużo ludzi tamtędy przechodzi i piesi się nie mieszczą. Natomiast ulica jest szeroka i głównie nastawiona na samochody. Niech piesi mają możliwość wchodzenia na ulice w centrum miasta i niech mają pierwszeństwo a taksówki wyrzucić w poza planty. Każdy może sobie podejść 5 minut do taksówki.

195. Uważam, że proponowane zmiany to krok w dobrym kierunku, jednak obawiam się, że te ograniczania będą tylko na papierze. W jaki sposób chcą Państwo kontrolować wjazd do strefy zielonej? Co rozumieją Państwo pod pojęciem carsharing? Przypuśćmy, że mieszkam w miejscu, gdzie obowiązuje strefa zielona i mam zamiar wyjechać gdzieś na wakacje/narty, to czy znajomy może podjechać pod moją kamienicę, abym mógł się spakować do jednego samochodu? Można to podciągnąć pod carsharing? Czy posiadając abonament na P1, mogę poruszać się po całej strefie zielonej?

196. Jestem za wprowadzeniem strefy ograniczonego ruchu.

197. Uważam że planowane zmiany są co do zasady słuszne i chciałem wyrazić moje poparcie jako mieszkańca Krakowa, pracującego w centrum (dojeżdżam z Olszanicy na Stary Kleparz). Jedyne chciałem zwrócić uwagę na trzy rzeczy:  
1) Respektowanie obowiązujących przepisów - często obserwuje jak pojazdy nieuprzywilejowane za nic mają ograniczenia ruchu. Na przykład często obserwuje jak samochody wyjeżdżają z ul. Garbarskiej na ul. Basztową. Kilka razy zwróciłem nawet kierowcy uwagę - bez żadnego skutku.  
2) Objazd Starego Kleparza - jest to bardzo ruchliwy fragment Starego Miasta i wydaje mi się że po zmianach sytuacja się może skomplikować, gdyż wiele pojazdów będzie nadrabiała sporo drogi aby spróbować jeszcze raz znaleźć miejsce do parkowania przy Starym Kleparzu i w przyległych uliczkach. Być może istniałoby jakieś alternatywne rozwiązanie?  
3) Uprzywilejowanie pojazdów elektrycznych - osobiście uważam że takie działania jedynie stygmatyzują mieszkańców których nie stać na takie pojazdy. Samochody elektryczne niestety zajmują taką samą ilość przestrzeni do parkowania i przyczyniają się do generowania natężenia ruchu w ten sam sposób auta zasilane paliwem.

198. Popieram, trzymam kciuki za Pana Franka.

199. Proszę rozważyć linię tramwajową okrężną ( dla turystów i mieszkańców w ścisłym centrum miasta) Łagiewniki-Kapelanka-Stradom-Straszewskiego-Basztowa- Westerplatte-Starowiślna- Kalwaryjska-Łagiewniki - w obu kierunkach z częstotliwością co 10 min.

200. Więcej biletomatów - bardzo potrzebny w okolicy przystanków Słomiana

201. 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 przekonującą
- 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?

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

203. 105 albo 405 przez dobrego pasterza do Barei i strzelców i będzie super :)

204. Proszę zrobić z Twardowskiego jednokierunkowa i przedłużyć tutaj strefę z Dębnik ze względu na Centrum Kongresowe  
<https://m.youtube.com/watch?v=SVcZPv34jm0>

205. Szanowni Państwo,  
Po obejrzeniu relacji na żywo z wczorajszych konsultacji z mieszkańcami Dzielnicy I, chcę wyrazić słowa poparcia dla proponowanych rozwiązań w zakresie zmian opartych o strefy ograniczonego ruchu. Nie mieszkam w centrum, ale pewnie jak każdy mieszkaniec, często je odwiedzam. Przyznam, że robię to tylko wtedy kiedy muszę, ponieważ odpycha mnie perspektywa przepychania się wąskimi chodnikami zastawionymi samochodami. Proponowane zmiany uwolnią przynajmniej te najważniejsze chodniki i pozwolą w miarę komfortowo poruszać się na nogach w centrum (szczególnie rodzicom z wózkami i niepełnosprawnym na wózkach). Mieszkańcy nie rozumieją, że proponowane zmiany są im na rękę, bo przyzwyczaili się do aktualnej organizacji ruchu. Brak zaufania do ZIKiTu, wypracowany przez lata, gra tutaj istotną rolę. Cieszę się, że Pan Łukasz wychodzi do mieszkańców i stara się z nimi rozmawiać. Mam nadzieję, że zmiany zostaną wprowadzone i z czasem poszerzone o kolejne rejony miasta takie jak Dębniki, osiedle Podwawelskie, Grzegórzki czy Krowodrzę.

Jeżeli chodzi o zmiany w komunikacji miejskiej to mam obawy, czy zmiana częstotliwości odjazdów linii 52 z 5 minut na 6 minut jest dobrym pomysłem. Mówicie Państwo o chęci zwiększenia dostępności komunikacji zbiorowej a jednocześnie zmniejszacie ilość tramwajów na godzinę dla mieszkańców Ruczaju. Tu prosilibym o rozważenie wprowadzenia linii co 5/10 minut a nie co 6/12 minut jak w propozycji.

206. Uważam, że należy dążyć do zmian w centrum miasta. Pracuję przy ulicy Dietla, poruszam się po centrum na rowerze i komunikacją miejską i dobrze wiem, że w ścisłym centrum Krakowa nie ma miejsca i czasu na poruszanie się samochodem. Licząc się z tym, że wiele osób mieszka i posiada samochód w obrębie II Obwodnicy, należy przeprowadzić tak zmiany, aby zachęcić ich nie do zostawiania samochodu przed kamienicą, ale do pozbycia się go na stałe. Dlatego popieram Państwa projekt ograniczenia ruchu jak i planowanych zmian w KM. Co więcej, uważam, że niektóre z Państwa działań powinny być bardziej radykalne i poprawiające w odczuwalny sposób transport miejski. Niestety w naszym mieście jest dużo osób, które na zmianach, a raczej protestach do tych zmian chcą zbić kapitał polityczny, oraz są "na nie, bo tak" i nie potrafią i nie chcą przyjąć argumentacji drugiej strony. Tutaj prosilibym Państwa, o zmianę dialogu z mieszkańcami. Wiedzą Państwo kto jest "krzykaczem", więc najlepiej jest tak organizować spotkania, aby zapraszać na nie konkretnych mieszkańców, których te zmiany na analizowanym terenie najbardziej dotyczą. Więc jeśli rozmawiamy o terenach zlokalizowanych przy ulicy Długiej, to najlepiej by przyszli tam mieszkańcy sąsiadujący z Długą, a nie Pan Krzykacz z Kalwaryjskiej. Najgłośniejsi są zawsze ci, co nic nie wiedzą i są z natury "na nie", a tymczasem spora część mieszkańców nie krzyczy, bo oni uważają te zmiany za właściwe i zmiany, które muszą nadejść, bo tak się dzieje w całej Europie.

207. Szanowni Państwo, chciałbym wyrazić swoje poparcie dla proponowanych przez ZIKiT zmian organizacji ruchu wewnątrz II obwodnicy, zwłaszcza wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Lubicz (wyeliminowanie blokowania tramwajów przez samochody na zwężeniu pod torami kolejowymi), ul. Długiej (wyeliminowanie lub skrócenie zatoru do Nowego Kleparza), ul. Westerplatte oraz ul. Karmelickiej.

208. Jako mieszkaniec śródmieścia, pragnę wyrazić poparcie dla proponowanych zmian. Niestety nie mogę uczestniczyć w konsultacjach, a w prasie czytam iż wielu uczestników tych konsultacji jest przeciwna zmianom. Myślę jednak, że to dosyć typowe iż wyraźniejszy jest zawsze głos przeciwników niż zwolenników jakiejś zmiany. Wśród moich znajomych, z których część również zamieszkuje wewnątrz II obwodnicy, spotykam się głównie z głosami poparcia.

209. Popieram całkowity zakaz ruchu na jak największym obszarze.

210. Proszę się upewnić, że samochody elektryczne i hybrydy z abonamentem E będą mogły wjeżdżać do strefy zielonej. Musi być jakaś legalna możliwość dojazdu do tej części miasta dla osób których potrzeby życiowe tego wymagają. Jeśli ktoś jest na tyle zdesperowany by wymienić samochód na hybrydę by tam dojeżdżać można uznać, że jest to na prawdę ugruntowana potrzeba. Bez tego takim osobom zostanie zdobycie meldunku w strefie i jazda na abonamencie P1 albo P2. Jeśli nie pozostawicie Państwo ludziom innej możliwości takich przypadków z lewymi meldunkami na pewno przybędzie.

211. Proszę rozważyć możliwość uzyskania ulgowego abonamentu P1 P2 od spełnienia przez samochód norm emisji Euro 5.

212. Bardzo proszę o korektę planu i nie wprowadzanie "strefy złotej" na ulicy św. Tomasza, jej wprowadzenie bardzo utrudni życie mieszkańcom, którzy i tak nie mają tu łatwo. Aby zmniejszyć liczbę samochodów w tej okolicy, można ograniczyć wydawanie identyfikatorów typu P1B TYLKO I WYŁĄCZNIE do mieszkańców i skrócić, bądź trochę zmienić godziny dostaw, kiedy np. kurierzy mają dostarczać przesyłki ?, ponieważ pod pozorem dostaw bardzo często stoją tu przez całe noce luksusowe samochody bez identyfikatorów [trudno mi uwierzyć, że dostarczają cokolwiek, poza ludźmi ], a Straż Miejska twierdzi, że jest bezsilna.

Wprowadzenie tych zmian spowoduje także jeżdżenie w kółko po samym centrum miasta, a to także zwiększy zanieczyszczenie, a chyba chodzi o to, aby Kraków uwolnić od smogu.

213. W pełni popieram Państwa Program Mobilny Kraków 2017. Jest to zdecydowanie krok ku lepszemu Centrum miasta.

Proszę nie słuchać grupki krzykaczy, którzy z zasady są na nie, tylko robić swoje! Życzę dużo wytrwałości dla Pana Łukasza Franka. Robi dobrą robotę!

214. Bardzo proszę o korektę planu i nie wprowadzanie "strefy złotej" na ulicy św. Tomasza, jej wprowadzenie bardzo utrudni życie mieszkańcom, którzy i tak nie mają tu łatwo. Aby zmniejszyć liczbę samochodów w tej okolicy, można ograniczyć wydawanie identyfikatorów typu P1B TYLKO I WYŁĄCZNIE do mieszkańców i skrócić, bądź trochę zmienić godziny dostaw, kiedy np. kurierzy mają dostarczać przesyłki ?, ponieważ pod pozorem dostaw bardzo często stoją tu przez całe noce luksusowe samochody bez identyfikatorów [trudno mi uwierzyć, że dostarczają cokolwiek, poza ludźmi ], a Straż Miejska twierdzi, że jest bezsilna.

Wprowadzenie tych zmian spowoduje także jeżdżenie w kółko po samym centrum miasta, a to także zwiększy zanieczyszczenie, a chyba chodzi o to, aby Kraków uwolnić od smogu.

215. Proszę rozważyć wprowadzenie jakiejś normalnej, kulturalnej, legalnej możliwości wjazdu do strefy. Np dla hybryd, samochodów elektrycznych, z abonamentem E. Może wprowadzenie abonamentu Pz za 350-500zł/msc? Najlepiej tylko dla samochodów spełniających normy Euro5.

Bez tego zacznie się kombinowanie z lewymi meldunkami na P1, P2. Oferty hoteli kawa + wjazd gratis. Carsharing z teściem lub kolegami z pracy. Dziwne pogotowia i inne prywatne służby techniczne. Codzienne dostawy spinaczy do swojego miejsca pracy w strefie.

O ile mogą Państwo nakładać opłaty parkingowe, uspakając ruch, dopuszczać ruch w określonych godzinach, robić ulice jednokierunkowe itp...(to wszystko bardzo dobry pomysł moim zdaniem)... to mam poważne wątpliwości czy mogą Państwo wprowadzać zakaz ruchu w obrębie praktycznie całej dzielnicy, na drogach publicznych, zwłaszcza w rejonie gdzie jest wiele budynków użyteczności publicznej. Jednocześnie wprowadzacie Państwo znaczne uprzywilejowania dla osób zameldowanych w tym rejonie przeznaczając publiczne ulice pod ich prywatny parking dla ich prywatnych samochodów po cenie wiele niższej niż rynkowa.

216. Komentarz do potrzeby dojazdu samochodem do Szkół im. Świętej Rodziny z Nazaretu.

Główne wejście do szkół znajduje się około 100 m od tarczy skrzyżowania Szlak - Pędzichów. Wg koncepcji ulica Szlak pozostaje ulicą ogólnodostępną. W związku z tym:

\* pozostają przy pomysłach pozostawienia ulicy Pędzichów w strefie zielonej

\*\* należy dążyć do maksymalnego uspokojenia ruchu pod szkołami podstawowymi.

\* na ulicy Szlak można wyznaczyć miejsca postojowe z ograniczeniem czasu parkowania do 10 min w dni nauki szkolnej w godzinach 7 - 10

\*\* liczba miejsc do ustalenia, wstępnie sugeruję wykorzystanie po trzy miejsca na ul. Szlak.

217. Chciałbym wyrazić swoje poparcie dla zmian proponowanych w ramach programu Mobilny Kraków 2017, tj.: ograniczenie ruchu samochodowego w centrum, zwiększenie priorytetu i częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej.  
Myślę że w działaniach ZIKiT brakuje przemyślanego i skutecznego programu edukacyjnego - skierowanego do mieszkańców - który przedstawiłby im zalety proponowanych zmian. Wobec tego osobom takim jak Pan Łenczyński łatwiej jest zebrać i zorganizować grupę "oburzonych", wraz z którą głosi nieprawdziwe tezy o tym, że ograniczenie możliwości dojazdu wszędzie własnym samochodem zabija handel i w ogóle życie społeczne w części miasta objętej zmianami. Doświadczenia z takich działań prowadzonych w wielu różnych miejscach na świecie dowodzą, że jest dokładnie odwrotnie niż wydaje się Panu Łenczyńskiemu - powinno mu to zostać udowodnione w sposób jednoznaczny, skuteczny i zamykający dyskusję.  
Liczę że ZIKiT nie ugnie się pod hałaśliwym naporem grupki protestujących i potrzebne zmiany będą skutecznie wprowadzane w centrum miasta, a w przyszłości także poza centrum. Jestem przekonany, że większość mieszkańców nie byłaby przeciw proponowanym zmianom, gdyby przedstawiono im argumenty w taki sposób, który byłby dla nich jasny i możliwy do zrozumienia. O wiele łatwiej jest zorganizować grupę osób będącą przeciw, która próbuje narzucić większości swój sprzeciw: większość popierająca zmiany nie organizuje zazwyczaj "protestów poparcia".

218. 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.

219. Niezależnie od zmian w strefach ustanówcie jednokierunkowy ruch na ul. Sobieskiego. Tak żeby dało się wjechać tylko od Siemiradzkiego i od Batorego, a wyjechać Kremerowską. Codziennie rodzice odwożący do szkół blokują tą ulicę rano i wieczorem

220. Zdecydowanie popieram zmianę organizacji ruchu na ul. Długiej, tak aby była ona jednokierunkowa od strony Alei Słowackiego w kierunku ul. Filipa. Sprawi to, że tramwaje jadące od strony Plant w kierunku Nowego Kleparza nie będą stać w korku.

221. Zdecydowanie popieram zmianę organizacji ruchu na ul. Długiej, tak aby była ona jednokierunkowa od strony Alei Słowackiego w kierunku ul. Filipa. Sprawi to, że tramwaje jadące od strony Plant w kierunku Nowego Kleparza nie będą stać w korku.

222. Szanowni Państwo, Na wstępie chciałem napisać że popieram zmiany które usiłujecie wprowadzić w życie, lecz widzę że idzie to mozolnie, trudno się zresztą dziwić.  
Dwie uwagi,  
Kwestia ruchu rowerowego, nie bójcie się (wbrew nawet pro-rowerowym) mieszać ruchu rowerowego z samochodowym, tak jest bezpieczniej, niż skakanie z DDR na ulicę i powrotem. Jadąc samochodem wołę mieć rower na ulicy koło siebie i widzieć go w pełnej krasie a nie wypatrywać jak mi wyskoczy gdzieś z dziwnego połączenia DDR z częścią dla samochodów. Jadąc rowerem, raczej nawet nielegalnie wole jechać wraz z samochodami, bo tak jest sprawniej szybciej, i nie rzadko wbrew pozorom bezpieczniej.  
Druga,  
Aktualny duży projekt zmian w centrum. Jest duży opór materii, trzeba coś dać w zamian i sensownie tłumaczyć dlaczego tak będzie lepiej, ludzie boją się zmian nie wiedzą co będzie dla nich dobre. Krótko, nie wróżę sukcesu bez obiecania i zajęcia się sprawą wielu "lewych" kart parkowania w strefie, systemu P&D który jest, ba nie ma Go, same obietnice nic nie dadzą trzeba pokazywać że się je buduje.  
Sama komunikacja, co z tego że jest, ile bym nie robił podejść do niej to prawie zawsze wychodzi że autem szybciej, wygodniej (piszę z perspektywy wschodnich rubieży Krakowa). Wiem że mogę podjechać samochodem a potem przesiąść się na KM, ale nie lubię pchać się gdzieś na siłę z parkowaniem wolałbym, jak człowiek skorzystać ze sprawnego systemu P&D



223. Dzień dobry. Jestem mieszkańcem dzielnicy pierwszej, mieszkam przy ulicy Wielopole. Stanowczo nie zgadzam się na zawarte w planie MOBILNY KRAKÓW 2017 zmiany w organizacji ruchu w obrębie plant. Twierdzenie, że poprzez wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na części ulic w obrębie pierwszej obwodnicy (ul. Gertrudy i Westerplatte) poprawi się jakość życia mojego oraz mojej rodziny zakrawa mi na ponury żart. Jestem kierowcą samochodu, ale również rowerzystą oraz pieszym. Zapewniam Państwa, że zarówno ja, jak i wielu z moich sąsiadów staramy się korzystać z samochodów naprawdę wtedy, kiedy musimy, bo tak, jak większość ludzi nie lubimy stać w korkach. Niemniej jednak, gdy już wsiądziemy do samochodu, to chcemy w jak najkrótszym czasie dojechać na miejsce. Proponowane przez Państwa zmiany nam to uniemożliwiają. Czy mogą mieć one wpływ na "uspokojenie" i tak już mocno ograniczonego ruchu tranzytowego przez centrum Krakowa (mam na myśli obręb Plant) - być może, ale moim zdaniem niewielki. Na pewno natomiast totalnie utrudniłyby życie mieszkańcom tego obszaru (całej pierwszej dzielnicy). Jako mieszkaniec centrum Krakowa, kochający to miasto, płacący tutaj podatki i dumny z tego, że ja i moja rodzina jesteśmy jego żywą i aktywną częścią pragnę wyrazić zdecydowany sprzeciw wobec nieprzemysłanych i sprzecznych z elementarną logiką działań urzędników ZIKIT-u, których jedynym pewnym efektem byłoby zrobienie z centrum Krakowa pseudoskansenu z mieszkańcami w roli niemających nic do powiedzenia statystów.

224. Dzień dobry, chciałbym zgłosić uwagi do utworzenia strefy zielonej na ulicy Pędzichów / Wróblewskiego. Przy tych ulicach znajdują się: Przedszkole nr 40, Zespół Szkół im. Świętej Rodziny (Szkoła Podstawowa + Gimnazjum + Liceum + Internat) oraz X LO. Utworzenie strefy zielonej uniemożliwi dowóz dzieci do tych placówek.

225. Popieram planowane zmiany w całości.

226. Bardzo mi się podoba

227. Popieram zmiany nowego planu zakładające znaczne zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów osobowych w ścisłym centrum miasta

228. Jak najbardziej popieram wyznaczone strefy i opis jaki został do nich zaproponowany.

229. Popieram zdecydowanie proponowane zmiany, przy jednoczesnym dopuszczeniu ruchu rowerowego w obu kierunkach na jezdniach, które mają stać się jednokierunkowe dla samochodów.

230. Popieram całym sercem że miasto powinno być przede wszystkim dla pieszych i rowerzystów, potem komunikacja miejska a na końcu transport indywidualny...Miasto tworzą ludzie nie samochody....

231. Dzień dobry,  
Popieram proponowane przez ZIKIT zmiany i wierzę, że tylko taki szeroko zakrojony projekt z WIZJĄ, której od lat brakowało w Krakowie, może coś naprawdę zmienić!  
Oby tak dalej, macie moje i wielu innych miejskich aktywistów wsparcie!  
Pozdrawiam serdecznie

232. Popieram!

233. Podział na 3 strefy - złotą, srebrną i zieloną to świetny pomysł! Myślę, że to znacząco wpłynie na poprawę jakości życia mieszkańców oraz uatrakcyjni centrum dla turystów

234. Ruch samochodowy powinien być znacznie ograniczony do II obwodnicy .

235. Jestem mieszkańcem ulicy Sw. 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.

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

237. Popieram zmiany , dobra robota ale proszę nie dzielić strefy P1 i w przyszłości dobrze by było jeśli cała strefa P1 byłaby objęta zakazem wjazdu i zostawić tylko dla dostawców, mieszkańców .Problem jest jak identyfikować gości hotelu i jak prowadzić kontrole proszę pomyślcie nad tym. Może jakieś plakietki wydawane przez hotele rozdawane w ograniczonej ilości i z chipem do weryfikacji. Pozdrawiam

238. 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 wyjazdu 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 staniami 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. Gdzie spodziewać się odpowiedzi?

239. Popieram! zróbcie coś żeby poprawić jakość powietrza...

239. Postuluję zmianę do projektu ruchu na ul. Wenecja w taki sposób, aby stała się ulicą ogólnodostępną. Wprowadzenie tam strefy zielonej uniemożliwi swobodny przejazd z północnej części strefy do części południowej bez wyjazdu przez ul. Krupniczą lub ul. Czarnowiejską na al. 3 - wieszczy, wykonania dwóch "nawrotek" na alejach po to, aby wjechać np. w ul. Piłsudskiego. Organicznie ruchu na ul. Wenecja to istotne utrudnienie m.in. dla osób, których dzieci uczęszczają do szkół w okolicach ul. Basztowej (szkoła muzyczna) czy Krowoderskiej (szkoła prywatna) i odwożą tam dzieci samochodem, co jest częste, bo nie są to szkoły rejonowe, do których raczej chodzi się na piechotę. Proponowane przeze mnie zmiana nie wpłynie raczej istotnie na pogorszenie warunków ruchu na ul. Wenecja. Konieczność przejazdu przez aleje, z reguły zakorkowane, będzie natomiast stanowić bardzo duże utrudnienie komunikacyjne, spowoduje istotnie większe korki na skrzyżowaniach ul. Krupniczej lub ul. Czarnowiejskiej z alejami (to drugie mocno korkuje się już teraz).

240. 1. Po zamknięciu zielonej strefy dla przyjezdnych umożliwicie łatwiejsze poruszanie się mieszkańcom samochodami. Mieszkając na Batorego utrapieniem jest powrót do domu, praktycznie o każdej porze dnia z południa Krakowa. Praktycznie połowa miasta jest osiągalna przez wiecznie zakorkowane Aleje i ciężko znaleźć inną drogę. Komunikacja niestety nie dojeżdża we wszystkie miejsca, a na rowerze podczas smogu lepiej się nie ruszać (tak, używam roweru, na którym 2-3 razy sprawniej można wszędzie dojechać, nawet podczas deszczu). Zmiana kierunku na ul. Michałowskiego ułatwiła by życie wielu osobom (aby można było jechać od Czarnowiejskiej do Karmelickiej). Nie ma w tej chwili alternatywy po za staniem w korku na alejach.  
2. W miarę możliwości i miejsca zapewnijcie kontrapasy dla rowerów na zmienianych ulicach.  
3. Stojaczki na rowery są fajne - ale montujcie w poprzek chodnika. Wiele razy widziałem jak kierowcy przytulają się do rowerów niszcząc je, byle się tylko wcisnąć.

241. komunikacje miejską blokują piesi. Bez kierowania ruchem pieszych Państwa wysiłki są daremne i bezsensowne. Najwyższa pora by to zrozumieć - wystarczy obserwacja skrzyżowania pod Bagatelą

242. Szanowni Państwo. Od wielu lat jestem antyfanem ZIKITu. Uważam, że jest to jedna z najgorzej działających spółek miejskich, której działania skutecznie obniżają jakość transportu (i życia) miejskiego. Od paru miesięcy zauważam jednak, że (o dziwo) proponujecie Państwo coraz to lepsze rozwiązania (buspas na Pilotów, zmiany w rozkładzie jazdy). Z nieukrywaną radością przyjąłem Państwa pomysł dotyczący reorganizacji ruchu w okolicy pierwszej obwodnicy. Z taką samą przykrością obserwuję próby storpedowania tej inicjatywy przez niektóre środowiska. Piszę do Państwa, żeby przekazać (choć pewnie o tym już wiecie), że poza osobami krytykującymi jest również spore grono osób popierających ten pomysł (i być może, żeby ten formularz przydał się nie tylko do zgłaszania skarg i zażaleń). Trzymam za Państwa kciuki i mam nadzieję, że poprzez konsultacje, edukację i informowanie o skutkach (złych i dobrych) wprowadzenia i nie wprowadzenia reorganizacji, uda się Państwu przekonać oponentów i przeforsować te zmiany. Pozdrawiam serdecznie.

243. 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)?

244. Szanowni Państwo! Na początek napiszę tylko, że nie chciałabym, żeby moja wypowiedź była gdziekolwiek cytowana i że jest tylko wyrazem uznania dla proponowanych zmian:)

Nie mieszkam w centrum, ale często w nim bywam. Od lat też poruszam się głównie komunikacją miejską, chociaż zdarza mi się jeździć do centrum samochodem. I mówiąc szczerze, jest to okropne... brak miejsca dla pieszych, smród, ruch. Warunki niekomfortowe nie tylko dla mieszkańców, ale też dla osób, które np. chcą spędzić miły wieczór na Kazimierzu. Serce mi się kraje, gdy widzę samochody na Placu Nowym (wg mnie tam nawet mieszkańcy nie powinni parkować, a w uliczkach bocznych) i w tych wszystkich wąskich uliczkach... Podobają mi się te, że idziemy w stronę modelu ograniczania ruchu samochodowego w centrum i w innych miejscach ważnych dla życia miasta. To powinna być przestrzeń dla pieszych, z zielenią i parkami, a nie parkingami wszędzie.. No chyba, że podziemnymi - to byłoby super wyjście, choć nie wiem, czy w Krakowie możliwe.

Trzymam kciuki za zmiany i wyrażam solidarność! Na Facebooku łatwo nie macie, niestety nie wszyscy rozumieją, że trzeba na takie kwestie patrzeć szerzej.

Pozdrawiam.

245. 1. Jako mieszkaniec ulicy św. Jana jestem zdecydowanie przeciwny ograniczaniu ruchu samochodowego na tej ulicy dla mieszkańców. Należy sprawdzać samochody wjeżdżające do strefy B, a nie karać czy ograniczać mieszkańców. Od ponad 2 lat, szczególnie w weekendy oraz w godzinach wieczornych na ulicy św. Jana i okolicznych ulicach znajdują się głównie samochody BEZ ŻADNYCH uprawnień do wjazdu. Straż Miejska jest całkowicie nieaktywna i nie reaguje na te nadużycia. To nie są pojazdy przedsiębiorców posiadających lokale w centrum, tylko osób przyjeżdżających do knajp, kin, restauracji itd. Powszechnie znana jest opinia całkowitej NIESKUTECZNOŚCI pracowników Straży Miejskiej.

2. Nie należy wprowadzać takich ograniczeń w ruchu, żeby mieszkaniec, który ma do przejechania np 400 metrów, musiał jeździć naokoło i pokonywał w centrum trasę kilka razy czy kilkanaście razy dłuższą, tylko dlatego że urzędnik ZIKIT tak sobie zaplanował (jak kiedyś car Rosji kolej transsyberyjską). To nie ma nic wspólnego z ekologią, przeciwnie znacznie zwiększa emisję spalin. Dlatego, dla mieszkańców stref A i B należy umożliwić jazdę Basztową, Dunajewskiego, Podwale etc (obwodnicą) w obu kierunkach - tak jak mogą samochody policji, rowery etc. Dlaczego ta ulica ma być całkowicie pusta, a wąskie uliczki Starego Miasta zatłoczone i zadymione ? Gdzie tu ekologiczne myślenie? (należy dla mieszkańców np. dopuścić prawo skrętu w lewo z ulicy Krowoderskiej na ul Basztową, po co mają jeździć naokoło przez plac Słowiański i ul Długą).

3. Niestety dotychczasowe działania ZIKIT budzą podejrzenie, że niektórzy decydenci NIE LICZĄ się z interesami mieszkańców, a być może nawet chcą ich ukarać za to, że mają przywilej mieszkania w strefie A lub B.

#### 246. Przebudowy i remonty chodników

Państwa starania o odzyskanie chodników dla pieszych są w mojej ocenie słuszne. Jednak zamiast zmieniać przyzwyczajenia ludzi aby nie parkowali na chodnikach, to sami Państwo utrwalacie ten stan rzeczy, przez źle zaprojektowane remonty i przebudowy ulic. Przykłady z ostatniego czasu to: ulica Reymonta, Dunajewskiego i Podwale, Kopernika, Radziwiłłowska i wiele innych. Z mojej strony wnoszę prośbę o odpowiednie projektowanie remontów i przebudów jezdni oraz chodników tak aby nie wyznaczać miejsc parkingowych na chodnikach, a w miejscach do tego celowo przeznaczonych. Na przykładzie ulicy Reymonta nie powiększono zatoki parkingowej. Wyremontowano chodnik, który i tak przeznaczono do parkowania. Proszę o przemyślane remonty.

#### 247. Dietla

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.

248. Uważam za mało restrykcyjne planowane ograniczenia w ruchu samochodowym w Śródmieściu. Aktualnie w czasie kiedy zanieczyszczenie zwiększa się wraz z rosnącą liczbą mieszkańców Śródmieścia, którą to liczbę zwiększają jeszcze bardziej studiujący na krakowskich uczelniach, kupujący bardzo często samochody przysłowiowe złomy o strasznej emisji spalin, strefa Śródmieścia powinna być tylko dostępna dla samochodów mieszkańców ze stałym zameldowaniem.

Dostęp dla samochodów dostawczych dla handlu powinien być tylko w godzinach wieczornych i nocnych. Samochody dla biznesów nie wymagających dostaw towarowych także nie powinny wjeżdżać, gdyż także blokują ulice w godzinach ruchu dziennego.

Komunikacja miejska jest na tyle rozwinięta, że przejechanie kilku przystanków tramwajem lub autobusem nie stanowi problemu.

Natomiast z całą pewnością poprawiłoby się powietrze w Śródmieściu.

249. Gdyby ruch na Starym Mieście był rzeczywiście udostępniony jedynie mieszkańcom (z wyjątkiem dla dostawców, poszczególnych służb itp. o wyznaczonych porach), byłoby pustawo. Natomiast często lepsze, "wypasione" samochody wjeżdżają z oznakowaniami dla niepełnosprawnych. Bardzo dużo zależy od kontroli Straży Miejskiej. Ilość samochodów zatłaczających uliczki Starego Miasta świadczy o jej braku, a nie ilości mieszkańców, których jest niewielu.

250. Szanowni Państwo,  
Jestem zdecydowanie PRZECIWNY propozycji zmian ruchu w centrum Krakowa. Uważam, że wbrew temu, co głoszą projektodawcy, skutek będzie oplakany. Efektem zmian będą piramidalne korki w otoczeniu centrum. To znacznie zwiększy zanieczyszczenie spalinami, utrudni i zwolni ruch samochodów obok centrum. Chcecie zmniejszyć ruch w centrum? Proszę bardzo, oto rozwiązanie, jak to należy zrobić. Ograniczyć zdecydowanie liczbę "wjazdówek" do Centrum. ŻADNYCH zezwoleń prywatnych (w tym nawet na prywatny samochód Prezydenta Miasta)m, jedynie służbowe samochody i ściśle limitowane!  
Łączę pozdrowienia.

251. Dzień dobry, jestem bardzo wdzięczny za tę inicjatywę i chciałbym wyrazić moje poparcie dla tych zmian. Chciałbym również zwrócić uwagę na to, iż na mapie planowanych zmian nie została w ogóle uwzględniona na mapie ul. Bartosza, która obecnie jest ślepa, gdyż przejazd na ulicę szeroką jest zamknięty znakiem zakazu ruchu i wjazd na ul. Bartosza powinien być objęty strefą zieloną. Jeszcze raz dziękuję za te zmiany i trzymam kciuki aby udało się to wprowadzić. Pozdrawiam.

252. Trzeba jednak pamiętać że nie wystarczy zwiększenie dostępności komunikacji miejskiej ale trzeba wziąć pod uwagę to żeby na tych trasach poruszały się pojazdy o najbardziej rygorystycznych normach EURO. Kraków musi pozbyć się autobusów niespełniających norm Euro 6. Jest to bardzo kosztowny proces i długotrwały, myślę że wszyscy jesteśmy tego świadomi. Ale nawet autobusy ze standardem Euro 5 czy 4 emitują więcej zanieczyszczeń niż wcześniejsze standardy euro. Obecnie jest znacznie lepiej niż 5 lat temu ale to nie koniec zmian. Na ten temat powstała obszerna praca magisterska na AGH proponująca zmiany i modernizację floty dla Krakowa bazując na wielkościach emisji zanieczyszczeń. Myślę że warto przeczytać.

253. 142 do Prądnika Czerwonego powinno być codziennie I to nie co pół godziny. 128 powinno przy tym zostać w aktualnym rozkładzie

254. W ślad za spotkaniami konsultacyjnymi z mieszkańcami zgłaszam zwoje uwagi do planu mobilny Kraków 2017; Jestem mieszkańcem ul. Pawiej i od lat piszę w sprawie usprawnienia parkowania dla mieszkańców tejże i ulic przyległych.

1. Pierwszy raz od lat widać chęć poprawy życia mieszkańców Dzielnicy I, można powiedzieć w końcu.

2. Zaproponowane ulice jednokierunkowe mają sens kiedy będzie możliwy dla mieszkańców wszystkich 3 nowych kolorowych stref objazd wokół plan niczym nie zakłócony. Nie powinno być wokół plan fragmentów ulic które np. otwarte są tylko dla strefy złotej i srebrnej.

3. Wjazd do strefy zielonej, i całą strefa zielona powinna obowiązywać przez całą dobę; tzn. nie powinno być możliwości parkowania nawet za opłatą samochodów nie posiadających identyfikatorów P1 i P1B po jakiejś godzinie, lub za opłatą przez cały dzień. Strefa zielona powinna być czymś na wzór strefy B.

4. We wszystkich nowych strefach nie powinno być możliwości wydzielania – sprzedawania, miejsc pod hostele, hotele itp. Nawet w ścisłym centrum jest dość dużo podwórek, które są dla takich celów wynajmowane. Sprzedaż miejsc może i intratna może doprowadzić, że przyjdzie ktoś i wykupi całą ulicę lub pół miasta.

5. Likwidacja wszelkich identyfikatorów „na okaziciela”. Pozostawienie ewentualnie identyfikatorów dla przedsiębiorców mogących wylegitymować się miejscem prowadzenia działalności w dzielnicy I. Założenie, że identyfikator przysługuje właścicielowi a nie pracownikom.

6. Parking przy św. Ducha obecnie dostępny dla wszystkich powinien być włączony do strefy zielonej, na innych tego typu parkingach w obrębie pierwszej obwodnicy również powinny obowiązywać zasady strefy zielonej.

7. Autobusy z ul. Kórnik posiadające tam swoje przystanki początkowe i końcowe powinny zostać przeniesione na ul. Pawią – odblokowało by to już teraz Pawią, która korkuje się głównie na skrzyżowaniach z ul. Kurniki z uwagi na ruch pieszy odbywający się z przystanków na tej ulicy w stronę Galerii i odwrotnie. Już teraz wystarczyło by zamontowanie sygnalizacji na tym przejściu aby udrożnić ruch i od czasu do czasu wstrzymać falę pieszych.

8. W Krakowie została wprowadzona darmowa komunikacja dla uczniów szkół podstawowych. Nie ma co się oszukiwać, że uczniowie klas 1-3 sami z tej komunikacji nie korzystają. Propozycja do Rady Miasta – wprowadzenia darmowych przejazdów dla osób odwożących dzieci do szkół na podstawie np. wótornika legitymacji uczniowskiej i na trasie z miejsca zamieszkania do szkoły (te informacje znajdują się na legitymacji). Lub wydawanie biletów okresowych na określonej trasie na podstawie właśnie miejsca zamieszkania i adresu szkoły.

9. W szkołach gdzie jest największy odsetek uczniów dowożonych umożliwić wjazd tylko na czas wysadzenia ucznia z auta, którego powinien przejąć dyżurny nauczyciel lub nauczyciele, którzy powinni odprowadzić uczniów bezpiecznie do szkoły.

10. Karty/Bilety dla osób odwiedzających mieszkańca strefy – taka propozycja pojawiła się w dniu 15 lutego na konsultacjach. Znając realia byłbym przeciw, aby nie pojawił się rynek wtórny a na nim sprzedawane te właśnie bilety. Problem z utrudnieniami dla znajomych, rodziny, powinna rozwiązać komunikacja zbiorowa.

11. Padła również propozycja dla Podgórze, że podobne rozwiązanie mogło by być tam wprowadzone. Przestrzegalbym przed tym planem tzn. nie tworzył bym czegoś na wzór zielonej strefy w innych dzielnicach miasta, ewentualnie tam gdzie jest problem z parkowaniem utworzenie strefy gdzie parkować mogliby tylko jej mieszkańcy ale możliwy byłby wjazd dla wszystkich. Patrząc jak szybko zmieniają się granice stref płatnego parkowania podobnie działa by się ze strefą zieloną.

12. Jednokierunkowa ul. Lubicz od Strzeleckiej powoduje że mieszkańcy ul Bosackiej będą mieli bardzo utrudniony dojazd do domów. Rozważył bym jeden kierunek od Bosackiej właśnie.

13. Strefa Zielona ma być czymś na wzór strefy B. Czyli przed strefą powinny stanąć znaki zakazu wjazdu z wyjątkami. Takie oznakowanie samo z siebie powoduje koniec z tranzytem przez centrum miasta a zatem warto rozważyć zmianę jednokierunkowych ulic tak aby co jakiś czas można się było z plant wydostać na np. Aleje. Na pierwszy rzut okaz większość ulic prowadzi do miasta mniej jest ulic wyprowadzających.

14. Pod rozważę należało by wziąć wprowadzenie zielonej strefy na ul. Bernardyńskiej i Kołetek, które zwłaszcza w weekendy stanowią darmowy parking dla turystów.

15. Wydawać by się mogło, że większość mieszkańców jest za proponowanym projektem. Kto by w końcu w Dzielnicy I nie chciał parkować w normalny sposób a nie szukać miejsca przez wiele minut. Gdyby jednak były wątpliwości proponowałbym aby za przykładem budżetu obywatelskiego dzielnicowego również plan mobilny Kraków 2017 poddać pod głosowanie. Nie referendum okółmiejskie ale głosowanie tylko i wyłącznie przez mieszkańców dzielnicy I tak jak głosowanie nad budżetem.

255. Popieram proponowane zmiany w organizacji ruchu w centrum. Jestem mieszkańcem Zabłocia i zależy mi, aby miasto było bardziej przyjazne dla mieszkańców. Sugeruję, aby jak najwięcej ulic objąć strefą ograniczonej prędkości do 30 km/h. Zmiany w komunikacji miejskiej też idą w dobrym kierunku - tramwaje i autobusy powinny jeździć często, aby pasażerowie chcieli korzystać z komunikacji miejskiej. Proponuję wyznaczenie więcej pasów dla autobusów (ul. Konopnickiej, Kamieńskiego, Nowohucka, Czarnowiejska). Warto, aby również poza godzinami szczytu i w weekendu tramwaje i autobusy kursowały częściej niż obecnie.

256. Gorąco popieram planowane zmiany!

257. W pełni popieram zmiany jakie proponujecie. Będzie to na pewno z korzyścią dla wielu mieszkańców Krakowa choć nie wszyscy zdają sobie z tego jeszcze sprawę. Tak trzymać !!!

258. Szanowni Państwo,  
Jako mieszkaniec ul. Czystej wnoszę postulat o włączenie ślepego odcinka ul. Czystej (od ul. Skarbowej do końca przy Al. Mickiewicza) do strefy zielonej. Już teraz w dni weekendowe na tym ślepych odcinku zaobserwować można dantejskie sceny związane z manewrami parkowania. Po wyłączeniu pobliskich ulic z parkowania dla przyjezdnych, mieszkańcom, będzie jeszcze trudniej tu zaparkować. Pozdrawiam,

259. Szanowni Państwo,  
z przykrością pragnę stwierdzić, że proponowane zmiany głównie wydłużą trasy dojazdu, a więc w większości zwiększą emisję spalin. Wiele proponowanych rozwiązań to drogi do nikąd, wymagające jazdy kilometrami w kółko. Jestem mieszkańcem ul. Wrzesińskiej, miałam ogromną nadzieję, że ruch na ul. Dietla zostanie ograniczony. Tym czasem wydaje się, że proponowane zmiany doprowadzą do gigantycznych korków na tej ulicy i trucie mieszkańców spalinami. Jestem przekonana, że pomysł tak szeroko zakrojonej reorganizacji ruchu jest przedwczesny. Obwodnica nie została ukończona, w dalszym ciągu brak przepustu pod wzgórzem św. Genowefy.  
Zwracam się z uprzejmą prośbą o wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych z centrum miasta i wprowadzenie zakazu wjazdu samochodów z silnikami diesla. Jestem głęboko przekonana, że powyższe rozwiązania znacznie poprawią sytuację miasta.

260. Dodatkowa linia autobusowa 452 z pętli Mistrzejowice, przez Bohomolca, Oświecenia i dalej po trasie 152. Większa częstotliwość linii 178. Powrót linii 128 Mistrzejowice - Rondo Grunwaldzkie. Bus pas od cmentarza Rakowice do Nowego Kleparza i od skrzyżowania al. Mickiewicza/ Lublańska do Dobrego Pasterza ( w obu kierunkach). Linia 14 przez ul. Mogiłską zamiast al. Pokoju. 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. Kierowcy autobusów nie mogą zrobić skrętu w prawo z Bohomolca w Dobrego Pasterza z powodu źle wyprofilowanego skrętu. Korek aut w przeciwnym kierunku blokuje możliwość wjechania autobusu.

261 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, oraz poleceniu służbowym Prezydenta Krakowa:  
<https://www.bip.krakow.pl/zalaczniki/dokumenty/n/153938/karta>

262. 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. Mam jeszcze propozycję, aby na ul. św. Gertrudy był nakaz jazdy w prawo w Starowiślnej. W przeciwnym wypadku nie zostałby przecięty ruch tranzytowy, a motorniczy, aby skręcić ze Starowiślnej musieliby wymuszać pierwszeństwo, tak jak ma to miejsce dzisiaj.

263. Proponuje zbudowanie kładki pieszo-rowerowej nad rzeką Wilga aby połączyć nowe osiedla w okolicy Garbarni i ulicy Radłówka ze szkołą podstawową numer 25 na ulicy Komandosów. Dzięki temu połączeniu duży obszar mieszkalny zyska bezpieczne połączenie ze szkołą ograniczając potrzebę dojazdu samochodem do minimum i wspierając mobilność  
<https://www.google.com/maps/place/Wilga,+Polska/@50.0389329,19.9370732,16z/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x471642c606cd28d9:0xea8aadd9add3cede>

264. Proszę o dodanie całego obszaru Ludwinowa (oś. Podwawelskie i okolice) do planu Mobilny Kraków 2017 oraz realizacji postulatów Społecznego Planu dla Ludwinowa jako całościowej koncepcji która nie dużym nakładem może się stać wzorcem dla organizacji przestrzeni z myślą o mieszkańcach.  
<https://www.slideshare.net/mobile/sociepka/spoeczny-plan-dla-ludwinowa-47305045>

265. Dzień dobry. Nareszcie dobre posunięcie! Tramwaj i autobus co 5 minut, wydzielone bus pasy, aby zapewnić płynność ruchu. Do tego rozwiązanie wjazdu do Krakowa np. Al. 29go Listopada, która jest zakorkowana od 7:00. Generalnie trzeba zrobić tak: zbadać czas przejazdu autobusu przy braku korków, np. w godz. wieczornych, a następnie wymusić płynny przejazd komunikacji miejskiej w pozostałych godzinach. Ponadto wykonać obwodnicę, aby samochody ciężarowe nie wjeżdżały do miasta.  
Pozdrawiam

266. 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. 'Oblężenie 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 mieszkaniac 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 objechanie wokół Plant. Wszystkie warianty zakładają dociążenie już przeciążonych układów i znaczne nadłożenie drogi (od 1 km do 4km). To chyba nie jest odpowiedź na redukcję smogu.

Bardzo proszę o ustosunkowanie się do obu punktów.



267. Dzień Dobry,

Nazywam się Paweł Zalewski, jestem właścicielem firmy która posiada placówkę sprzedaży na Rynku Kleparski Kiosk nr 5.

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.

Wytlumaczę 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 wykończeniu 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 cos 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 szczyścić 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.

268. Jestem mieszkanką Starego Miasta od pokoleń, tutaj pracuję wychowuję dzieci, robię zakupy, jestem za poprawa jakości życia i wprowadzaniu zmian na lepsze ale nie zgadzam się powodowanie blokady i ograniczenie dostępu ludziom do usług, sklepów i utrudnianie im życia. Wprowadzenie zmian bardzo utrudni nam dojazd do targowiska STARY KLEPARZ co spowoduje znaczne zmniejszenie ruchu na targowisku i w rezultacie POWOLNĄ AGONIĘ tego miejsca. Szanowni URZĘDNICY wprowadzajcie MYŚLAĆ o dobru miasta, jego tradycji i mieszkańcach. Nie wyobrażam sobie Krakowa bez placu targowego STARY KLEPARZ! a kto tam będzie chciał handlować jak nie będzie kupujących??????

269. Wreszcie miasto przystępuje do zmian w organizacji ruchu w ramach planu Mobilny Kraków. Ruszyły konsultacje i tylko mam nadzieję że plan nie zostanie odrzucony gdyż jak pisze jeden z mieszkańców w którym całkowicie się zgadzam „Groteskową absurdalną częścią życia krakowskiego są protesty w odniesieniu do każdej inicjatywy inwestycyjnej. Powtarzam raz jeszcze, każdej. Ciekaw jestem jak zdaniem tych protestujących miałyby wyglądać miasto gdyby te ich protesty były zawsze uwzględniane. Na to pytanie jednak nie odpowiedzą” (forum czytelników Dziennik Polski). Oczywiście będą potrzebne pewne korekty np. problem dojazdu kurierów, samochodów z towarami zamówionymi przez mieszkańców co jest bardzo popularne. Trzeba rozważyć również możliwość ruchu Mikołajska-Kopernika gdyż jak słusznie zauważają mieszkańcy mogą być problemem z wyjazdem z strefy srebrnej. Jednak reformy odwlekać dłużej nie można!!! Do Starego Miasta łącznie z Rynkiem zjeżdżają samochody z całego Krakowa, innych miast oraz coraz częściej z zagranicy. Zatarasowane są skrzyżowania, chodniki a mandaty najczęściej płacą mieszkańcy. Postawione znaki zakazu wjazdu, zatrzymywania się czy strefy zamieszkania nie są żadną przeszkodą, a uwagi do kierowców, że nie należy w danym miejscu parkować są traktowane w najlepszym razie lekceważącym uśmiechem. Nie dziwi mnie już jazda pod prąd ulicami jednokierunkowymi np. Szpitalną, św. Marka, św. Krzyża czy ostatnio Basztową. W dalszym ciągu spacerując po Rynku trzeba się rozglądać aby nie zostać rozjechany przez samochody najczęściej wyjeżdżające z ul. Jana i nie są to bynajmniej pojazdy uprzywilejowane czy inwalidów.

Od dwóch lat miasto udaje, że próbuje rozwiązać problem mieszkańców i pytanie co z tego wynika? W centrum wszędzie jest blisko i turysta może poruszać się pieszo. Natomiast proponowane przez urzędników możliwość poruszania się meleksów poza ścisłym centrum w celu dojazdu np. na Wawel czy Kazimierz jest zupełnie wystarczająca. Również dojazd do śródmiejskich hoteli to żaden problem.

Mieszkając na ulicy Szpitalnej widzę najlepiej, że przeważająca część turystów przyjeżdżających do Krakowa dojeżdża do hoteli taksówkami, a reszta korzysta z komunikacji publicznej. Często rezerwując hotele za granicą rzadko zdarza się by hotele w centrum miasta oferowały możliwość dojazdu do hotelu samochodami oraz możliwość parkowania.

Jeszcze jedna sprawa nie związana z ruchem samochodów ale bardzo istotna dla bezpieczeństwa mieszkańców. Wystarczyło kilka cieplejszych dni a już pojawili się na Rynku i Floriańskiej naganiacze oferujący wynajem segwayów czy trójkołowców elektrycznych. Tymi pojazdami bez żadnego ograniczenia poruszają się Floriańską i po Rynku Głównym głównie młodzież zagraniczna. Na ulicy Floriańskiej co chyba nikt łącznie ze Strażą Miejską nie wie jest wyłączony nawet ruch rowerowy (znak zakazu przy Bramie Floriańskiej), pytanie do urzędników i radnych Krakowa jest następujące: Kto będzie odpowiadał prawnie za rozjechanie dzieci czy dorosłych przez nastoletnich użytkowników w/w pojazdów, którzy oczywiście na pewno uciekną z miejsca wypadku? W Dzienniku Polskim z dnia 13 lutego br. można przeczytać min. o likwidacji segwayów, trójkołowców itp. Tylko na polepszeniu estetyki Starego Miasta wciąż toczy się dyskusja a wyników nie ma. Tu trzeba działać natychmiast a nie czekać do wiosny i wciąż skupiać się tylko na paniach z parasolkami czy podświetleniem dorożek.

270. Dzień Dobry,

Mam duże obawy jak wpłynie pomysł stref w ścisłym centrum na Półwsie Zwierzynieckie. Boję się, że jedno z najpiękniejszych miejsc w Krakowie (na razie zielone) stanie się wielkim parkingiem i korkiem (po to, żeby centrum było zielone). Czy przeprowadziliście analizy wpływu zmian na dzielnicę VII? Jeżeli tak, to proszę je zaprezentować, bo nie mogę ich znaleźć. Zwiększcie tę strefę na Stary Salwator i Półwsie, bo sprawicie, że mieszkanie u nas będzie nie do zniesienia.

Łączę wyrazy szacunku,

271. Mam uwagę co do ul. Pawiej. Wydaje mi się, że słuszne są obawy przedsiębiorców ze Starego Kleparza, że będzie problem z wyjazdem. Nie został przecięty tranzyt z południa na północ przez ul. Westerplatte i Pawią. Proponuję zatem, aby włączyć do strefy zielonej odcinek Pawiej, od skrzyżowania z ul. Lubicz, do ul. Kurniki.

272. Szanowni Państwo, Dotarła do mnie wiadomość jakoby prowadzone były rozmowy z PKP celem udostępnienia powierzchni pod planowaną estakadą dla SKA na parking. Chciałbym wyrazić swój stanowczy sprzeciw takiemu pomysłowi. Teren ten powinien być oddany mieszkańcom i zagospodarowany na podstawie konkursów architektonicznych, Jako mieszkaniec Grzegórzek nie chcę oszpecać samego centrum betonowym parkingiem. Skończmy raz na zawsze z dyktatem kierowców.

273. 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 wąsko 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.

274. Dzień dobry 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.

275. Szanowni Państwo, jako mieszkanka Starego Miasta w pełni popieram wprowadzenie planowanych zmian w organizacji ruchu. Nie przekonują mnie argumenty przeciwników zmian o konieczności dowożenia dzieci do szkół i dojściu wiernych do kościołów. Spokojnie można do tych placówek dojechać komunikacją miejską (sama mieszkając w Podgórzu dojeżdżałam tramwajem najpierw do szkoły podstawowej na ul. św. Marka, a następnie do liceum na ul. Studenckiej - naprawdę da się!). Niepojęte jest to jak trudno zmienić postawę typu: mam samochód, więc się nim "wożę" pod same drzwi. Każdy chętnie używa frazesów o ochronie środowiska, zmniejszeniu hałasu itp., ale jak trzeba poddać się pewnym ograniczeniom to podnosi się krzyk "pokrzywdzonych". W historycznych centrach miast na świecie znacznie ogranicza się ruch samochodowy, zwłaszcza na obszarach chronionych wpisem na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Godzą się na to mieszkańcy Kopenhagi, Londynu, Nowego Jorku, Melbourne, Sydney, robią to w imię dobra wspólnego - nam jednak brakuje takiej dojrzałości społeczeństwa obywatelskiego.

276. Mam nadzieję, że uda się Państwu wprowadzić ograniczenia w centrum w celu poprawy jakości poruszania się pieszych, rowerzystów oraz komunikacji zbiorowej. Obecnie często zdarza się, że tramwaje grzęzną w korku samochodowym przez co ich atrakcyjność spada. Torowiska i pasy dla aut powinny być odseparowane, a tam gdzie nie da się tego zrobić, ruch samochodowy powinien być ograniczony. Z niecierpliwością czekam na ostatni etap remontu Basztowej dzięki któremu fizycznie zostanie ograniczony ruch w centrum. Dobrze, że wraz z tymi działaniami zostanie zmieniona i wzmocniona siatka połączeń tramwajowych i autobusowych. Zachowania komunikacyjne mieszkańców należy zmieniać zarówno przez ograniczenia jak i podnoszenie atrakcyjności komunikacji. Mam nadzieję, że grupie krzykaczy z Podgórza nie uda się wpłynąć na ich zakres/czas wdrożenia i uda się poprawić komfort podróżowania dziesiątek, jak nie setek tysięcy mieszkańców.

277. 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 niemieszkających 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

278. 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.

279. Szanowni Państwo, Nie tylko ja, ale również zdecydowana większość moich krakowskich znajomych gorąco popieramy proponowane przez Państwa zmiany w organizacji ruchu w centrum. Uwolnienie chodników na minimalną szerokość 1,5m jest rzeczą niezbędną - zastawione autami chodniki to jedna z największych bolączek zabytkowego centrum miasta. Apeluję do Państwa o wytrwałość i determinację we wprowadzaniu w życie zaplanowanych zmian. Zapewniam, iż zdecydowana większość mieszkańców miasta jest po waszej stronie. Zaklinam: nie pozwólcie się sterroryzować bandzie krzykaczy, która dba tylko o swój partykularny interes. Czas uwolnić chodniki w centrum!

280. Jako mieszkaniec Krakowa bardzo popieram propozycje zmian w centrum. Nie ulegajcie grupie krzykaczy z Podgórze.

281. Chciałem przekazać że popieram plan Mobilny Kraków 2017 w obecnym kształcie.

282. Na co dzień jeżdżę samochodem, ale popieram politykę ograniczania ruchu samochodowego w centrum - które przede wszystkim winno być dla pieszych, rowerzystów i komunikacji miejskiej. Chciałbym móc przejść się swobodnie w centrum, nie przepychając się między samochodami.

283. W pełni popieram działania ZIKiT dotyczące ograniczenia ruchu samochodowego w centrum miasta, uwolnienia przestrzeni publicznych dla pieszych i zwiększenia częstotliwości kursowania komunikacji publicznej. Apeluję jedynie o to by nie wzmacniać jedynie kursów w godzinach szczytu, ale także poza nimi i w weekendy - tak aby oferta KZ była atrakcyjniejsza od podróży samochodem w godzinach, gdy płatna strefa parkowania nie funkcjonuje. Równocześnie postuluję o włączenie i integrację oferty roweru miejskiego do KKM.

284. Szanowni Państwo, chciałem napisać że w pełni popieram zaproponowane przez Państwa zmiany. Uważam że jest to niezbędny krok do tego, aby Kraków stawał się bardziej wielkomiejski, aby życie toczyło się na ulicach a nie w centrach handlowych, z korzyścią dla lokalnych przedsiębiorców i krajowego kapitału. Proponowałbym Państwu prezentowanie zdjęć ulic z różnych miast w Europie. Bywam ostatnio w Zurychu, gdzie na Bahnhofstrasse, najbardziej prestiżowej ulicy, mamy szerokie chodniki i ruch wyłącznie tramwajowy, rowerowy i pieszy. Nie ma również problemu z przejściem innymi ulicami i uliczkami w centrum, nikt by nie wpadł na parkowanie na chodniku. Dzięki temu miasto żyje i jest przyjazne mieszkańcom. Proszę wykazywać braki w logicznym rozumowaniu panów Łęczyńskiego i jemu podobnych - chcą więcej miejsc parkingowych, ale nie chcą wprowadzenia planu, który to umożliwi. Żenującym było również zachowanie Pana Wojewody Pilcha, który najpierw wydał decyzję o minimalnej szerokości chodnika, teraz zaczął się okrzykiem z niej wycofywać, a do sali na konsultacje nie wjechał autem tylko z powodu schodów - biedny musiał po nich wejść, będąc podwieszonym aż 1 metr od bramy. Trzymam kciuki, nie będzie łatwo, ale może małymi kroczkami zrobimy z Krakowa miasto.

285. Róbcie wszystko, żeby nie dać się zakrzyczeć samochodowym piniaczom. Te zmiany są niezbędne i macie poparcie ludzi. Naprawdę. Większość mieszkańców tego miasta podróżuje komunikacją miejską a nie samochodami.

286. W pełni popieram! Proszę realizować a nie cofać się pod wpływem grup interesu, których mało obchodzą ludzie a najwięcej ich własny interes. Miasto jest wszystkich, nie jednej czy drugiej osoby. Jeśli Państwo znowu wycofacie się ze zmian tak jak na Kalwaryjskiej to stracę szacunek dla pomysłów, które przedstawicie bo oglądanie mapek jest fajne ale ja chciałbym realnej zmiany.

287. Popieram zmiany mające na celu wzmocnienie komunikacji zbiorowej, pieszej i rowerowej. Chciałbym by chodniki były dla pieszych a samochody parkowały na jezdni. Chciałbym by torowiska były wydzielone albo oddzielone separatorami od samochodów. Chciałbym by było więcej buspasów. Proszę się nie ugiąć przed "krzykaczami z Kalwaryjskiej"

288. Gratuluję pomysłowi! Jest to świetny kompleksowy plan zmian dla naszego miasta. Dzięki wprowadzeniu go w życie, mamy okazję dogonić miasta zachodniej Europy, które są bardzo dobrze ułożone do życia. Transport zbiorowy powinien mieć absolutny priorytet bo to kręgosłup przyjaznego dla ludzi miasta. Proszę równocześnie nie przejmować mniejszością "krzykaczy", którzy zmiany chcą zablokować. Miasto jest dla ludzi, a nie dla samochodów. Nie pozwólmy żeby dla wygody małej grupy osób, tysiące mieszkańców Krakowa oraz gości miało wolniejszą komunikację i traciło swój czas. 100% poparcia dla ZIKITU!

289. Serdecznie proszę, nie dajcie się zakrzyczeć przez zorganizowane grupki wprowadzające chaos na konsultacjach społecznych. Pomimo, że projekt nie jest idealny, co pokazują merytoryczne wypowiedzi wśród hałasu krzykaczy, ten projekt powinien być wprowadzony natychmiastowo.

290. *Popieram planowane przez Państwa zmiany - ograniczenie ruchu samochodowego w centrum i wzmocnienie komunikacji zbiorowej, mimo że sam poruszam się na co dzień samochodem. Nie jest możliwe obsłużenie ruchu w milionowym mieście bez priorytetu dla KZ.*

291. *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.*

292. *Proponowałbym przygotować jakąś profesjonalną animację na temat zmian i korzyści z nich wynikających i wrzucić na facebooka oraz puszczać w pojazdach komunikacji miejskiej. Może na początek warto by wprowadzić strefy zielone tylko na pewnym obszarze, np. między Zwierzyniecką a Karmelicką i poczekać na opinie mieszkańców?*

293. *Dzień dobry! Jako mieszkanka Starego Podgórza mocno popieram zmiany proponowane przez Państwa - zarówno jeśli chodzi o ograniczenie ruchu i wprowadzenie stref zielonych pozwalających na rozwinięcie się spokojnego miejskiego życia jak i wzmocnienie komunikacji miejskiej, z której korzystam regularnie. Już zamontowanie separatorów w Kalwaryjskiej dało bardzo dużo, czekamy na więcej - może i na Kalwaryjskiej po uspokojeniu (może kiedyś jeden kierunek?) pojawi się w końcu więcej atrakcyjnych miejsc, gdzie będzie można wypić kawę, kupić książkę itd.? To już się dzieje w okolicach Korony, prosimy o więcej! Liczę na to, że zmiany uda się wprowadzić jak najszybciej i wreszcie będzie można chodniki nazwać chodnikami de facto, a nie tylko li de iure - proszę się trzymać i nie uginajcie się przed głośnymi, ale niemądrymi, lekko mówiąc, postulatami słynnej krzyżującej grupy z Podgórza.*

294. *Cieszę mnie planowane zmiany mające na celu usprawnienie komunikacji miejskiej. Jestem mieszkanką starego Podgórza, ale rozumiem potrzebę ograniczenia ruchu w centrum, tym bardziej że sama coraz częściej wybieram transport masowy.*

295. *W pełni popieram proponowane zmiany!*

296. *Krótko i zwięźle, jako mieszkaniec i właściciel firmy na Kazimierzu NIE zgadzam się na zieloną strefę. To zabije biznes. Pozdrawiam*

297. *Popieram wszystkie proponowane zmiany! Przyszedłbym na spotkanie aby krzyczeć o tym głośno i nawet rzucać mięsem, ale jakoś nie leży to w mojej naturze. Nie dajcie się krzykaczom!*

298. *POPIERAM zmiany! Ufam, że wyjdą one nam - mieszkańcom Krakowa - na lepsze. Dziękuję ZIKIT!*

299. *Witam! Proszę nie dać się zakrzyczeć mniejszości "podgórskiej", która w imię swoich wąskich interesów nie patrzy na problem komunikacji w Krakowie całościowo.*

*Jeśli teraz nie wprowadzimy zmian i nie uwolnimy miasta chociaż częściowo od samochodów, to już za kilka lat w tym mieście nie da się żyć. Potencjał Krakowa to jedno, ale w perspektywie rozwoju miasta sam nie wystarczy.*

*To co wielu odbiera jako rewolucję, jest tak naprawdę tylko budowaniem strategii która przyniesie korzyści za kilka lat.*

300. *Popieram zmiany zmierzające do poprawy komunikacji miejskiej w Krakowie!*

301. *Popieram zmiany ograniczenia ruchu*

302. *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.*

303. *Jestem stanowczo za zaproponowanymi zmianami. Boli tylko, że taka masa krzykaczy może spowodować brak realizacji tych zmian ;/. Czekam na dalsze propozycje zmian. Nie da się jednak chyba w 100% prowadzić konsultacje. W Polsce one zawsze będą wiązać się z wielkim awanturnictwem ;/*

<p>304. Szanowni Państwo, chciałbym krótko wyrazić pełne poparcie dla zmian. Pomimo, że częściej poruszam się autem niż komunikacją całkowicie popieram inicjatywę Pana Franka. Odchudzanie przez popuszczanie pasa, jak sugerują protestujący przeciw zmianom nie jest rozwiązaniem. Jeśli będą Państwo zdeterminowani za rok lub dwa inne miasta będą kopiowały dobrą zmianę. Pewnie słowa dobra zmiana dziś brzmią pejoratywnie, ale proszę być konsekwentnym, bo już teraz tysiące mieszkańców widzą pozytywne działania separatorów na Kalwaryjskiej i może nie zorganizują się tak jak protestujący, ale myślą pewnie podobnie do mnie.</p>
<p>305. W pełni popieram proponowane zmiany, trzeba zakończyć prowadzenie ruchu tranzytowego przez centrum Krakowa, zmniejszyć ilość samochodów oraz usprawnić komunikację publiczną.</p>
<p>306. Przecięcie tranzytu przez ciąg Gertrudy-Westerplatte: poprzez zrobienie strefy zielonej na odcinku ul. św. Gertrudy od skrzyżowaniu z ul. Sarego do ul. Starowiślnej. Można również rozważyć obowiązek skrętu w prawo w ul. Starowiślną (lub skrętu w prawo lub w lewo/zakaz jazdy na wprost, żeby nie udziwniać wjazdu taksówek w kierunku Siennej)</p>
<p>307. Wydłużenie strefy srebrnej na ul. Franciszkańskiej do skrzyżowania z ul. Straszewskiego - obecnie sporo przypadkowych osób tak wjeżdża i z rozpędu łamie zakaz ruchu na wysokości UMK, a jest tam spory ruch tramwajowy- pozostawia do dojazd do parkingów wewnętrznych.</p>
<p>308 Jako mieszkaniec Krakowa (dzielnicy XIV) zdecydowanie popieram wprowadzenie ograniczeń ruchu w centrum miasta. W zamian, wzmocniona powinna zostać komunikacja miejsca, szczególnie wieczorami i w weekendy, kiedy nie stanowi ona żadnej alternatywy (przy częstotliwości kursowania co 20 lub 30 minut nierzadko czas dojazdu/powrotu samochodem jest krótszy niż czas spędzony na przystanku). Ograniczenie ruchu indywidualnego w centrum powinno wiązać się z udostępnieniem większej przestrzeni dla pieszych (parkowanie na jezdniach i w zatokach, a nie na chodnikach) oraz lobbowaniem za podniesieniem maksymalnych stawek za parkowanie w strefie (koszt biletu 20-minutowego w KMK jest niemal równy... godzinie parkowania).</p>
<p>309. Szanowni Państwo . To dobry początek. I dobrze to koordynujecie pod kątem edukowania mieszkańców i organizowania ich wsparcia dla tego projektu. Pierwszy raz od dawna mamy do czynienia z sensowną spójną koncepcją krakowskiej administracji samorządowej. Ode mnie plusy, ale i zachęta, by myśleć, planować, edukować dalej, szerzej, głębiej. Bo planowane zmiany w strefach to mały pierwszy krok. Pozdrawiam</p>
<p>310. Doskonały pomysł! Mieszkam w centrum Krakowa (św. Filipa) i popierałbym ograniczenie ruchu samochodowego nawet, jeśli konsekwencją byłoby to, że sam nie mógłbym nim jeździć. Miasta są dla mieszkańców, nie dla samochodów!</p>
<p>311. Jako mieszkanka Krakowa z pełnym przekonaniem wspieram planowane zmiany możliwie jak największego ograniczenia ruchu samochodowego w Krakowie.</p>
<p>317. Cieszy nas propozycja wzmocnienia komunikacji do Ronda Czyżyńskiego, ale mieszkańcy Luboczy, Wadowa i Łuczanowic dojeżdżający do centrum miasta będą mieć w dalszym ciągu utrudniony dojazd do pracy i na uczelnię. Proponuję zmianę trasy przynajmniej jednej z linii dojazdowych takich jak 110, 117, 160, tak aby dojeżdżała do ronda Czyżyńskiego co znacznie poprawi komunikację tych osiedli peryferyjnych z centrum miasta.</p>
<p>312. Popieram planowane zmiany!</p>
<p>313. Szanowni Państwo, jako mieszkaniec i podatnik domagam się referendum w sprawie wprowadzenia stref (złota, srebrna, zielona). Z wyrazami szacunku</p>
<p>314. Dzień dobry, od pewnego czasu czasu jeżdżę linią 172 w Krakowie. Trasa Olsza II - Rondo Katynia i z powrotem. Trasa najkrótsza na tym odcinku. Trasę tę pokonuje się w ok. 15 minut (prosta droga), natomiast czas oczekiwania na przystanku jest kompletnym nieporozumieniem. Mpk 172 jeździ co ok. 20 minut. W godzinach 7.00 rano i 15.30 niejednokrotnie mpk przez korki się spóźniał, albo był taki tłok że nie dało się do niego wsiąść (za dużo osób), więc ten okres oczekiwania wydłużył się do 40 minut samego oczekiwania na przystanku (w jedną stronę). Przy takiej niegospodarności czasu jedyne co mogę zrobić to albo zacząć jeździć samochodem prywatnym bądź zwrócić się do Państwa z prośbą o interwencję w tej sprawie. Jest jakakolwiek szansa na zwiększenie częstotliwości kursów w tych godzinach, na tej trasie ? Uprzejmie proszę o odpowiedź.</p>

315. Witam, 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?

Niepokoń 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?

P.S.

Biorąc pod uwagę mój zawód, wiedzę oraz doświadczenie, chciałbym podzielić się refleksją.

Obserwując zmagania ZIKiT z mieszkańcami m.in. Podgórze jak i innych grup interesu, np. pojazdów elektrycznych, dostrzegam możliwość pracy nad poprawieniem komunikacji, public relations oraz w organizacji konsultacji i mediacji ZIKiT i reprezentujących go osób.

Proszę odebrać to jako słowa konstruktywnego feedback'u.

Chętnie pomogę w tych sprawach jeżeli Państwo również zauważacie że jest to dla Was trudne i potrzebujecie rozwijać się w tym kierunku.

Istotą jest przeprowadzić dobrą zmianę tak aby wszyscy byli jej uczestnikami, nawet jeżeli ZIKiT zrobi tak jak chce zrobić, ważne jest żeby wszyscy uznali że tak jest dobrze. Nie można narażać ZIKiT na śmieszność, wówczas grupy opozycyjne urastają w siłę i stawiają kolejne (niedorzeczne) warunki.

316. Szanowni Państwo,

W pełni popieram proponowane przez ZIKiT zmiany w polityce transportowej. Jako mieszkaniec który dzieli swój czas pomiędzy miejsce zamieszkania (Ruczaj) a miejsce pracy (ściste centrum, ul Sarego) widzę ogromną potrzebę zarówno poprawy dostępności komunikacji zbiorowej (szczególnie w weekendy i wieczorami) jak uspokojenia ruchu indywidualnego (samochodowego). Mam nadzieję że proponowane zmiany nie tylko dadzą dobre efekty, który zostaną docenione przez ogół mieszkańców, ale staną się zaczynem dalszych zmian, takich jak uspokojenie ciągu ul Dietla czy Alei Trzech Wieszczy (co byłoby w zgodzie z pierwotnymi planami dla tych ciągów ulic!). Serdecznie pozdrawiam i życzę wytrwałości w pracy nad lepszym transportem w Krakowie!

317. Popieram propozycję ZIKiT, jeśli chodzi o strefę ograniczonego ruchu! Ale polityka parkingowa to jedno, drugie to usprawnienie komunikacji miejskiej - tak żeby faktycznie opłacało się z niej skorzystać (nie chodzi tu o ceny biletów, a raczej o siatkę połączeń i częstotliwość kursów. bo jak samochodem dojadę w 15 minut, a autobusem w 30 z przesiadką...).

318. Szanowni Państwo, w pełni popieram projektowane przez Państwa zmiany w zakresie ruchu w centrum miasta oraz wzmocnienie komunikacji publicznej.

319. Gorąco popieram wszelkie możliwości poprawy funkcjonowania Komunikacji Miejskiej w Krakowie jak również ograniczenia ruchu dla Komunikacji Indywidualnej (piszę to jako kierowca). Proszę nie ulegać małym grupom interesu, które za wszelką cenę próbują utrzymać obecny stan.

Podobnie jak w przypadku separatorów na ul. Kalwaryjskiej najbardziej krzyczała grupa najmniej liczna. Te kilkadziesiąt osób próbowało pokazać jak bardzo cierpią podczas gdy setki jeśli nie tysiące osób cicho aprobowało te rozwiązania, bo dzięki nim podróż po tym ciągu stała się wreszcie cywilizowana. Gorąco popieram proponowane zmiany jak i zmianę Państwa podejścia jako Urzędu. W końcu cywilizacja i pomysłowość w Państwa szeregach zaczyna edukować społeczeństwo choć będzie to proces trudny, czego przykładem są sami miejscy (bez)Radni. Macie Państwo ogromne poparcie milczącej części społeczeństwa, która aprobuje i chwali sobie zmianę w mentalności ZIKiT. Jednak jak zawsze to Ci, którzy protestują są głośni, choćby było ich 100 razy mniej.

Pozdrawiam i życzę wytrwałości!

320. Życzę powodzenia w przeprowadzeniu projektu. Proszę się nie bać głosów populistów i polityków.

321. Szanowni Państwo, jestem mieszkanką Dzielnicy I i zdecydowanie popieram projekt zmian, które pragnie wprowadzić ZIKiT zarówno w obrębie ograniczenia ruchu w centrum, jak i planów dotyczących komunikacji miejskiej. Ruch samochodowy w centrum powinien zostać znacząco ograniczony, a samo centrum powinno zostać zwrócone pieszym, rowerzystom itp. Tak jest wszędzie na świecie! Świat zmierza w takim właśnie kierunku. Proszę się z tych zmian nie wycofywać!

321. Strefa ograniczonego ruchu ma sens pod warunkiem mocnego wzmocnienia Komunikacji Miejskiej, również pod kątem wydłużenia okresów szczytowych. W tym momencie np. częstotliwość kursowania trasy 178 spada już po 18 podczas gdy wiele osób pracuje do tej pory a często później jeszcze jedzie na zakupy. Dużym problemem tej linii na przystankach pośrednich jest brak punktualności, co w połączeniu z kursowaniem co 15 minut wydłuża efektywnie czas podróży o 7 minut, i utrudnia planowanie przesiadek.

322. Popieram wprowadzenie zmian, ponieważ ich skutki będą jedynie pozytywne dla mieszkańców Krakowa.

323. Jako mieszkaniec Podgórze w pełni popieram plan Mobilny Kraków 2017. Co więcej, popieram również propozycję ZIKIT aby rozszerzyć te rozwiązania na dzielnicę, Podgórze. Już w tej chwili większość osób mieszkających w Krakowie porusza się po mieście komunikacją zbiorową, pieszo lub rowerem. Z tego względu zdecydowany priorytet w mieście powinny mieć rozwiązania służące poprawie sprawności środków komunikacji miejskiej oraz poprawie bezpieczeństwa i komfortu osób pieszych i rowerzystów. W funkcjonalnym centrum Krakowa konieczne jest zdecydowane uspokojenie i uporządkowanie ruchu samochodów.

Należy szukać rozwiązań akceptowalnych przez możliwie duże grupy mieszkańców, niemniej milionowe, miasto o historycznej zabudowie i z problemem zanieczyszczenia powietrza, nie może być zakładnikiem relatywnie wąskiej grupy nałogowych użytkowników samochodów.

Sam jestem kierowcą z dużym stażem. Świadomie, w trosce o współmieszkańców, o dobro wspólne, ograniczam podróże pojazdami spalinowymi do niezbędnego minimum. W zamian korzystam z tramwaju, jeżdżę rowerem, chodzę piechotą. Jasno oczekuję, jak zresztą większość mieszkańców, silnego wsparcia tego rodzaju konstruktywnych postaw komunikacyjnych.

Tylko w ten sposób możemy czynić Kraków miejscem przyjaznym i wygodnym do życia.

324. 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 Grzegorzewska 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.

325. Zdecydowanie popieram przedstawione powyżej propozycje ograniczenia ruchu samochodowego w mieście i zmiany w komunikacji miejskiej.

326. Cześć, chciałem tylko dać znać, że bardzo podoba mi się ten projekt.

Pozdrawiam!

327. Wasze propozycja jest bardzo dobra. Proszę, nie ustępujcie pod wpływem kilkunastu krzykaczy. Dużo ludzi (myślę, że większość) popiera zmiany, ale niestety niemo.

328. Podobają mi się Państwa działania i rozbudziły we mnie nadzieję, że miejskie instytucje mogą patrzeć na miasto globalnie i z myślą o mieszkańcach. Mam nadzieję, że nie dadzą się Państwo zastraszyć grupie krzykaczy.

329. Planowane przez Państwa zmiany dotyczą wszystkich mieszkańców a nie tylko tych z centrum. Powinny być konsultowane ze wszystkimi i przyjęte w referendum. Ograniczenie miejsc parkingowych nie jest uzasadnieniem pośpiechu ani tak drastycznych ograniczeń. Najpierw należy wybudować trzecią obwodnicę pod wzgórzem z Ruczaju do Armii Krajowej. Bez tej drogi proponowane zmiany zablokują Aleje. Wyrażam negatywną opinię co do proponowanych zmian.



329. *Popieram plany wprowadzenia ograniczeń w centrum miasta. Uważam, że koncepcja zielonych stref wzorowana na idei superbloku jest trafna i będzie dobrze funkcjonować w śródmieściu Krakowa. Szczegółowa koncepcja musi zostać poprzedzona analizami symulacyjnymi na uszczegółowionym w obszarze centrum modelu ruchu. Należy sprawdzić kierunek ulic jednokierunkowych np. w postaci większej liczby ulic wyprowadzających ruch z centrum niż wprowadzających. Do wprowadzenia również rozwiązanie z koncepcji ruchu jednokierunkowego na I obwodnicy tj. wymuszenie prawoskrętu z ul. Westerplatte w ul. Lubicz z odwróceniem kierunku na ul. Lubicz. Lub inne rozwiązanie, które ograniczy ruch tranzytowy w relacji Dietla -> Wielopole -> Westerplatte -> Pawia, który jest znaczny i powoduje utrudnienia ruchowe w okolicy. Przedstawione na rysunku parkingi zakłamują rzeczywistość pokazując parkingi prywatne, hotelowe, do likwidacji (np. ul. Rajskiej) etc. Miasto powinno też w dalszej perspektywie rozwijać politykę parkingową w postaci parkingów podziemnych/kubaturowych również w centrum ale tylko pod warunkiem likwidacji miejsc naziemnych - ta uwaga, jak pokazuje dotychczasowa praktyka jest niestety mało prawdopodobna do realizacji.*

*Oдноśnie zmian w komunikacji miejskiej - niedoszacowany pozostaje kierunek wschód-zachód tj. relacje Bronowice - Nowa Huta, który od zawsze jest najbardziej obciążonym w Krakowie. Przedstawione propozycje skupiają się na relacjach z Krowodrzy Górki, Czerwonych Maków, Kurdwanowa, Bieżanowa. Zmiana częstotliwości z 5/10 na 6/12 może nieznacznie osłabić ofertę dla niektórych połączeń - do szczegółowego przeanalizowania.*

330. *Gorąco popieram. Powodzenia!*

331. *Szanowni Państwo, po konsultacjach na Kazimierzu chciałam wyrazić sprzeciw wobec zielonej strefy. Jednocześnie uważam, że wzorem innych miast Europy Zachodniej powinniśmy wprowadzić możliwość parkowania do 2 godzin.*

332. *Absolutnie nie dopuszczalny pomysł!!!! Niech Was "Ręka Boska" broni przed wprowadzeniem tych zmian. Ludzie z dziećmi nie będą w stanie normalnie podróżować po mieście!*

333. Samochód tylko wtedy, gdy jest to konieczne - zwłaszcza w centrum miasta - zgadzam się, jednak ZIKiT robi wszystko, co tylko możliwe, by maksymalnie obrzydzić i utrudnić korzystanie z samochodu w Krakowie, a nie tędy droga. Ludzie powinni mieć wolny wybór między różnymi środkami komunikacji i wybierać te, które w danej sytuacji są dla nich najlepsze. A nie te do których ich się na siłę zmusza. Wolny wybór powinien polegać być zapewniony przez równoprawne traktowanie samochodów, komunikacji zbiorowej (w tym miejskiej) i rowerów, a nie stwarzania jednym luksusu wolnego przejazdu wszędzie a innym ograniczania, zwężania i usilnego wciskania w korki. Jeżeli komunikacja miejska będzie wystarczająco konkurencyjna (darmowa dla mieszkańców, z odpowiednią opracowaną oraz skomunikowaną siatką połączeń z zapewnieniem odpowiedniej częstotliwości i ilości kursów - tak, by nie trzeba było tłoczyć się lub kilkanaście bądź kilkadziesiąt minut czekać na połączenie) to większość zrezygnuje z samochodów, zwłaszcza jeśli dodać do tego działania edukacyjne promujące odpowiednie nawyki transportowe. "Poprawa jakości życia" to w dużej mierze zmniejszanie korków i ułatwianie poruszania się mieszkańcom, a nie utrudnianie im tego i takie manipulowanie wszelkimi dostępnymi środkami, by maksymalnie obrzydzić im korzystanie z samochodów, nawet jeśli z jakichś względów i tak są na nie skazani. Podsumowując chodzi o działania pozytywne, czyli poprawiające komunikację zbiorową poprzez zwiększanie jej dostępności i jednocześnie maksymalną redukcję kosztów dla mieszkańców (dążenie do darmowej komunikacji). Niestety obecnie mam wrażenie postępowanie ZIKiT polega głównie na działaniach negatywnych, czyli nie zachęcających do korzystania z komunikacji zbiorowej i prawdziwie czynienia jej konkurencyjnej, a na maksymalnym obrzydzeniu i utrudnianiu ludziom korzystania z samochodów, bo jest to dużo łatwiejsze. Niestety ta droga prowadzi do coraz większych korków i trudności w poruszaniu się po Krakowie, a jeszcze przez wiele lat nie sprawi poprawy jakości życia.

Jeśli chodzi o planowane i wprowadzane zmiany:

1. Skoro głównym celem reformy komunikacyjnej w centrum jest dostosowanie ilości samochodów do ilości dostępnych miejsc parkingowych (tak głoszą urzędnicy ZIKiT), to może zamiast ograniczeń wjazdu wprowadzić znaną z wielu innych metropolii zasadę wjazdu w określone dni tygodnia bądź miesiąca np. w zależności o parzystości numeru rejestracyjnego bądź którejś z jego cyfr. Gdyż całkowite zakazanie wjazdu samochodem zupełnie nie spełnia przytoczonego powyżej hasła "a samochodem tylko wtedy, kiedy jest to konieczne", bo bezwzględnie od konieczności to uniemożliwia.
2. Co do planowanego zmniejszenia dopuszczalnej prędkości na Alejach Trzech Wieszców - obecnie w ciągu całego dnia na tym ciągu komunikacyjnym rzadko kiedy można rozwinąć prędkość większą niż 50 km/h z uwagi na korki oraz natężenie ruchu, więc ograniczenie dozwolonej prędkości nic nie zmieni - ergo jest bez sensu. Z kolei nocą ta podwyższona do 70 km/h prędkość umożliwi szybsze, sprawniejsze i płynniejsze poruszanie się nie zwiększając raczej jakoś realnie czy wyraźnie zagrożenia w ruchu drogowym, o czym świadczy obecnie występująca znikoma ilość zdarzeń drogowych na tym ciągu komunikacyjnym. Zatem w tym przypadku ograniczenie prędkości spowoduje tylko zmniejszenie przepustowości, spowolnienie ruchu i wydłużeniem czasu przejazdu, a nie sprawi jakiejś zauważalnej poprawy bezpieczeństwa - więc znowu bezsensu. Dlatego uważam, że nie powinno się obniżać dopuszczalnej prędkości na Alejach Trzech Wieszców - po co zmieniać coś, co istnieje od lat i generalnie nie powoduje problemów.
3. Jeszcze taka uwaga: Podróżujący komunikacją miejską (wiem, bo sam podróżuję) to w zdecydowanej większości piesi, bo do tej komunikacji i od tej komunikacji do swojego celu najczęściej przemieszczają się piechotą. Dlatego podane udziały w ruchu: 36,3% - komunikacja publiczna przy jedynie 28,4% pieszych, to jakieś wielkie nieporozumienie, błąd, nonsens i niezrozumienie - chyba, że to ja nie zrozumiałem intencji autora. Wydaje się jednak, że była to celowa manipulacja, bo zdanie dalej jest mowa o 75% pieszych oraz 25% samochodów (po zmianach) - zatem tym razem już podróżujący komunikacją zbiorową zostali uznani za pieszych... Tak czy inaczej coś tu się nie zgadza w tych zestawieniach...

334. Dzień dobry,

Jestem mieszkanką dzielnicy Śródmieście. Z uwagi na lokalizację mojego mieszkania najczęściej do przemieszczania wybieram swoje nogi. Uważam, że ograniczenie wjazdu samochodów do centrum jest doskonałym pomysłem. Samochody powodują silne zanieczyszczenie powietrza (nie tylko paleniska domowe) oraz emitują ogromny huk. Utrudniają też komunikację, tworzą się korki, na które traci się ogromne pokłady czasowe. Nowoczesne miasta zachodnie powoli rezygnują z samochodów, jako środków komunikacji stawiając na ekologiczniejszy transport zbiorowy. Tak również powinien postąpić Kraków. Dzięki temu będzie on przyjaźniejszy dla mieszkańców zmęczonych hałasem oraz nieprzyjemnym, niezdrowym zapachem spalin. Może Kraków stałby się on wzorem do naśladowania dla innych miast w Polsce? Kraków powinien rozbudować sieć komunikacyjną. Z całego serca to popieram. Dzięki temu kierowcy przesiądą się z samochodów.

Macie Państwo szansę odmienić Kraków i zmienić go z czarnego punktu na świecie (jest to skandaliczne, że Kraków jest jednym z NAJBARDZIEJ ZANIECZYSZCZONYCH miast Europy) w miejsce, gdzie będzie dało się spokojnie żyć, rozwijać, spacerować i oddychać pełną piersią. Wyrażam poparcie ograniczeniu ruchu w centrum i rozbudowie sieci komunikacji miejskiej.

335. Szanowni Państwo, wyrażam głębokie poparcie dla proponowanych przez Państwa zmian, mających na celu ograniczenie dominacji indywidualnej motoryzacji nad innymi formami mobilności. Jako mieszkaniec al. Daszyńskiego proszę o wprowadzenie zielonych stref także w mojej okolicy. Apeluję również o lepsze zabezpieczenie okolic przejść dla pieszych oraz skrzyżowań poprzez instalację fizycznych przeszkód uniemożliwiających postój aut. Popieram również pomysły redukcji liczby pasów i przenoszenia miejsc postojowych z chodników na jezdnie.

336. Macie pełne poparcie większości, nie przejmować się krzykaczami i do przodu! :)

337. jeśli mogę zasugerować - wprowadzenie kuponów dla mieszkańców (ich gości) jest mniej przyjaznym rozwiązaniem i zablokuje dłużej m-ca parkingowe, natomiast postój do godziny (ale z obowiązkiem wydruku bilecika z parkomatu - koniecznie, bo inaczej sprawdzanie tego będzie kłopotem - dobra byłaby opcja z wpisaniem nr rejestracji przy zakupie i na bilecie - wtedy system pamiętałby by nie wydawać drugiego "godzinnego" bilecika danej osobie) - jest krokiem w stronę mieszkańców i przyjezdnych, którzy mają coś do załatwienia konkretnego, a nie codziennie jeżdżą i parkują np. przy pracy. Kontrola to najłabszy punkt takich rozwiązań, ale bilecik z nr rejestracji w systemie by to wspomógł, by działało wedle zamierzeń. Oczywiście straż miejska powinna reagować na parkowanie zwłaszcza w miejscach niedozwolonych nie tak jak teraz (tylko po zawiadomieniu tel.) ale jeśli przejeżdżają obok zastawionego chodnika - od razu. Nielegalne parkowanie widzę codziennie, niezależnie czy jestem w centrum czy poza.

338. Dzień dobry,

Prowadzę szkołę jogi przy ul. Długiej 17 i z tego co widzę, planowane zmiany dotkną również mnie. W związku z tym mam kilka pytań. Oto one: 1. Od kiedy mają wejść zmiany? 2. Do jakiego miejsca ul. Długa będzie dostępna dla ruchu. 3. Czy jako prowadzący działalność pod w.w. adresem będę mógł dojeżdżać do lokalu i na jakich zasadach?

339. W pełni popieram przygotowany projekt zmiany organizacji ruchu w centrum Krakowa. Jest to realna szansa na ograniczenie ruchu samochodowego w ścisłym centrum miasta a jednocześnie uporządkowanie zasad parkowania. Nie może być tak, że to samochody są najważniejsze a piesi i rowerzyści zawsze są na końcu. Proszę się nie uginać grupce krzykaczy z Podgórze, która do tej pory nie przedstawiła ani jednego merytorycznego argumentu przeciwko planowanym zmianom.

340. Szanowni Państwo, postanowiłam swoje zdanie na temat proponowanych zmian wyrazić w formie elektronicznej z prostego powodu. Brałam już udział w różnych konsultacjach i scenariusz zawsze był taki sam. Grupa krzykaczy, którzy terroryzują każdego, kto ma inne od nich zdanie.

Chciałam podkreślić, iż moje zdanie na temat proponowanych zmian jest jak najbardziej pozytywne. Uważam, że już najwyższy czas wyrzucić ruch samochodowy poza ścisłe centrum miasta. Rynek Główny do południa dookoła obstawiony samochodami dostawczymi nie zachęca do zwiedzania ;) Mieszkam na ul. Szpitalnej. W związku z tym moją wypowiedź skupię przede wszystkim na pierwszej obwodnicy.

Całymi dniami parkują tutaj samochody nie tylko spoza centrum, ale i spoza miasta. Z rozmów ze znajomymi wynoszę również, że w Krakowie panuje przeświadczenie, iż na wjazd do I obwodnicy nie trzeba mieć zezwolenia. Zawsze jakoś się uda prześlizgnąć. Kierowcy także traktują przejazd przez I obwodnicę jako skrót oraz omijają tędy korki które tworzą się często na ul. Westerplatte. Dodatkowo po godz. 20:00 i tak nikt nie sprawdza, czy wjeżdżające i parkujące samochody mają stosowny identyfikator. I tak jest rzeczywiście. Nieczęsto widać-przynajmniej na „mojej” ulicy i najbliższych, służby, które powinny się tym zająć.

Problemem są nie tylko samochody prywatne, ale i taksówki. Wieczorami parkują dosłownie wszędzie, z chodnikami i „kopertami” włącznie. Dodatkowo w zimie, podczas postoju nie wyłączają silników. Potrafią tak czekać nawet 20 min na klientów. W związku z tym mam propozycję-dawniej, w obrębie I obwodnicy taksówki nie wjeżdżały dosłownie wszędzie-miały swoje miejsca postojowe. Może warto by było tę sprawę przemyśleć...

Jedyną rzeczą, która mi się niezbyt podoba jest dostawa towarów przedłużona do godz. 12:00 (a nie do 10 jak obecnie). Zdaję sobie jednak sprawę z tego, iż kiedyś nastąpić to musi.

Co się zaś tyczy planowanej strefy zielonej. W ostatnich latach zwiększyła się liczba turystów i mieszkańców. Stare Miasto, Kazimierz i Podgórze są stosunkowo blisko siebie. Dlatego też ludzie poruszają się po nich często "na piechotę". Zastawione samochodami chodniki tego nie ułatwiają. Uliczki są wąskie, przy nich znajduje się sporo lokali gastronomicznych, coraz więcej ogródków letnich. Ograniczenie ruchu i parkowania moim zdaniem wyszłoby wszystkim na dobre, a ruch jednokierunkowy usprawniłby komunikację.

341. Wyrażam swoje poparcie dla planowanych zmian.

342. Uważam, że ograniczenie ruchu samochodowego i wzmocnienie komunikacji miejskiej to bardzo dobry pomysł! Zastanawia mnie tylko jak taka zmiana może wpłynąć na intensywność ruchu samochodowego np na alejach (tam swoją drogą też przydałoby się ograniczyć ruch aby komunikacja miejsca mogła sprawniej działać). Niemniej pomysł bardzo dobry - Kraków jest typem miasta, w którym przemieszczanie się samochodem (szczególnie przez centrum) jest lekko chorym pomysłem i postawienie na komunikację miejską ma największy sens.

343. Zdecydowanie popieram proponowane zmiany, w dużym mieście komunikacja nie może być oparta o samochody. Niestety przez wiele lat samochody były faworyzowane finansowo, co daje obecne efekty w postaci korków, hałasu, spalin itd. Chciałbym, żeby poszczególne środki transportu były finansowane proporcjonalnie do popularności - czyli np. jeśli 5% podróży pokonywanych jest rowerem, to przynajmniej 5% środków powinno być przeznaczane na infrastrukturę rowerową.

344. STANOWCZE NIE!!!!!! dla planów ZIKiT

345. Popieram zaprezentowany pomysł, ale wydaje mi się, że lepszym rozwiązaniem byłoby ograniczenie wjazdu do stref zielonych tylko dla mieszkańców konkretnego superbloku a nie całego śródmieścia. Takie rozwiązanie sprzyja krótkim przemieszczeniom samochodem.

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

347. Dzień dobry,

Chciałam poprzeć proponowane zmiany. Nie jestem co prawda mieszkanką Śródmieścia, a Dzielnicy XIII, ale przyglądając się dotychczasowym konsultacjom, chciałam wyrazić poparcie dla zmian w ograniczeniu ruchu w centrum miasta. Niestety najbardziej widoczni czy też głośni są ich przeciwnicy. Dlatego chciałam poprzeć te zmiany, które finalnie poprawią jakość życia mieszkańców. Nie może być tak, że samochody są najważniejsze, a piesi czy użytkownicy komunikacji miejskiej się nie liczą. Ważne jest też żeby oferta komunikacji była na tyle atrakcyjna by przyciągała większą ilość pasażerów. Mam więc nadzieję, że ZIKiT nie przestraszy się i wytrwa we wprowadzaniu zmian.

348. Jestem mieszkańcem dzielnicy VIII. Uważam, że zaproponowane zmiany to krok w bardzo dobrym kierunku. Powinny poprawić punktualność KMK na ul. Długiej. Liczę też na dalsze ograniczenie ruchu samochodów na ul. Św. Gertrudy i Westerplatte, aby tramwaje nie były tam blokowane przez samochody osobowe. Mam też nadzieję, że nie jest to ostatni krok poprawiający komfort życia mieszkańców (ograniczenie ruchu tranzytowego samochodów i parkowania na ulicach przez przyjezdnych) i podobny plan będzie wprowadzony również w Podgórzu i Dębnikach. Pozdrawiam

349. Rodzina nasza mieszka na ulicy Loretańskiej od początku XX wieku, a moje wnuki są szóstym pokoleniem w naszym domu.

Dzisiaj jak chcę dowieźć teściową, czy 97-mio letniego ojca do lekarza, czy zrobić większe zakupy, nie mogę ruszyć auta spod domu, bo już pod nim nie zaparkuję, chyba, że po drugiej w nocy (wtedy ulice są puste).

Większość samochodów przejeżdża tędy tranzytem (np. spod Wawelu w Piłsudskiego, Garncarską, Krupniczą lub Szujskiego do Czarnowiejskiej) to są w większości samochody z obcymi rejestracjami (KRA, KWI, KMY itd.). Podobne też rejestracje mają samochody parkujące na chodnikach i w każdym dozwolonym i nie dozwolonym miejscu (pomimo wielokrotnych moich interwencji SM nie reaguje, tłumacząc, że nie mają tylu blokad).

Jak chcę pojechać do znajomych na Kurdwanów, Prokocim, czy do Bieżanowa to tam są znaki zakazujące ruchu po uliczkach osiedlowych z wyłączeniem mieszkańców. Takie same zasady winny być dla mieszkańców np. Piasku czy Kleparza.

Chodniki winny być zwrócone pieszym - sama nazwa chodnik wyjaśnia, że nie jest to parking.

Popieram nową koncepcję organizacji ruchu. Zwracam przy tym uwagę na szczególną kontrolę przestrzegania przepisów. Dzisiaj patrole SM "czają się" na kierowców np. pod Bankiem Rzemiosła na Dunajewskiego zamiast stanąć pod znakiem na początku ulicy i kierować nieuprawnione auta w Garbarską. Być może dobrym rozwiązaniem byłoby zamontowanie monitorów i karanie nieuprawnionych kierowców mandatami (jak jest to przy radarach). Bardzo często widzę też jadące auta "pod prąd" na Dunajewskiego czy Podwału - i nikt nie reaguje.

Działanie służb ma być przede wszystkim nastawione na prewencję. W dawnych czasach na każdym rogu stał milicjant i w razie czego kierował ruchem.

Uwagi szczególne:

- ulica Lenartowicza powinna być jednokierunkowa z wylotem (prawoskrętem) na Aleje. Dzisiaj nie można tam zawrócić bez zatarasowania ulicy.

- przejazd pod Wawelem (u wylotu ul. Kanoniczej) powinien być przerwany (strefa pieszo-jezdna) z wyłączeniem komunikacji zbiorowej.

350. Dzień dobry,

Byłem na kilku konsultacjach. Generalnie tylko na jednych na Studenckiej była grupa reprezentująca mieszkańców i to na tyle mocna aby nie dać dojść do głosu grupie z Podgórze, grupie przedsiębiorców i grupie meksiarzy, którzy to każdego kto ma inne zdanie potrafią obrazić i zagłuszać. Na większości spotkaniach pojawiają się te same pytania zadawane przez te same osoby i te same grupy osób, które zupełnie nie odpowiadają zwykłym szarym mieszkańcom.

Z wieloma mieszkańcami rozmawiałem i większość, duża większość, strefy zielone przyjmuje z zadowoleniem bo od lat domaga się wprowadzenia ograniczeń przede wszystkim w parkowaniu w centrum miasta. Ograniczeń, które umożliwiły by możliwość parkowania mieszkańcom właśnie.

Przedsiębiorcy z Kleparza nie wiadomo o co się boją bo duże gro klientów przychodzi na kleparz pieszo, ponadto zawsze pytają czy oni będą mieć ograniczenia - czy zostanie identyfikator dla mikroprzedsiębiorców, a co najważniejsze są przeciwko strefom zielonym i jednokierunkowym ulicą a, u siebie pod domem żądają wprowadzenia strefy i właśnie wprowadzenia ulic jednokierunkowych (patrz konsultacje w Jaszczurach głos Pana Lewandowskiego kupca z Kleparza). Nie może być tak, że grupka ludzi będzie decydować o strefach w centrum blokując ich wprowadzenia tylko dlatego, że u w Podgórzu jest konflikt mieszkańców z Zikitem.

351. Wprowadzenie większej liczby ulic jednokierunkowych (w tym ruchu w jednym kierunku wokół Plant) wpłynie na zwiększenie, a nie ograniczenie ruchu. Mieszkańcy strefy P1 będą musieli pokonywać większe odległości, żeby spoza niej dostać się do swoich posesji. Sam doświadczam tego od momentu wprowadzenia jednokierunkowego ruchu wokół Plant na odcinku od Filharmonii do Podwala. Mój dojazd wydłużył się o ok. 500 m przez zbudowanie na ww. odcinku ścieżki rowerowej, z której nikt nie korzysta. Rowerzyści nadal traktują pieszych na Plantach, a ja emituję więcej spalin i tkwię w coraz większych korkach na alejach Trzech Wieszczy.

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

353. Szanowni Państwo

Z wielką nadzieją konstatuje fakt zainteresowania władz Miasta sprawami poprawy jakości życia mieszkańców. Głównie w kontekście ruchu samochodowego, a także obszarów zielonych. W pierwszym przypadku samochody traktowane były niczym święte krowy poruszając się w dowolnych kierunkach, parkując w dowolnych miejscach w drugim tryumf lobby developerskiego skutecznie wypełniał betonem nieliczne enklawy zieleni centrum miasta.

Proszę mi nie mówić jak "wiele" się zrobiło by tę patologiczną sytuację zmienić, jak niesprawiedliwa jest moja ocena. Nie chcę dyskutować w ten sposób. Moje propozycje w części zostały zawarte w poprzedniej korespondencji ;

Tytuł jest ostry ? Jest taki jak moje emocje związane z autami w centrum miasta. Uważam, że samochody powinno się usunąć poza drugą obwodnicę. Transport w tym obszarze powinna zapewniać komunikacja miejska.

Pozostałości mentalności peerłowskiej powodują, że auto traktowane jest nadal jako symbol prestiżu i majętności. Do tego dochodzi wygoda i lenistwo, swoją korpulentność należy podwieźć pod sam sklep, do pracy dojechać do drzwi zakładu.....Ograniczone możliwości umysłowe nie pozwalają dostrzec kosztów takiego postępowania. Smród, hałas i ten złom rozlokowany w każdym wolnym zakamarku cudownych, średniowiecznych uliczek Krakowa zabija nas powoli, ale skutecznie.

Oczywiście, te zmiany, to dla mnie - kosmetyka. Zdaję sobie sprawę z jakim oburzeniem spotka się ta propozycja. Głupota ludzka nie zna granic. A więc traktuję ten pierwszy (?) ,nieśmiały krok jako...taktkę do realizacji w przyszłości WIELKIEJ STRATEGII - usunięcia złomu z centrum

Krakowa. (vide: Kopenhaga, Oslo, Madryt i inne).

Uzupełniając : warto skorzystać z doświadczeń innych miast;

- ograniczony wjazd do centrum - końcówka parzysta rejestracji w dni parzyste, nieparzysta w nieparzyste dni.

- obowiązek dwóch pasażerów w aucie na pierwszej i drugiej obwodnicy

- dofinansowanie i ulgi dla poruszających się ...rowerami

- może być także j.w. dla samochodów elektrycznych

- uruchomienie wypożyczalni aut elektr.

- no i ciągle jeszcze ślamazarnie przeprowadzana akcja "par and ride", za wolno, za mało !

To wszystko prawie co wyżej to wbrew sobie. Uważam ,że nie ma miejsca dla tak prymitywnego urządzenia jak samochód - w

centrum miasta. Ale przejściowo jestem gotów zgodzić się na pewne kompromisy. Byle nie trwał on za długo. Sytuacja wymaga radykalnych i szybkich rozwiązań.

Dlaczego Kraków nie może skorzystać z usług Jana Gehla ?!!

Przecież On ma znakomite pomysły i skutecznie je realizuje! Polecam, krakowianie na pewno nie będą żałować grosza.

Władzom Miasta życzę odwagi i determinacji w przeprowadzaniu zmian ,wynikających ze świadomości ,że

czas to ostatni by takie przeprowadzić.

354. Imprezy w klubach w centrum Krakowa zaczynają się często o 20, 21 i kończą się ok 23, 24 godziny. Powrót? Autobusy nocne? Jak często kursują? W tej chwili można spróbować zaparkować samochód wieczorem na którejś z ulic między Alejami a Plantami. Po zamknięciu tych ulic, realnie wygodny i szybki pozostanie powrót tylko taksówką. Dlatego jestem zdecydowanie przeciwny zamknięciu tych ulic. Zacząć trzeba od zorganizowania parkingów a dopiero potem wprowadzać ograniczenia. Pierwszym krokiem powinno być (po zakończeniu remontu mostu na Rudawie) przywrócenie zasad parkowania na al. 3 Maja tak jak przed budową parkingu przed Muzeum Narodowym

355. Mam pewne wątpliwości co do formy kontaktu. Dlaczego w formularzu są zwroty angielskie? Co to znaczy "other", submit, required question?

Obcokrajowcy dłuższy czas przebywający w Krakowie oczywiście też powinni mieć możliwość wypowiedzieć się w tej kwestii, ale nie kosztem j. polskiego !

Nie będąc pewny powyższych zwrotów proszę o potwierdzenie otrzymania moich uwag.

