

TRANSPORT

WPROWADZENIE

Miasto działa dobrze wtedy, gdy możemy się po nim szybko przemieszczać. Zamierzamy skoncentrować się na transporcie publicznym, żeby ułatwić wszystkim podróżowanie po Krakowie. Zmniejszenie korków w mieście możliwe jest tylko wtedy, gdy damy mieszkańcom możliwość wybrania innych środków transportu.

Korki w Krakowie to efekt zaniedbań w kilku obszarach zarządzania. Ruch międziodzielnicowy, który najbardziej wpływa na korkowanie się miasta, to efekt złego planowania przestrzennego, a także słabej oferty kursów komunikacji miejskiej. Dlatego rodzic często jest zmuszony do zawożenia dzieci do szkoły, później sam jedzie do pracy.

Wzmocnimy ofertę komunikacji miejskiej i sprowadzimy część transportu publicznego pod ziemię. W Krakowie powstaną nowe ulice, rozwiniemy także sieć dróg rowerowych i ułatwimy przemieszczanie się pieszo. W kwestii korków potrzeba kompleksowych, a nie punktowych działań. Wiemy, jak to wygląda i wiemy, jak to naprawić.

Nie chcemy nikogo zmuszać do korzystania z komunikacji publicznej, ale wiemy, że atrakcyjne alternatywy dla samochodu sprawią, że korki się zmniejszą, bo każdy najbardziej ceni swój czas i wygodę. Komunikacja szynowa to według nas najlepszy sposób na upłynnienie ruchu w mieście i jego udrożnienie. Rozpocznemy kluczową inwestycję, jaką będzie tunel lekkiego metra. Z peryferii Krakowa do centrum nie jest blisko, ale możliwe jest zapewnienie transportu, który skróci czas podróży na tych odcinkach. Wybudujemy nowe trasy tramwajowe, a miejsca, w których nie było do tej pory wygodnego transportu, połączymy z centrum za pomocą sprawnej i wygodnej komunikacji autobusowej. Nie zapomnimy o pieszych, o których bezpieczeństwo zadamy poprzez modernizację starych chodników i budowę nowych. Podróżowanie po Krakowie rowerem będzie łatwiejsze, gdyż do użytku mieszkańców oddamy nowe ścieżki rowerowe, a także doskonale wyposażone punkty obsługi jednośladów. Równoległe z rozwojem transportu miejskiego będziemy prowadzić działania, które poprawią jakość naszego codziennego życia, niwelując hałas, który może być prawdziwą zmurą osób zamieszkujących różne dzielnice Krakowa, a także konsekwentnie zwiększając ilość przydrogowej zieleni.

Krakowskie Lekkie Metro – KLM

Zbudujemy lekkie metro, przejeżdżające tunelem pod centrum. Ta inwestycja rozwiąże problemy krakowskiej komunikacji tramwajowej: wagony pojadą szybciej, z prędkością do 70-80 km/h i bezkolizyjnie.

Metro będzie obsługiwane przez dłuższe, pojemne składy. Dzięki pracy pod ziemią będzie też odporne na warunki atmosferyczne, a więc bardziej niezawodne. Niedopuszczalne jest zaproponowane przez obecne władze miasta poprowadzenie niektórych odcinków na estakadzie, bo to generowałoby hałas i wibracje oraz trwale zniszczyło krajobraz. Poprawimy też lokalizację przystanków, w tym konieczne zapewnienie przystanku przy Teatrze Bagatela.

Pierwsza linia lekkiego metra będzie prowadzić z Nowej Huty przez Bieńczyce, centrum i Miasteczko Studenckie do Bronowic. Równocześnie rozpoczniemy konsultacje z mieszkańcami w sprawie drugiej odnogi: z Alej Trzech Wieszców przez Kapelankę do Ruczaju i Klin. Ta nitka zostanie połączona z pierwszym odcinkiem, by zapewnić bezpośrednie relacje i szybki dojazd do centrum. Poza centrum lekkie metro zostanie podłączone do istniejących tras tramwajowych. Dzięki takiemu rozwiązaniu więcej mieszkańców zyska dostęp do podziemnej linii, a dodatkowe trasy zwiększą niezawodność połączeń. Aby utrzymać wysoką prędkość na odcinkach tramwajowych, usprawnimy ich przejazd, zapewnimy wyższy priorytet na sygnalizacjach świetlnych oraz wdrożymy nowoczesne rozwiązania infrastrukturalne, takie jak rozjazdy umożliwiające szybsze pokonywanie skrzyżowań.

Koszt budowy lekkiego metra to około 6 miliardów złotych. Sfinansowanie go z budżetu miasta jest trudne, dlatego będziemy zabiegać o finansowanie zewnętrzne: rządowe i europejskie.

Dlaczego lekkie metro, a nie po prostu metro? Standardowe metro jest rozwiązaniem docelowym i będziemy zabiegać o środki na jego budowę – wiąże się to jednak ze znacznie wyższymi kosztami zarówno samej inwestycji, jak i późniejszej eksploatacji. Zrobimy wszystko, żeby pozyskać na ten cel fundusze rządowe i unijne. Patrząc jednak w perspektywie najbliższych kilku lat, realizacja lekkiego metra jest znacznie bardziej realna.

Wielki program rozbudowy sieci tramwajowej

Tramwaj zapewnia częste i wygodne połączenie, które omija korki. Niestety wciąż wiele krakowskich osiedli nie ma dostępu do tego środka transportu. Dlatego naszym priorytetem jest zintensyfikowanie i przyspieszenie programu budowy nowych torowisk tak, by zapewnić jak największej liczbie mieszkańców dostęp do komunikacji szynowej.

Poza już zaplanowanymi liniami chcemy dodatkowo przyspieszyć projektowanie następujących tras, tak by w ciągu pięciu lat zacząć ich budowę:

- na Kliny i do przystanku kolejowego w Opatkowicach, z podłączeniem w przyszłości do systemu lekkiego metra,
- wzdłuż ul. Lema,
- do Walcowni i węzła w Luboczy – obecne władze miasta zlikwidowały tę trasę ze względu

na fatalny stan torowiska, a my naprawimy ich błąd i przedłużymy linię do Luboczy).

Chcemy też przeprowadzić szeroko zakrojone i rzetelne konsultacje społeczne w sprawie kolejnych nowych tras, tak by przygotować projekty w pełni odpowiadające na postulatory mieszkańców z zachowaniem charakteru danego obszaru. Dotyczy to torowisk:

- przez Piastowską i Miasteczko Studenckie,
- z Górki Narodowej przez Prądnik Czerwony do planowanego torowiska na rondzie Barei,
- z ronda Piastowskiego przez ul. Stella-Sawickiego do ronda 308 Dywizjonu,
- z Płaszowa wzdłuż ul. Nowohuckiej do ronda 308 Dywizjonu wraz z odnogą do Łęgu.

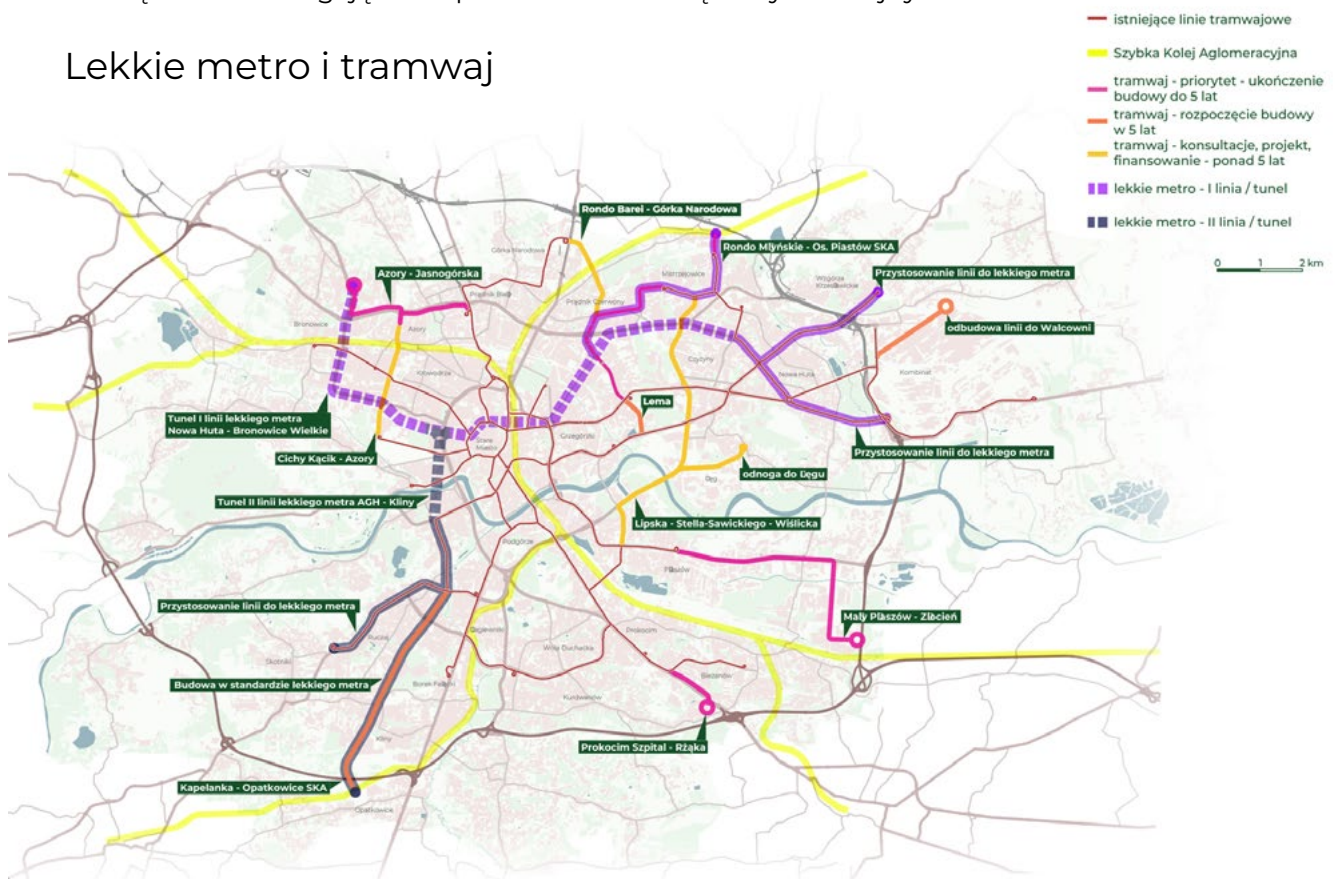
Zmienimy podejście do projektowania infrastruktury tak, by nowe torowiska były budowane w sposób przyjazny dla mieszkańców: z dużą ilością zieleni, bez morza ekranów akustycznych i przy zastosowaniu technologii eliminującej hałas.

Ważne jest również uzupełnienie brakujących relacji na skrzyżowaniach. To mniejsze inwestycje, które mają jednak kluczowe znaczenie dla tworzenia dogodnej komunikacji tramwajowej. Chodzi o:

- łącznik Nowosądecka – Wielicka (węzeł Bieżanowska), dzięki któremu będzie można poprawić ofertę tramwajową na ciągu kurdwanowskim oraz utworzyć połączenie tramwajowe z Nowego Bieżanowa i Prokocimia do Czerwonych Maków, na wzór dawnej linii 23,
- łącznik Mikołajczyka – pętla Bieńczyce (rondo Hipokratesa), który umożliwi zawracanie na wspomnianej pętli części tramwajów jadących od strony nowej trasy na Meissnera oraz poprawi obsługę Bieńczyce i Szpitala Rydygiera.

Powyższe plany są ambitne i będą wymagać dużych nakładów finansowych. Ich część można sfinansować z budżetu Krakowa, na pozostałe będziemy pozyskiwać środki zewnętrzne – zabiegając o wsparcie ze źródeł rządowych i unijnych.

Lekkie metro i tramwaj



Autobusy do białych plam transportowych

Bochenka, Starego Dębu, Tetmajera, Galicyjska, Stelmachów – to początek listy rejonów Krakowa, których mieszkańcy nie mają dostępu do komunikacji miejskiej i są skazani na długie wędrówki do najbliższych przystanków. Tymczasem aby komunikacja miejska była atrakcyjna, musi być przede wszystkim dostępna. Dlatego uruchomimy połączenia do białych plam transportowych, oferując alternatywę w przemieszczaniu się po Krakowie i poprawiając komfort podróżowania mieszkańców. Chcemy też skonsultować z pasażerami trasy nowych połączeń do Żabińca, do strefy ekonomicznej w Czyżynach, na Ciesielskiego czy na ciąg Zakliki z Mydlnik – Podłużna.

Nocny dla każdego

Podróż do domu w nocy komunikacją miejską to problem, z którym w Krakowie mierzymy się od dawna. Wiele osób przebywa w mieście do późna – czy to spotykając się ze znajomymi, czy pracując na wieczornych zmianach. Rozwiniemy siatkę nocnych linii, aby ułatwić mieszkańcom bezpieczne i komfortowe powroty do domów. Uruchomimy nocne weekendowe kursy do rejonów pozbawionych takich połączeń: Zesławic, Toń, Bronowic Wielkich, Kosocic czy ul. Żywieckiej, aby pasażerowie mogli bezpiecznie i wygodnie dotrzeć do swoich domów. Chcemy też dwukrotnie zwiększyć częstotliwość nocnych weekendowych połączeń, z 60 do 30 minut, na istniejących ciągach autobusowych m.in. do Nowej Huty, Wzgórz Krzesławickich, Kurdwanowa, Azorów i Płaszowa, a także uruchomić dodatkowe kursy do Swoszowic.

Zmiany w biletach, ale żadnych podwyżek

W ciągu ostatnich 5 lat Jacek Majchrowski przeforsował trzy podwyżki cen biletów MPK – a przecież żeby komunikacja miejska była dobrą alternatywą dla własnego auta, nie może być droga. Deklarujemy, że w nadchodzącej kadencji, która potrwa do 2029 roku, nie będzie podwyżek cen biletów MPK. Przywrócimy za to studencki bilet semestralny w cenie 150 zł za semestr. Dobre rozwiązania, takie jak korzystanie z komunikacji miejskiej, warto promować. Wszyscy na tym zyskamy: studentom zostanie więcej pieniędzy w portfelach, a Miasto może w ten sposób zachęcić kolejne osoby do wyboru transportu zbiorowego, również na stałe. Wprowadzimy także jednorazowy bilet, którego cena będzie uzależniona od przejechanego dystansu – dość płacenia za stanie w korkach. Ustanowienie w 2023 roku biletu metropolitalnego oznaczało ukryte podwyżki dla tych mieszkańców, którzy na co dzień dojeżdżają poza miasto. Będziemy dążyć do odtworzenia tańszego biletu miesięcznego mieszkańca na strefy 1+2.

Pełna informacja pasażerska

W Krakowie informacja pasażerska często jest niepełna. Nie tylko nie spełnia swojego zadania, ale nierzadko wręcz wprowadza w błąd. Mamy także impas w sprawie montowania na przystankach autobusowych tablic elektronicznych, które, podobnie jak dla tramwajów, podawałyby na żywo informacje o godzinach odjazdów. A przecież takie informacje są ważne przede wszystkim dla pasażerów autobusów, gdyż ten rodzaj transportu szczególnie narażony jest na opóźnienia. Na początek zamontujemy tablice elektroniczne na trzydziestu popularnych węzłach autobusowych, w tym przy Wiślickiej, na rondzie Matecznego, rondzie Mogilskim, Nowym Kleparzu czy przy Muzeum Narodowym. Na wszystkich przystankach w mieście i w aglomeracji zamieścimy dodatkowo kody QR do mapy pokazującej na żywo położenie pojazdów transportu zbiorowego. W systemie uwzględnione będą wszystkie pojazdy, zarówno MPK, jak i Mobilis. Dopilnujemy też, by przy ważniejszych inwestycjach – np. przy otwieraniu nowych torowisk – pełna lista planowanych zmian tras komunikacji miejskiej była przedstawiana z kilkumiesięcznym wyprzedzeniem, tak by był czas na konsultacje i uwzględnienie opinii mieszkańców.

100% taboru z niską podłogą

Będziemy kontynuować proces wymiany taboru, tak by w ciągu trzech lat wszystkie krakowskie tramwaje posiadały niską podłogę. Wcześniej, bo jeszcze w tym roku, wprowadzimy w pełni niskopodłogowe weekendy, dzięki czemu na liniach 21 czy 52 w soboty, niedziele i święta też będą pojawiać się wyłącznie nowoczesne wagony. Takie zmiany ułatwią korzystanie z komunikacji miejskiej osobom z niepełnosprawnościami, ludziom starszym czy rodzicom z wózkami dziecięcymi.

Przyspieszenie komunikacji miejskiej

Aby komunikacja miejska była atrakcyjna, musi jeździć sprawnie i punktualnie. Wdrożymy rozwiązania, które poprawią konkurencyjność transportu zbiorowego. Przy nowych inwestycjach będziemy planować dodatkowe wydzielone pasy dla autobusów. Zastosujemy również miejscowe przyspieszenia, przebudowując lokalne punkty spowalniające przejazd przy skrzyżowaniach, m.in. na ul. Nowohuckiej. Przetestujemy rozwiązania dla infrastruktury torowej wypróbowane w innych miastach – w tym nowoczesny typ rozjazdów przyspieszający przejazd wagonów na skrzyżowaniach czy podniesienie prędkości tramwajów na wybranych, długich odcinkach, np. między rondami Mogilskim oraz Grzegórzeckim. Zmienimy też sposób projektowania węzłów i skrzyżowań, by skrócić czas potrzebny na dojście do przystanku, m.in. poprzez uzupełnienie braków w przejściach dla pieszych.

Redukcja hałasu komunikacyjnego

Hałas wpływa negatywnie na nasze zdrowie fizyczne i psychiczne. Powoduje zmęczenie, stres, bóle głowy, problemy ze snem, a nawet pogorszenie słuchu. Jednym ze źródeł hałasu w Krakowie jest transport. Chcemy wdrożyć rozwiązania, które zmniejszą natężenie decybeli na drogach i poprawią komfort życia mieszkańców. Można to osiągnąć na wiele sposobów, np. przez zastosowanie cichej nawierzchni ulic, zakup szlifierki do szlifowania torowisk czy sadzenie dodatkowych drzew przy szlakach komunikacyjnych. Pozwoli to również zmniejszyć liczbę ekranów akustycznych, poprawiając estetykę miasta.

Reorganizacja jednostek odpowiedzialnych za transport w mieście

W 2018 roku władze miasta przeprowadziły reformę polegającą na likwidacji mającego fatalne opinie Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu (ZIKiT) i rozdzieleniu jego zadań pomiędzy inne jednostki. W efekcie powstały: Zarząd Dróg Miasta Krakowa, Zarząd Transportu Publicznego i magistracki Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu. Tylko te trzy podmioty zatrudniają obecnie ponad 800 osób, podczas gdy w ZIKiT pracowało mniej niż 500. Co więcej, część zadań dawnego ZIKiT przejęły także Zarząd Zieleni Miejskiej i Zarząd Inwestycji Miejskich. Niestety, w ślad za utworzeniem kolejnych instytucji wcale nie poszła poprawa funkcjonowania transportu w naszym mieście. Wręcz przeciwnie – można mieć wrażenie, że działania poszczególnych komórek nie są w ogóle skoordynowane, przez co wiele razy mieliśmy do czynienia z paraliżem komunikacyjnym. Również część urzędników przyznaje, że komunikacja między poszczególnymi jednostkami jest obecnie trudniejsza, co skutkuje m.in. wydłużeniem czynności formalnych czy czasochłonną korespondencją między wydziałami. Działań naprawczych wymaga także miejska spółka MPK, której funkcjonowanie jest dalekie od oczekiwań, a wywołane przez jej zarząd problemy kadrowe doprowadziły do ograniczenia oferty komunikacji miejskiej w wielu rejonach Krakowa. Przeprowadzimy audyt działania wszystkich jednostek odpowiedzialnych za transport w mieście i ich reorganizację.

Zielone inwestycje transportowe

Budowa linii tramwajowej do Mistrzejowic czy przebudowa ulicy Kocmyrzowskiej jasno pokazały, że w krakowskich inwestycjach transportowych w ogóle nie przywiązuje się wagi do kwestii zieleni. Niedopuszczalne są zaniechania w tej sprawie. Zdarzało się, że dopiero społeczny audyt, przeprowadzony przez mieszkańców, uświadamiał urzędnikom, że wielu wskazanych do wycinki drzew wcale nie trzeba było usuwać. Dlatego każda inwestycja transportowa będzie konsultowana z ekspertami od zieleni, a także z mieszkańcami. Będziemy hołdować zasadzie, że każde drzewo jest na wagę złota, dzięki czemu unikniemy niepotrzebnych wycinek.

DROGI, CHODNIKI, PARKINGI

Program budowy chodników – poprawa bezpieczeństwa pieszych, w tym dzieci

Chodnik przy drodze to nie kaprys, lecz podstawowa potrzeba komunikacyjna, zapewniająca bezpieczeństwo pieszych, w szczególności dzieci. Niestety wciąż na wielu krakowskich ulicach, mimo apeli mieszkańców, brakuje takiej podstawowej infrastruktury pieszej. Ten problem występuje np. w Tyńcu, Bieżanowie czy w peryferyjnych częściach szeroko rozumianej Nowej Huty. Dlatego uruchomimy lokalny program budowy chodników z prawdziwego zdarzenia, zapewniając powszechny dostęp do chodników.

Remonty lokalnych dróg oraz „Naprawa na telefon” – aplikacja do zgłaszania dziur

Dość niszczenia zawieszona, dość wstrząsów w czasie jazdy! W peryferyjnych częściach Krakowa (ale nie tylko) wciąż jest mnóstwo lokalnych dróg, które na remonty czekają nawet kilkadziesiąt lat, jak np. ul. Wysockiego. Doprowadzimy do kompleksowego przeglądu lokalnych dróg i ich modernizacji. Przygotujemy również aplikację, dzięki której w łatwy i szybki sposób będzie można zgłaszać ubytki w drogach. W ten sposób służby miejskie będą mogły sprawnie reagować na zgłoszone problemy, a mieszkańcy szybciej doczekają się poprawy stanu krakowskich ulic.

Park&Ride

Ograniczenie liczby samochodów wjeżdżających codziennie do naszego miasta to jedno z największych wyzwań, których realizacja zmniejszy korki oraz zanieczyszczenia w Krakowie. Żeby to było możliwe, kluczowe jest wybudowanie na terenie aglomeracji dużych parkingów przy stacjach kolejowych oraz przy węzłach przesiadkowych, z których skorzystają osoby codziennie dojeżdżające do pracy lub szkoły w Krakowie. Jednym z najważniejszych priorytetów naszej współpracy w ramach Metropolii Krakowskiej będzie nacisk na budowę takich parkingów, a także systematyczne zwiększanie częstotliwości Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej.

Lokalne parkingi miejskie

Polityka parkingowa w naszym mieście wymaga zmian. W ostatnich dwudziestu latach znacząco wzrosła liczba samochodów na naszych ulicach. Szczególnie wiele starszych osiedli nie jest dostosowanych do tych zmian, co sprawia, że znalezienie miejsca parkingowego w ich okolicach to codzienna strata czasu dla wielu mieszkańców. Niestety, efektami też są zastawione chodniki czy rozjeżdżone trawniki, co jest uciążliwością dla wszystkich pieszych, a w szczególności osób z wózkami dziecięcymi czy starszych. Chcemy to zmienić – wspólnie ze spółdzielniami i wspólnotami mieszkaniowymi wytypujemy miejsca pod budowę nowych

parkingów w okolicach osiedli. Będą w nich dostępne zarówno garaże na wynajem, jak i miejsca parkingowe dla jednorazowo odwiedzających dane osiedle. Wypracujemy model finansowania tych inwestycji, które będą współfinansowane przez Miasto, spółdzielnie, a także potencjalnie zainteresowanych wynajmem części miejsc parkingowych. Nowe parkingi nie będą mogły powstawać na terenach zielonych – będziemy szukali miejsc już zabudowanych, które mogą zmienić swoją funkcję, jak np. stare pawilony usługowe. Co więcej, gwarantujemy że nowe parkingi w parterach będą miały również lokale usługowe – dzięki ich wynajmowi będzie możliwe zmniejszenie kosztów utrzymania inwestycji. Chcemy szczególnie skupić się na poprawie sytuacji parkingowej krakowskich osiedli z dominacją funkcji mieszkaniowej, takich jak os. Podwawelskie, os. Dywizjonu 303 czy rejon alei Solidarności.

Pełna trzecia obwodnica – Trasy Pychowicka i Zwierzyniecka

Domknięcie trzeciej obwodnicy jest inwestycją drogową o kluczowym znaczeniu dla zmniejszenia korków oraz odciążenia centrum, w tym Alej Trzech Wieszców. Niestety przedstawiona przez urzędników wersja projektu bardzo silnie ingeruje w środowisko naturalne Krakowa, m.in. w unikatowy las łągowy w Przegorzałach, a do tego jest bardzo droga, co grozi odsunięciem jej realizacji w czasie o wiele lat. Przygotujemy nowy wariant, skonsultowany z mieszkańcami i zaprojektowany według współczesnych standardów, z uwzględnieniem rozwiązań tunelowych oraz funkcjonowania komunikacji miejskiej. Będziemy zabiegać o uzyskanie zewnętrznego finansowania, co umożliwi szybszą realizację obu tras.

Uzupelnienie siatki ulic

Wybudujemy brakujące połączenia drogowe, aby uzupełnić siatkę ulic – w tym ulice Iwaszki, 8 Pułku Ułanów oraz wydłużenie ul. Domagały do ul. Śliwiaka. Zrealizujemy też zaległe przebudowy ciągów, np. Kozienickiej oraz Chełmońskiego wraz z modernizacją skrzyżowania z Jasnogórką. Dopilnujemy, by drogi zostały zaprojektowane według najnowszych standardów, z nowoczesną i cichą nawierzchnią, a także by powstała należyta infrastruktura piesza oraz przystanki komunikacji miejskiej wraz z wygodnymi dojazdami do nich. Dzięki temu zwiększy się dostępność transportu dla wszystkich mieszkańców, zmotoryzowanych i niezmotoryzowanych.

NA ROWERY

Budowa 100 km dróg dla rowerów w ciągu kadencji

Zintensyfikujemy budowę dróg rowerowych. Przy budowie infrastruktury, w przeciwieństwie do wielu dotychczasowych inwestycji, będziemy bazować na standardach rowerowych, aby tworzyć bezpieczne i wygodne trasy. Tam, gdzie to możliwe, postaramy się o rozwiązania korzystne dla środowiska, m.in. tworząc szpalery drzew, dające cień rowerzystom. Priorytetowo potraktujemy inwestycje poprawiające spójność sieci rowerowej, takie jak: Węzeł Dąbie, Węzeł Podgórze, drogę przy Grzegórzeckiej, oraz trasę przy Nowym Kleparzu.

Stworzenie sieci parkingów rowerowych

W Krakowie brakuje parkingów rowerowych. Przykładami są wiecznie pełne postoje przy Dworcu Głównym czy przy pętlach w Płaszowie i przy ul. Rydla. Parkingi potrzebne są przede wszystkim w miejscach, gdzie mieszkańcy zostawiają swoje jednoślady na dłużej: przy dworcach, pętlach tramwajowych czy budynkach użyteczności publicznej. Problem z miejscami parkingowymi dla rowerów występuje również na starszych osiedlach. Wprowadzimy program wspierania budowy stojaków rowerowych dla spółdzielni mieszkaniowych oraz pilotażowo – program wynajmu boksów parkingowych dla rowerów, które z sukcesem działają m.in. w Holandii.

System Informacji Rowerowej

Oznakowanie tras rowerowych w Krakowie pozostawia wiele do życzenia: brakuje znaków, a jeśli występują, są różnorodne i trudne w zrozumieniu. Wprowadzimy jednolite oznakowanie dla całego miasta i uaktualnimy system informacji tak, aby każdy mieszkaniec bez problemu mógł korzystać z krakowskiej infrastruktury. Dodatkowo zapewnimy małą infrastrukturę odpowiadającą potrzebom rowerzystów: stworzymy nowe pitniki przy drogach rowerowych, zwiększymy liczbę stojaków i podpórek, a także poprawimy jakość ścieżek, m.in. wygładzając krawężniki czy przebudowując miejsca konfliktów pieszych i rowerzystów (np. Rondo Mogiłskie).

Remonty dróg rowerowych

Standard krakowskich dróg rowerowych nie jest jednakowy - część z nich wykonana została dawno temu i nie spełnia aktualnych norm. Nadal w wielu miejscach występują krawężniki, nawierzchnią jest kostka brukowa i w osi dróg zdarzają się niebezpieczne zmiany poziomów. Przeprowadzimy konieczne remonty dróg rowerowych, zwiększając ich bezpieczeństwo i komfort ich użytkowania.

Rowerowy obwarzanek

Małopolska słynie ze swoich ścieżek rowerowych, ale niestety duża część z nich kończy się na granicach Krakowa. Stworzymy ścieżki rowerowe do okolicznych miejscowości, umożliwiając ich mieszkańcom swobodny dojazd rowerem do Krakowa. Na liście naszych priorytetów są trasy do:

- Skawiny i Liszek: kładka na Wzgórzu Grodzisko, przejazd przy Opactwie w Tyńcu i rozwiązanie problemu przy Kolnej we współpracy z gminą Liszki;
- Niepołomic: wykonanie brakującego odcinka po lewobrzeżnych wałach od ujścia Serafy do ujścia Podłężanki;
- Zabierzowa: budowa brakującego odcinka VeloRudawa od Mydlnik do Balic, uzupełnienie lewobrzeżnych wałów;
- Zielonek: trasa wzdłuż rzeki Prądnik;
- Wieliczki: budowa drogi rowerowej od Zolla do Winnickiej;
- Igołomii-Wawrzeńczyk: dojazd od al. Solidarności do Igołomskiej.

Spójna i bezpieczna infrastruktura – koniec z rowerowymi fuszerkami

W Krakowie od kilku lat obowiązują zarządzenia prezydenta dotyczące standardów infrastruktury pieszej oraz rowerowej. Są to dobre dokumenty – opracowane wspólnie z ekspertami oraz mieszkańcami. Niestety, miejskie jednostki notorycznie je ignorują, mimo że w teorii mają obowiązek je stosować i tego samego wymagać od projektantów, którym zlecają prace. W praktyce nie spotykają ich z tego powodu żadne konsekwencje. Najwyższy czas to zmienić!

Nie może być tak, jak w przypadku nowej inwestycji wzdłuż Rudawy, gdzie Zarząd Zieleni Miejskiej przeforsował projekt wbrew uwagom mieszkańców i rowerzystów, bez tzw. audytu rowerowego. W efekcie już teraz wiemy, że wygeneruje to konflikt i niebezpieczne sytuacje między spacerowiczami, rowerzystami i innymi użytkownikami. A wystarczyło wysłuchać głosu ekspertów... Takich przykładów jest niestety znacznie więcej.

Urzednicy miejscy zostaną zobowiązani do przestrzegania standardów infrastruktury pieszej oraz rowerowej. Co więcej, skończymy z „rozzuceniem” projektów pomiędzy wszystkie miejskie instytucje. W ostatnich latach różne projekty realizowały ZZM, ZIM, ZTP, ZDMK czy spółka Trasa Łagiewnicka – nie mówiąc o tych realizowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Tymczasem za budowę infrastruktury pieszej i rowerowej powinna odpowiadać jedna miejska instytucja, której pracownicy muszą mieć kompetencje do weryfikacji projektów oraz tworzenia bezpiecznej i przyjaznej infrastruktury.