

CRACOVIA URBS EUROPAEA



KONFEDERACJA NA RZECZ PRZYSZŁOŚCI KRAKOWA
ul. Miodowa 41/14, 31-052 Kraków, tel. (12) 429 43 01

Wnioski

w związku z ogłoszeniem Prezydenta Miasta Krakowa z dn. 7 marca 2008
o przystąpieniu do sporządzania zmiany studium uwarunkowań
i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa

CZĘŚĆ 3:

WYBRANE ZAGADNIENIA KOMUNIKACJI W KRAKOWIE

Oprac. zespół ds. zagadnień komunikacji CUE, kier. mgr inż. Marian Kurowski,
Kraków, czerwiec 2008 r.

UWAGI OGÓLNE

Nieustająco niedokończony układ drogowy Krakowa jest źródłem wielu codziennych konfliktów i uciążliwości. Najłatwiej dostrzegalna jest niefunkcjonalność ulic Krakowa dla codziennych dojazdów, przy równocześnie rosnących wskaźników skażenia i poziomu hałasu w mieście. Tymczasem w Krakowie nawet bogaty układ drogowy będzie za mały. Z kolei nawet duży potencjał ruchotwórczy w centrum mniej oddziałuje na obciążenie układu, jak identyczny potencjał w obszarze peryferyjnym.

Miasto ma i powinno kontynuować układ komunikacyjny promienisto-koncentryczny. Należy dążyć do zapewnienia łatwości objazdu Krakowa, lecz samo centrum powinno być nieprzejezdne albo bardzo trudne do pokonania.

Poprzez pojęcie centrum rozumiemy obszar, zamknięty ulicami tworzącymi drugą obwodnicę: Aleje Trzech Wieszców – Montelupich – Lubomirskiego - Powstania Warszawskiego – Herlinga Grudzińskiego – Powstańców Wielkopolskich – Powstańców

Śląskich – Konopnickiej. W centrum miasta są instytucje, ale również mieszkają mieszkańcy. Centrum miasta nie może zostać wyludnione i winno być wielofunkcyjne. Wtedy centrum naprawdę żyje i jest prawdziwe.

Tymczasem polityka stosowana w mieście nie chroni centrum przed tranzytem, np. zatłoczone samochodami i zadymione są rejon Wawelu, ul. Stradom, Dietla, Łobzowska, Krowoderska, Westerplatte, Kalwaryjska, Limanowskiego. Jedynym rozwiązaniem jest poszerzenie strefy ograniczonego ruchu. Stare Miasto, Stradom, Kazimierz, w szczególności Krakowska, środkowa część Podgórze, ul. Długa, Warszawska, Plac Matejki – tu przede wszystkim powinna być strefa piesza (gdzie pieszy ma pierwszeństwo i jest możliwość dojazdu samochodem). Obszar w centrum winien być zdecydowanie pozbawiony tranzytu indywidualnego. W obrębie drugiej obwodnicy ruch kołowy ograniczony; komunikacja zbiorowa, rower, ulice tramwajowe nieprzejezdne dla samochodów. Wjazd do centrumi parkowanie pojazdów tylko dla mieszkańców oraz w wyjątkowych sytuacjach. Centrum powinno być podzielone na sektory, przy wprowadzeniu zasady znacznego utrudniania lub wykluczenia (dla nieuprawnionych) przemieszczania z sektora do sektora. Rozprowadzać ruch do sektorów powinna druga obwodnica.

Podstawą rozrządu ruchu w mieście winna być trzecia obwodnica. Jako podstawę komunikacji publicznej w mieście należy uznać tramwaj.

Priorytet, zwłaszcza wewnątrz trzeciej obwodnicy winna mieć komunikacja zbiorowa, przy czym metro uważamy (obecnie) za zupełnie nieopłacalne wobec potencjalnych i wciąż nie w pełni wykorzystanych innych możliwości Krakowa w zakresie komunikacji publicznej (tramwaj, linie kolejowe, Wisła) i indywidualnej (rowery). Ciągi tramwajowe winny być ciągami tramwajowo-rowerowo-pieszymi. Należy odejść od praktyki łączenia ciągów tramwajowych z kołowymi. Busy, będące istotnym składnikiem komunikacji, powinny docelowo dowozić pasażerów, w zasadzie, nie dalej, niż do trzeciej obwodnicy. Powinny one być obowiązkowo włączone w zintegrowany system taryfowy.

Należy utworzyć system ciągów rowerowych, obejmujący całe miasto i wiążący je z otoczeniem. System ten powinien wyznaczać trasy alternatywne wobec układu drogowo – ulicznego. W przypadku braku możliwości rozwiązań alternatywnych należy uzupełnić istniejące odcinki ulic i dróg o ścieżki rowerowe, odseparowane od jezdni. Należy zwiększyć ilość przepraw mostowych pieszo – rowerowych przez Wisłę.

Należy realizować arterie miejskie typu „parkway” z bezwzględnym zakazem zabudowy obrzeżnej. Zabudowa zmusza jej użytkowników (mieszkańców, pracowników, czasem nawet uczące się dzieci czy młodzież) do przebywania w hałasie i zanieczyszczeniach. Spowalnia też ruch ilością włączeń. Tymczasem Aleja Powstańców Śląskich, która miała charakter „parkway” - właśnie ulega już zupełnej zabudowie od północy (w tym mieszkaniowej).

Północną obwodnicę Krakowa należy uznać za kompromis, gdyż musi ona powstać ze szkodą dla przyrody. Przebieg tranzytu na kierunku północ – południe: należy szukać przebiegu tego rozwiązania po stronie zachodniej miasta: powiązanie Wlotu Warszawskiego do Modlnicy, następnie odgałęzienie od obecnego obejścia autostradowego.

Nasze miasto jest ubogie w zielen publiczną, parki i skwery. Równocześnie ma wybitne i unikatowe walory dziedzictwa przyrody, historii i krajobrazu. Należy więc bardzo

ostrożnie i oszczędnie gospodarować terenami wolnymi wciąż od zabudowy, by przyszłym pokoleniom pozostawić miasto piękne, zielone, o wysokim standardzie życia. Na zachodnim obszarze miasta inwestycje (zabudowa i drogi) wręcz muszą ulec bardzo silnemu ograniczeniu. Ten teren ma być biologicznym rezerwatem Krakowa.

ZASADY DOSTĘPNOŚCI KOMUNIKACJĄ INDYWIDUALNĄ OBSZARU KRAKOWA

Miasto Kraków z uwagi na swoją wielkość i charakter zainwestowania nie może stanowić obszaru o swobodnej dostępności dla pojazdów indywidualnych całego układu drogowo-ulicznego. Zasadniczymi elementami układu drogowo-ulicznego miasta winny być 4 obwodnice. Podstawowym priorytetem miasta winno być domknięcie elementów obwodnicowych, a w szczególności 3 obwodnicy, gdyż jej domknięcie da dopiero możliwość ograniczania dostępności komunikacji indywidualnej w obszar śródmieścia i uwolnienie go od relacji tranzytowych w stosunku do niego. Budowa elementów promienistych winna być rzeczą wtórną, gdyż do ich budowy łatwiej pozyskać jest sponsorów. Obwodnice winny stanowić granice obszarów o różnych stopniach restrykcji dostępności dla komunikacji indywidualnej.

1. Obszar wewnątrz pierwszej obwodnicy - największe restrykcje dostępności (mieszkańcy, pracownicy firm w ograniczonym zakresie, konieczność ograniczania liczby miejsc parkingowych, zorganizowane dostawy towarów z wykorzystaniem transportu ekologicznego), pełny priorytet dla ruchu pieszego i rowerowego;
2. Pierwsza obwodnica - pełny priorytet komunikacji zbiorowej, a w szczególności tramwajów, rowerów i pieszych. Ruch indywidualny ograniczony do ewentualnych wjazdów wewnątrz obszaru I obwodnicy, absolutny brak możliwości przejazdu tranzytowego w stosunku do obszaru;
3. Obszar pomiędzy pierwszą i drugą obwodnicą – proponuje się podział obszaru na sektory. Granicami sektorów byłyby ulice prowadzące ruch tramwajowy: Zwirzyńska, Piłsudzkiego, Karmelicka, Długa, Lubicz, Starowiślna, Stradomska-Krakowska-Legionów, Kalwaryjska-Limanowskiego. Ulice te byłyby ciągami pieszo-rowerowo-tramwajowymi, jedynie sporadycznie na małych fragmentach dostępne dla pojazdów samochodowych, bez możliwości przejazdu w poprzek. Dojazd do sektorów - od drugiej obwodnicy. Przejazd pomiędzy sektorami tylko poprzez drugą obwodnicę, natomiast wewnątrz całego obszaru możliwość swobodnego poruszania się rowerem. Wyjątek stanowić musi ul. Dietla, która zapewnia dostępność Kazimierza, ale należy wyeliminować z niej tranzyt. W obszarze tym winny obowiązywać restrykcje parkingowe dla osób nie związanych z obszarem. Nie należy budować parkingów ogólnodostępnych (również podziemnych);
4. Druga obwodnica winna doprowadzać ruch do sektorów wewnątrz jej obszaru i absolutnie nie powinna pełnić funkcji tranzytowych dla ruchu indywidualnego. Powinien na niej obowiązywać priorytet dla komunikacji zbiorowej (tramwaje i autobusy);
5. Obszar pomiędzy drugą i trzecią obwodnicą ogólnie nie powinien posiadać ograniczeń dostępności. Ewentualne restrykcje winny mieć charakter lokalny, np. obszary chronione np. ze względów przyrodniczych, kulturowych, niektóre obszary - ze względów mieszkaniowych. Należy dopuścić parkingi ogólnodostępne. Dostępność do obszaru z trzeciej obwodnicy;

6. Trzecia obwodnica winna rozprowadzać ruch indywidualny wewnątrzmijski. Nie powinna prowadzić tranzytu zewnętrznego. Na przecięciu trzeciej obwodnicy z promienistymi ciągami komunikacji zbiorowej (w szczególności tramwajowej) należy lokalizować parkingi w systemie P&R;
7. Obszar pomiędzy trzecią i czwartą obwodnicą winien być ogólnie dostępny dla komunikacji indywidualnej. Restrykcje winny dotyczyć obszarów chronionych (np. ze względów przyrodniczych i kulturowych), a na pewnych obszarach ze względów mieszkaniowych (np. Królowej Jadwigi, Bieżanowska w rejonie Prokocimia, Walerego Sławka, Wola Duchacka). Wszystkie elementy promieniste układu drogowo-ulicznego z tego obszaru winny być powiązane z trzecią obwodnicą, a nie doprowadzać ruchu do drugiej;
8. Czwarta obwodnica winna prowadzić tranzyt zewnętrzny i rozprowadzać zewnętrzny ruch docelowo źródłowy. Na krzyżowaniu się czwartej obwodnicy z trasami komunikacji zbiorowej (głównie kolej) należy lokalizować parkingi P&R;

UWAGI DOTYCZĄCE PRZEBIEGU TRZECIEJ OBWODNICY I ELEMENTÓW PROMIENISTYCH

Strona zachodnia:

- Należy doprowadzić do zamknięcia trzeciej obwodnicy.
- Należy zapewnić powiązanie rejonu Olszanicy, Chełmu i Woli Justowskiej z trzecią obwodnicą
- Trasa Pychowicka: za najlepsze rozwiązanie uznano głęboki tunel o przebiegu od doliny Rudawy do wylotu w pobliżu ul. Grota-Roweckiego, z wyeliminowaniem przepraw mostowych, jako rozwiązań mniej ekologicznych.
 - Cała droga winna przebiegać w tunelu.
 - Trasa została by powiązana z ul. Księcia Józefa, natomiast bezpośredniego powiązania z ul. Tyniecką należy zaniechać.

Wniosek motywowany ochroną wybitnych walorów przyrody. Na odcinku pomiędzy ul. Księcia Józefa a rzeką Wisłą Trasa Pychowicka planowana jest na terenie Lasu Łęgowego w Przegorzałach. Teren ten należy do najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Krakowie. Występują tutaj łągi wierzbowo-topolowe oraz olsy - siedliska przyrodnicze podlegające ochronie prawnej na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie określenia rodzajów siedlisk przyrodniczych podlegających ochronie oraz Dyrektywy Siedliskowej Unii Europejskiej. Łągi wierzbowo-topolowe są najbogatszymi w gatunki roślin i zwierząt europejskimi zbiorowiskami leśnymi, a jednocześnie zagrożonymi całkowitym zanikiem. Szacuje się, że zachowały się na obszarze mniejszym niż 5% pierwotnego areалу, a w swej postaci dojrzałej mniej niż 1%. Las łęgowy w Przegorzałach jest ważnym ogniwem w korytarzu ekologicznym Wisły. Jest miejscem odbywania lęgów, żerowania i schronienia podczas wędrówek ptaków. Na terenie tym występuje ok. 60 gatunków ptaków, w większości objętych ochroną gatunkową. Wśród nich znajdują się derkacz, krogulec oraz dzierzba gąsiorek – gatunki chronione Dyrektywą Ptasia Unii Europejskiej. Las posiada dużą wartość krajobrazową (m.in. liczne oczka wodne). Las jest

wykorzystywany przez mieszkańców Krakowa w celach wypoczynkowych, estetycznych oraz dla celów edukacji ekologicznej.

- Ul. Księcia Józefa: na odcinku od Mostu Zwierzynieckiego do ss. Norbertanek – priorytet komunikacji publicznej, przedłużenie linii tramwajowej.
 - Nowa końcówka tramwaju, parking P&R, lokalny dworzec autobusowy – w sąsiedztwie węzła Mirowskiego (ew. lokalny dworzec autobusowy w rejonie Przegorzał). Zapewni to możliwość docelowego przedłużenia linii tramwajowej do lotniska w Balicach i zapewnienie obsługi terenów rekreacyjnych w rejonie Kryspinowa.
 - Na odcinku Most Zwierzyniecki – III obwodnica: obniżenie klasy ulicy (zachowanie historycznych atrybutów ulicy przy klasztorze Norbertanek).
 - Na odcinku od autostrady do III obwodnicy – utrzymanie dotychczasowej klasy i przekroju jezdni (z dodaniem ścieżki rowerowej).

- Powiązanie obszaru Pychowic poprzez układ lokalny, włączony do trzeciej obwodnicy w rejonie węzła z ulicą Grota-Roweckiego.

Strona południowa:

- Powiązanie ul. Tyniecka→Winnicka – należy poprowadzić ulicą Winnicką, sporządzić wcześniej studium korytarzowe i zapewnić ochronę łąk (przecięcie łąk jak w obecnym Studium uważamy za błędne);

Wniosek motywowany ochrona wybitnych walorów przyrody. Należy bezwzględnie chronić występujące wzdłuż ulicy Winnickiej zbiorowiska łąkowe, w szczególności łąki trzęślicowe z kosańcem syberyjskim, pełnikiem europejskim, mieczykiem dachówkowatym. Zbiorowiska te oraz poszczególne gatunki chronione są rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie określenia rodzajów siedlisk przyrodniczych podlegających ochronie, Dyrektywą Siedliskową Unii Europejskiej oraz rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie gatunków dziko występujących roślin objętych ochroną.

- Trasa Łagiewnicka
 1. Zmniejszenie klasy planowanej drogi z GP 2/3 na GP2/2:
 1. droga ma służyć Sanktuarium Miłosierdzia
 2. droga ma obsłużyć ruch międzydzielnicowy, skrzyżowania należy realizować w jednym poziomie, ruch winien zostać spowolniony a nie przyspieszony, zatem trasa drogi meandrująca nie prosta;
 3. kształtowanie trasy wysokościowe i sytuacyjne, aby nie okaleczać terenu;
 4. dostosować trasę do dotychczasowego układu drogowego;
 5. na odcinku przebiegającym przez zabudowę mieszkaniową Borku Fałęckiego trasa poprowadzona w tunelu.
 6. stosować trasowanie poprzeczne, umożliwiające dogodny ruch rowerowy i pieszy - zminimalizowane dojścia (długość dojścia max 500

- m);
7. Nie dopuszczać do powstania przejść podziemnych – są kryminogenne;
 2. Powinno powstać skomunikowane z nią zaplecze parkingowo-postojowe i komunikacja piesza dla potrzeb Sanktuarium;
 3. Trasa winna przebiegać północnym stokiem Doliny Wilgi, bez naruszania koryta rzeki;
 4. Proponowane przesunięcie trasy w rejonie ul. Zakopiańskiej zapewni prawidłową integrację z przystankiem kolejowym i przystankiem tramwajowym;
 5. Zachowanie naturalnego koryta Wilgi, raczej droga o charakterze bulwaru, obok brzegu rzeki, wykluczenie tranzytowego skrótu;
 6. Odtworzenie trasy kolejki (jako kolejki, ew. trasy pieszej i rowerowej);
 7. Konieczność powstania tras rowerowych i pieszych z uwzględnieniem niepełnosprawnych;
 8. Należy skomunikować Borek z Sanktuarium z wykluczeniem wielopoziomowych węzłów komunikacyjnych, (najwyżej 2x2 pasy).
- Nie należy proponować ulicy kołowej śladem „Nowej Sławka”.
- 1) Należy zrezygnować z przebiegu drogi zbiorczej wyznaczonej w studium na odcinku na południe od autostrady w rejonie Rajaska.
Wniosek motywowany ochrona wybitnych walorów przyrody i krajobrazu (przecięcie lasu, obszaru źródłiskowego, nadto czynne osuwiska)
Takie rozwiązanie zagraża zachowanym zespołom zabytków (droga rokadowa obsadzona starodrzewiem, fort Rajsko, przewidziany Park Kulturowy Bitwy o Kraków.
 - 2) W obszarze na południe od autostrady układ drogowo – uliczny winien służyć wyłącznie potrzebom lokalnym, w żadnym wypadku nie może stanowić alternatywy dla obecnego wlotu Myślenickiego (obecnej Zakopiańskiej).

Strona wschodnia

- Odcinek Trasy Bagrowej:
- Odgałęzienie wschodnie prowadzone po terenach kolejowych+przemysłowych, z ominięciem stawu Bagry).
 - Odgałęzienie zachodnie (ze względu na ochronę Bagrów) zminimalizować przekrój do drogi dwupasmowej, prowadząc po terenach kolejowych oraz po zachodniej stronie połączenia tramwajowego Wielicka-Lipska
 - Proponowane odgałęzienie zachodnie spowoduje nadmierne pompowanie ruchu w obszar śródmiejski.
Wniosek motywowany ochroną wybitnych walorów przyrody.
Zbiornik stanowi największą ostoję lęgowych ptaków wodnych w Krakowie
- Należy zrezygnować z nadmiernie rozbudowanych (zajmujących duże powierzchnie terenów i kosztownych) węzłów na trzeciej obwodnicy, wskazanych w obecnym Studium, ograniczając się do rozwiązań prostych

Strona północna

- Należy zrezygnować z prowadzenia Wylotu Warszawskiego po stronie wschodniej (należy wiązać od zachodu).

Wniosek motywowany ochroną wybitnych walorów przyrody, m. in. ochrona stawu, problem ruchu nad Dłubnią i w Zesławicach. Bezwzględna ochrona zbiorników wodnych w Zesławicach, będących miejscem lęgowym oraz żerowania i schronienia podczas wędrówek ptaków wodno-błotnych, miejscem rekreacji mieszkańców oraz ze względu na możliwość wykorzystania (po poprawie stanu fizykochemicznego wody) zbiorników jako ujęć wody pitnej dla Krakowa. Dolina Dłubni chroniona ze względu na korytarz ekologiczny oraz walory kulturowe i turystyczne.

- Przedłużenie ul. Strzelców obniżyć do klasy ulicy zbiorczej. Proponowane rozwiązanie spowodowałoby nadmierne obciążenie trzeciej obwodnicy i stanowiłoby zagrożenie dla Parku Lotników i jego otoczenia (zamiast drugiej jezdni należy prowadzić tramwaj).

Wniosek motywowany ochroną walorów przyrodniczych oraz rekreacyjnych Parku Lotników Polskich

SPIĘCIA TRAMWAJOWE I KIERUNKI ROZWOJU SIECI TRAMWAJOWEJ:

Wskazujemy następujące potrzeby w zakresie rozwoju sieci tramwajowej:

- tramwaj na Alejach (bez naruszania terenów zielonych, linia tramwajowa w miejsce pasa dla autobusów, likwidacja bądź przeniesienie części linii autobusowych dublowanych przez tramwaj)
- tramwaj w Konopnickiej, Kamieńskiego, w rejonie Matecznego (bez naruszania Parku Matecznego);
- tramwaj w ul. Piastowskiej (3 Maja – Bronowicka);
- tramwaj w śladzie ul. Nowej Sławka;
- spięcie ul. Herlinga-Grudzińskiego i Limanowskiego przez ul. Romanowicza-Dekerta (bądź ul. Powstańców Wielkopolskich zamiast ul. Dekerta);
- spięcie ul. Konopnickiej z ul. Kalwaryjską poprzez ul. Długosza
- spięcie Płaszowa z Nową Hutą
- spięcie Górki Narodowej od strony wschodniej z linią tramwajową Rakowice – Mistrzejowice
- tramwaj do Kampusu UJ
- tramwaj do Zielonek
- tramwaj do Balic
- tramwaj na Azory

UKŁAD KOLEJOWY:

1. Należy obwodową północną Mydlniki – Batowice – Nowa Huta – Podłęże dostosować do przewozu ładunków niebezpiecznych
2. W zakresie transportu pasażerskiego kolej winna służyć jako podstawowy środek dowozowy z Obszaru Metropolitalnego do centrum miasta, a w ruchu wewnętrznym winna mieć charakter uzupełniający.

Linia średnicowa

- Wyklucza się budowę kolejnych torów na linii średnicowej
- Linia średnicowa winna prowadzić połączenia aglomeracyjne i winna być skomunikowana z poprzecznymi liniami tramwajowymi oraz nielicznymi źródłami i celami ruchu wzdłuż niej zlokalizowanymi – wymaga to dogęszczenia przystanków hala targowa – tramwaj , ul. Podgórska – Galeria Kazimierz
- Wlot północny oprócz ruchu aglomeracyjnego winien wspomagać połączenia wewnętrznym z obszarów wzdłuż niej zlokalizowanych co wymaga budowy dodatkowych przystanków: Plac Imbramowski, Żabiniec – obsługa żle skomunikowanej struktury mieszkaniowej oraz kampusu UR
- Wlot zachodni zapewni połączenia aglomeracyjne od strony zachodniej i lotniska w Balicach i winien być uzupełniony przystankami w rejonie ul. Balickiej (Armii Krajowej), ul. Rydła
- Wlot południowy – zapewni połączenia aglomeracyjne od strony południowej - należy ograniczyć parametry łącznicy w Płaszowie do prowadzenia wyłącznie szynobusów – należy uzupełnić przystanki w rejonie Zakopianki, Opatkowic, Klinów
- Wlot wschodni – zapewni połączenia aglomeracyjne od strony Bochni oraz Wieliczki – należy uzupełnić przystanki w rejonie Złocienia i Kolonii Biezanów

Mała Obwodowa

Winna być szerzej wykorzystana do ruchu wewnętrznego z uwagi na dużą podatność jej otoczenia do obudowy tkanką miejską. Dla spełnienia tych wymogów należy dobudować liczne przystanki: Łobzów, w rejonie ulic dr Twardego-Prądnickiej, 29 Listopada, Rakowickiej, Pilotów, Jana Pawła II, al. Pokoju – Plaza, Zabłocie – skrzyżowanie z Trasą Kotlarską

PROPONOWANE LOKALIZACJE DWORCÓW DLA BUSÓW:

Wskazujemy lokalizację dworców dla busów:

- w rejonie Węzła Mirowskiego;
- Borek Fałęcki;
- rejon sklepu Tesco przy ul. Kapelanka;
- dworzec w Płaszowie;
- Czyżyny – rejon sklepu Carrefour;
- Górka Narodowa;
- rejon ul. Balickiej i Bronowickiej

TRASY ROWEROWE

Należy wytyczyć trasy rowerowe:

- na wale przeciwpowodziowym Wisły na odcinku Grzegórzki - ul. Brzeska (most do Niepołomic), co ułatwi korzystanie z terenów rekreacyjnych Przylasku Rusieckiego oraz Puszczy Niepołomickiej,
- na wale przeciwpowodziowym Wisły na odcinku ul. Wioślarska – Stopień wodny Kościuszeko
- na wale przeciwpowodziowym Rudawy po stronie północnej
- z osiedli Kliny Borkowskie, Wola Duchacka, Nowy Biezanów w stronę Swoszowic, Rajską i fortu Kosocice, co ułatwi mieszkańcom dużych osiedli mieszkaniowych korzystanie z terenów rekreacyjnych o dużych walorach przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych.
- Plac Centralny - Przylasek Rusiecki – Kościelniki – Górka Kościelnicka – Wadów – Łuczanowice – Grębałów – zalew w Zesławicach – dolina Dłubni – zalew nad Dłubnią, co ułatwi mieszkańcom Nowej Huty korzystanie z terenów rekreacyjnych o dużych walorach przyrodniczych i kulturowych.

DOWÓZ ZAOPATRZENIA W OBSZAR WEWNĄTRZ I OBWODNICZY

Należy wyeliminować ruch zaopatrzeniowy pojazdami indywidualnymi w obszar I Obwodnicy. Rozważyć należy lokalizację lokalnego centrum logistycznego na terenach dawnego dworca towarowego w rejonie ulicy Kamiennej (adaptacje dawnych magazynów ekspedycji towarowej, bocznicę kolejową, możliwość dojazdu kołowego od strony ul. Wita Stwosza) i projektowanej trasy torowej. Następnie dowóz towarów realizować dostosowanymi dla tego celu meleksami. Odległość dowozu nie przekracza 3 km.

Prezes Zarządu
arch. Jarosław Żółciak

Wiceprezes Zarządu
Mariusz Waszkiewicz

Przewodniczący Rady
dr Zbigniew Beiersdorf