

IV.

TRANSPORT I KOMUNIKACJA



● IV.1. System transportowy

Do systemu transportowego zalicza się:

- podsystem komunikacja indywidualna – w nim elementy liniowe (sieć drogowo-uliczna) i elementy punktowo-sieciowe (parkingi, zaplecze techniczne, punkty przeładunkowe), potoki ruchu,
- podsystem komunikacja zbiorowa – w nim elementy liniowe (układ linii) i punktowo-sieciowe (dworce, przystanki, zaplecza, warsztaty naprawcze), tabor, potoki pasażerskie,
- podsystem pieszy i rowerowy – w nim elementy liniowe (sieć ciągów pieszych i rowerowych) i punktowe (punkty widokowe, urządzenia postojowe dla rowerów),
- podsystem kolejowy, wodny, powietrzny – w nim elementy liniowe (sieci, linie) i punktowe (dworce, przystanki, porty, zaplecze, warsztaty itp.).

Sieć dróg publicznych, ze względu na rodzaj pełnionych funkcji podzielona jest na następujące kategorie dróg: krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne oraz wewnętrzne. Drogi krajowe stanowią własność Skarbu Państwa, a drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowią własność samorządu.

Zarządcą autostrad i dróg ekspresowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad z wyłączeniem autostrad płatnych, których zarządcą (po podpisaniu umowy koncesyjnej) staje się koncesjonariusz.

Zarządcą dróg publicznych i ruchu na terenie Krakowa (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) jest Prezydent Miasta, który sprawuje zarząd przy pomocy dwóch jednostek organizacyjnych: Krakowski Zarząd Dróg (KZD) i Krakowski Zarząd Komunalny (KZK).

Istnieje podział zadań na:

- zadania koordynujące, realizowane przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska UMK,
- zadania operacyjne realizowane przez KZD i KZK.

KZD pełni funkcję zarządcy położonych na terenie miasta Krakowa dróg: krajowych krajowych (z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych), wojewódzkich oraz powiatowych.

Pozostałe zadania KZD to:

- zarządzanie drogowymi obiektami inżynierskimi,
- zarządzanie ruchem na drogach na terenie Miasta Krakowa (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych),
- zarządzanie infrastrukturą transportu zbiorowego oraz obiektami i urządzeniami towarzyszącymi,
- zarządzanie strefą płatnego parkowania,
- zarządzanie parkingami ogólnodostępnymi na terenach stanowiących własność i pozostających we władaniu Gminy,
- pełnienie funkcji zarządcy oświetlenia ulic, placów i dróg publicznych oraz oświetlenia dróg i terenów będących w zarządzie Gminy, a także iluminacji obiektów zabytkowych i architektonicznych,
- wypełnianie funkcji inwestorskich dla zadań inwestycyjnych realizowanych przez Gminę,
- koordynacja realizacji robót w pasie drogowym dróg publicznych, dla których KZD pełni funkcję zarządu dróg,
- rozpatrywanie wniosków o odszkodowania w zakresie swojej właściwości.

Krakowski Zarząd Komunalny w Krakowie (KZK) pełni funkcję zarządcy położonych na terenie miasta Krakowa dróg publicznych dla układu uzupełniającego tj. wszystkich dróg o kategorii drogi gminnej oraz dróg wewnętrznych nie powierzonych do zarządu innym podmiotom. Pozostałe zadania KZK to:

- zarządzanie parkingami w pasach ww. dróg,
- zarządzanie drogowymi obiektami inżynierskimi,

- prowadzenie działań ochronnych dla dróg, dla których KZK pełni funkcję zarządu, zlecenie zmian w organizacji ruchu, zlecenie budowy, przebudowy i remontu urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, utrzymaniem oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wypełnianie funkcji inwestorskich dla zadań inwestycyjnych realizowanych przez Gminę,
- koordynacja robót drogowych w pasie dróg, dla których KZK jest zarządem drogi lub zarządcą (w przypadku dróg wewnętrznych Gminy),
- rozpatrywanie wniosków o odszkodowania w zakresie swojej działalności,
- realizowanie zadań zapisanych w budżecie Miasta oraz zadań powierzonych i priorytetowych Rad Dzielnic,
- pełnienie funkcji zarządcy terenów zieleni miejskiej (położonej w pasach drogowych, parków, zieleńców i skwerów),
- organizowanie i zarządzanie systemem oczyszczania miasta i gospodarki odpadami,
- pełnienie funkcji zarządcy elementów systemu odwodnienia miasta,
- realizacja programu inwestycyjnego Gminy dotyczącego obiektów kubaturowych i sportowo – rekreacyjnych oraz pełnienie funkcji zarządcy dla przedmiotowych obiektów.
- realizowanie inwestycji w ramach Lokalnych Inicjatyw Inwestycyjnych oraz Lokalnych Inicjatyw Mieszkaniowych zgodnie z obowiązującymi procedurami.

Ponadto jednostka jest odpowiedzialna za okolicznościową dekorację miasta Krakowa, prowadzenie i remont szaleatów miejskich, utrzymanie i remont pomników, kapliczek i miejsc pamięci narodowej na terenie Gminy.

Przedmiotem pozostałej działalności KZK jest udział w strukturach grupy zabezpieczenia logistycznego Miejskiego Zespołu Reagowania Kryzysowego, zapewnienie utrzymania w gotowości dostatecznej ilości sprzętu, materiałów i zabezpieczeń oraz zapewnienie obsługi magazynu przeciwpowodziowego, a także udział w akcjach prowadzonych w ramach zarządzania kryzysowego i ochrony ludności.

W dniu 1 października 2006 roku rozpoczął działalność Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie (ZTP) jako nowa jednostka organizacyjna Miasta Krakowa. ZTP został powołany w celu wykonania zadań z zakresu lokalnego transportu zbiorowego oraz realizacji uprawnień Prezydenta Miasta Krakowa wynikających z ustawy o transporcie drogowym. ZTP jest jednostką odpowiedzialną w Krakowie za zapewnienie sprawnego i efektywnego funkcjonowania transportu publicznego, planowanie, realizację i nadzorowanie zadań związanych z organizowaniem usług przewozowych świadczonych w ramach transportu publicznego. Do kompetencji ZTP należy również inicjowanie przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportu publicznego, jak również działania w celu zintegrowania usług przewozowych w transporcie publicznym na obszarze Miasta Krakowa oraz gmin leżących w jego sąsiedztwie i funkcjonalnie z nim powiązanych.

● IV.2. Transport drogowy

Sieć dróg publicznych w obszarze miasta Krakowa stanowią drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne oraz wewnętrzne.

Do głównych dróg krajowych należą:

- Autostrada A-4 relacji Legnica – Wrocław – Katowice – Kraków – Tarnów – Rzeszów
- Droga krajowa nr 7 (międzyregionalna) relacji Gdańsk – Warszawa – Kraków – Chyżne
- Droga krajowa nr 4 (międzyregionalna) relacji Zgorzelec – Wrocław – Gliwice – Olkusz – Kraków – Tarnów – Przemyśl

Standard obsługi obszaru miasta komunikacją drogową wyrażony jest dostępnością komunikacyjną obszaru, której parametrami są:

- gęstość sieci dróg publicznych, która w Krakowie wynosi 3,37 km/km²,
- długość dróg przypadająca na 1000 mieszkańców, która w Krakowie wynosi 1,45 km

Tabela IV.1

● Sieć drogowo-uliczna Krakowa w latach 2003-2006

Elementy sieci drogowo-ulicznej	2003	2004	2005	2006
Układ podstawowy (km)				
Drogi krajowe	67,5	67,5	67,5	67,5
Drogi wojewódzkie	24,6	24,6	24,6	24,6
Drogi powiatowe	176	204	204	207,1
Układ obsługujący (km)				
Drogi gminne	761,8	769	756	764
Drogi wewnętrzne	-	153	156	206
Obiekty (mosty, wiadukty, tunele) (szt.) ¹	151	166	170	206
Kładki dla pieszych (szt.)	9	15	16	16
Przejścia podziemne (szt.)	16	22	22	22

Źródło: Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska UMK, Krakowski Zarząd Dróg, Krakowski Zarząd Komunalny

¹wartości podano zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom – obiekty mostowe przedzielone dylatacją podłużną zarówno w przęsłach jak i na podporach stanowią oddzielne obiekty mostowe.

Sieć drogowa w Krakowie jest zdekapitalizowana (poziom dekapitalizacji wyraża się relacją długości dróg wymagających remontu do całkowitej ich długości). Poziom dekapitalizacji dróg wzrósł dla dróg układu podstawowego ponad półtorakrotnie, natomiast dla dróg układu obsługującego – dwukrotnie.

Tabela IV.2

● Stan techniczny sieci dróg w Krakowie w latach 2003-2006

	Poziom dekapitalizacji			
	2003	2004	2005	2006
Układ podstawowy dróg	42%	27%	25%	43%
Układ obsługujący dróg	48%	33%	38%	82,7%

Źródło: Krakowski Zarząd Dróg, Krakowski Zarząd Komunalny

W Krakowie jest 206 obiektów inżynierskich. Do remontu w 2006 r. kwalifikowało się 31,5% obiektów, wyremontowano 14%.

Wskaźnik motoryzacji w Krakowie w 2006 r. osiągnął szacunkową wartość 533 poj.ogółem/1000 mieszkańców, w odniesieniu do pojazdów osobowych wskaźnik ten wynosi 430 s.o./1000 mieszkańców.

Liczba pojazdów zarejestrowanych na terenie miasta systematycznie wzrasta.

Główną przyczyną wzrostu wskaźnika motoryzacji jest poprawa sytuacji materialnej dużej części społeczeństwa oraz pojawienie się rozległego rynku wtórnego samochodów używanych.

Tabela IV.3

● Wskaźnik motoryzacji w latach 1997-2006

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Wskaźnik motoryzacji pojazdy ogółem /1000 mieszkańców	347	362	379	396	410	426	445	458	505	533
Dynamika wzrostu (%)	106	105	105	105	104	104	104,5	103	110,3	105,5

Źródło: Wydział Komunikacji UMK, Wydział Spraw Administracyjnych UMK

Wykres IV.1

● **Wzrost wskaźnika motoryzacji w latach 1997-2006**

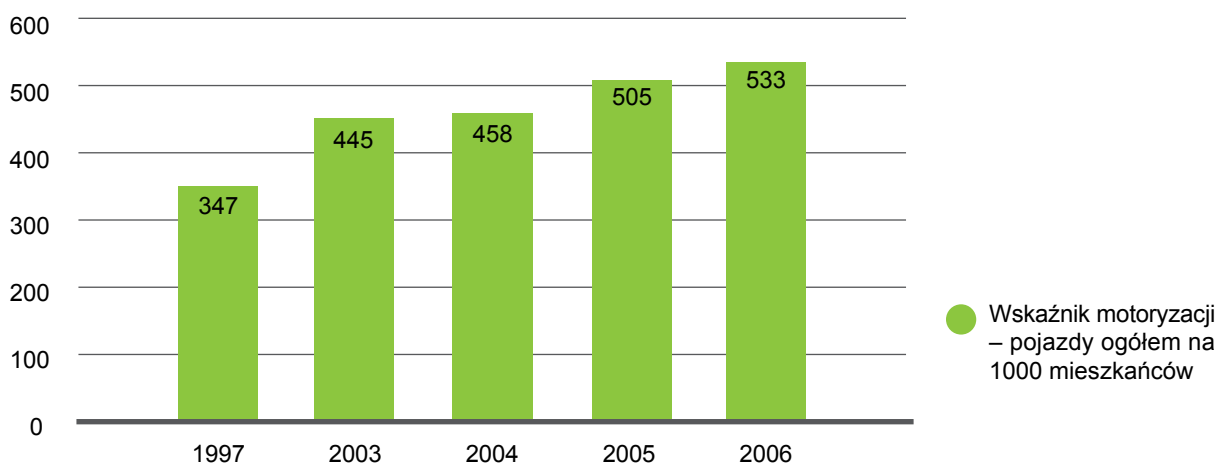


Tabela IV.4

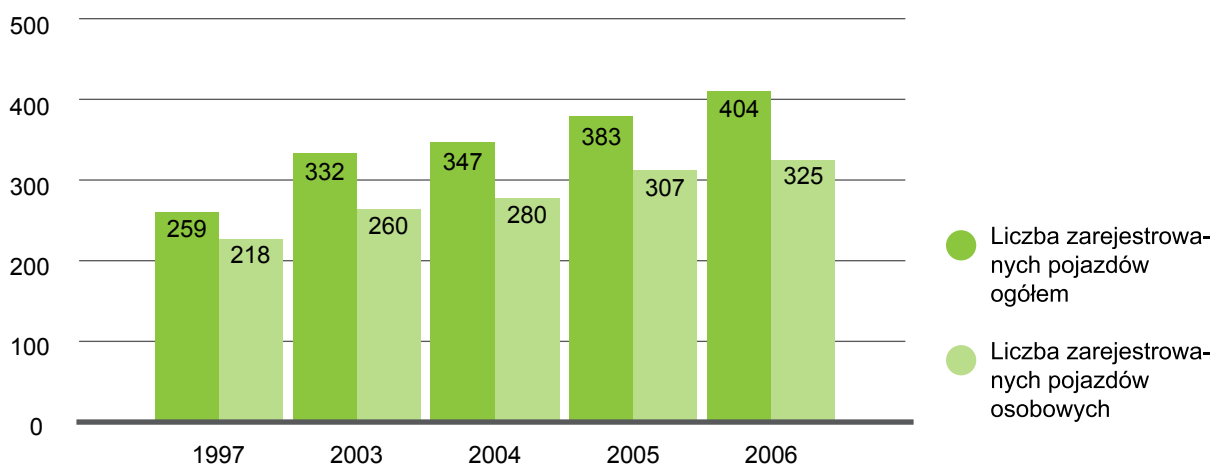
● **Liczba pojazdów zarejestrowanych na terenie Miasta w latach 1997-2006**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Liczba pojazdów zarejestrowanych na terenie miasta (tys.szt) - ogółem	259,3	270,4	282,5	302,8	306	315,7	332,2	346,6	383,0	403,5
Liczba pojazdów zarejestrowanych na terenie miasta (tys.szt) - osobowe	218,2	226,4	236,9	250,1	255,1	259,0	260,2	279,5	306,5	325,9

Źródło: Wydział Komunikacji UMK

Wykres IV.2

● **Zmiana liczby pojazdów zarejestrowanych na terenie miasta w latach 1997-2006 (tys. szt.)**



Podstawowym rodzajem ruchu drogowego w Krakowie jest ruch wewnętrzny, stanowiący na sieci podstawowej około 60% całkowitego ruchu pojazdów. Jest to przede wszystkim ruch samochodów osobowych stanowiący około 57% całkowitego ruchu.

Obecna sieć na wielu odcinkach jest przepełniona. Konieczne jest dalsze uzupełnienie sieci o nowe, planowane odcinki, gdyż sama modernizacja ulic i skrzyżowań nie jest w stanie w przyszłości zapewnić odpowiedniego standardu obsługi komunikacyjnej miasta.

Tabela IV.5

- **Zmiany ruchu drogowego w Krakowie (szacunkowa liczba pojazdów poruszających się po ulicach miasta w godzinie szczytu popołudniowego) w latach 1997-2006**

Lata	Zasięg ruchu								
	Ruch wewnętrzny			Ruch źródłowy i docelowy			Tranzyt		
	Ogółem	W tym osobowe	%	Ogółem	W tym osobowe	%	Ogółem	W tym osobowe	%
1997	32 658	31 073	70	12 395	10 089	27	1 285	1 172	3
1998	36 540	34 500	70	13 690	10 930	27	1 400	1 350	3
1999	38 257	36 122	71	14 333	11 444	27	1 467	1 413	2
2000	39 940	37 711	71	14 964	11 948	27	1 532	1 475	2
2001	41 378	39 069	71	15 503	12 378	27	1 587	1 528	2
2002	41 875	39 538	71	15 689	12 527	26	1 606	1 546	3
2003	45 000	40 000	82	8 000	6 000	14	2 000	1 500	4
2004	31 687	29 968	62	16 701	14 418	33	2 502	2 235	5
2005	32 628	30 858	62	17 369	14 995	33	2 602	2 324	5
2006	33 350	31 500	60	19 500	17 000	35	2 800	2 300	5

Źródło: Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska UMK

● IV.3. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego i kołowego to jeden z celów Programu Bezpieczny Kraków. W ramach programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane były zadania z zakresu oświetlenia ciągów pieszych, sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach, korekt układów drogowych, budowy ekranów akustycznych.

Wykonano oświetlenie ciągów pieszych w ulicach: Podbięty, Glogera, Klemensiewicza. Wykonano modernizację sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach ulic: Opolska – Batalionu Skala, wybudowano sygnalizację na skrzyżowaniach ulic: Ks. Jancarza z ul. Parnickiego. W ramach poprawy układu drogowego wykonano przebudowę ul. Klasztornej, przebudowę ul. Wielickiej na odc. od węzła autostradowego do rejonu skrzyżowania z ul. Jakubowskiego oraz od ul. Jerzmanowskiego do ul. Teligi. Wybudowano ekrany akustyczne w ciągu ulicy Kamieńskiego, przy ul. Opolskiej oraz przy ul. Wita Stwosza.

Ogólną ocenę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego określają wskaźniki wypadkowości, czyli: liczba wypadków na 1000 mieszkańców oraz liczba wypadków śmiertelnych na 100 wypadków drogowych.

Tabela IV.6

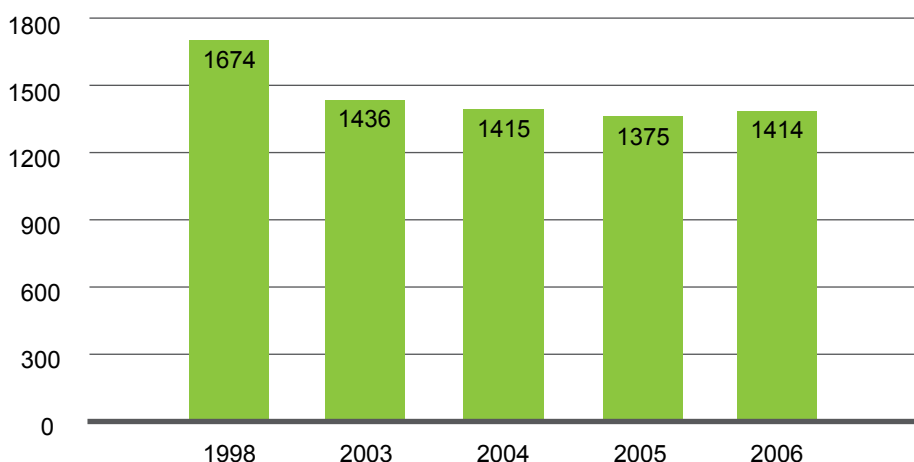
● **Wskaźniki wypadkowości w Krakowie w latach 1998-2006**

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Wypadki śmiertelne na 100 wypadków	3,64	3,10	2,66	2,62	2,66	2,16	2,12	2,84	2,93
Wypadki na 1000 mieszkańców	2,24	2,18	2,13	2,01	1,91	1,97	1,87	1,82	1,87

Źródło: Krakowski Zarząd Dróg

Wykres IV.3

● **Liczba wypadków drogowych w Krakowie w latach 1998-2006**



Liczba wypadków w ostatnim dziesięcioleciu ulega wahaniom i od 1997 r. sukcesywnie maleje. Liczba wypadków śmiertelnych po osiągnięciu minimum w 2004 r., ma tendencję wzrostową. Do największej ilości zdarzeń drogowych – w tym również wypadków ogółem – doszło na drogach powiatowych (35,8% zdarzeń, 41,2% wypadków ogółem) i drogach krajowych (27,2% zdarzeń, 26,9% wypadków ogółem).

Wskaźnik liczby rannych na 1 wypadek w Krakowie ulega wahaniom w niewielkim zakresie (1,18 w 2005 r., 1,17 w 2006 r.). Im wyższa kategoria drogi tym wypadki są groźniejsze.

Rok 2006 można uznać za pomyślny w zakresie bezpieczeństwa pieszych, liczba wypadków najechania na pieszego osiągnęła najniższą wartość w dziesięcioleciu (939 – 1997 r.; 524 – 2006 r.). Po raz kolejny wypadki najechania na pieszego stanowiły mniej niż połowę ogólnej liczby wypadków (37,1%).

● IV.4. Parkingi

Funkcjonowanie sieci drogowo-ulicznej jest powiązane z możliwościami parkowania. Ustalenie liczby miejsc parkingowych (wydzielonych i przyulicznych) oraz miejsc garażowania ma charakter szacunkowy. Gestorem parkingów w pasie drogowym jest zarządca drogi.

Tabela IV.7

● Parkingi

Parkingi przyuliczne	Ogółem liczba miejsc
Ogółem	470
w tym:	
Dla samochodów osobowych	380
Dla autokarów	90

Źródło: Krakowski Zarząd Dróg

Tabela IV.8

● Wykaz parkingów będących w utrzymaniu KZK

Dzielnica	Lokalizacja	Metraż (m ²)	Własność
IV	Park Kościuszki	300	Gmina Miejska Kraków
VII	Park Decjusza	1500	Gmina Miejska Kraków
VIII	Park Dębnicki	290	Gmina Miejska Kraków
VIII	Ul. Działowskiego w Sidzinie	1635	Gmina Miejska Kraków
XI	Park Kurdwanów-2 szt	103	Gmina Miejska Kraków
XII	Park L. Wenedy- 3 szt	1677	Gmina Miejska Kraków
XIII	Ul. Wapienna	2150	Gmina Miejska Kraków
XIII	Ul. Kozia	600	Gmina Miejska Kraków
XIII	Ul. Saska	3200	Użytkownik wieczysty – Rzymsko-Katolicki Kościół parafialny
XIV	Ul. Hynka	1433	Gmina Miejska Kraków
XV	Ul. Ks. Jancarza	1300	Gmina Miejska Kraków
XV	Ul. Wawelska	3800	Gmina Miejska Kraków
XVI	Ul. Fatimska	1000	Gmina Miejska Kraków
XVII	Os. Na Stoku bl. 35	3000	Gmina Miejska Kraków

Źródło: Krakowski Zarząd Dróg

Ograniczona liczba miejsc parkingowych w centrum miasta jest jednym z powodów, dla których funkcjonuje strefa ograniczonego parkowania. Jest ona czynnikiem hamującym wzrost ruchu. Dodatkowym jej zadaniem jest zwiększenie rotacji pojazdów (krótszy czas parkowania – więcej pojazdów przy równomiernej obsłudze).

Obowiązujące w Śródmieściu Krakowa strefy: ruchu pieszego, ograniczonego ruchu, oraz ograniczonego parkowania odpowiadają przyjętym uchwałą Rady Miasta w 1993 r. zasadom kształtowania polityki komunikacyjnej. W modelu obsługi transportu Krakowa kluczową zasadą jest strefowanie swobody w korzystaniu z samochodu. Strefowanie dotyczy: dostępu (wjazdu), parkowania i prędkości. Utrzymuje się zasadę daleko ograniczonej dostępności do Starego Miasta. Od chwili wprowadzenia ograniczeń ruchu w centrum miasta nastąpiła redukcja oraz zahamowanie wzrostu natężenia ruchu, przy jego równoczesnym zwiększeniu się na pozostałym układzie komunikacyjnym miasta.

● IV.5. Transport zbiorowy

System komunikacji zbiorowej w Krakowie to sieć autobusowa i tramwajowa wspomagana przez prywatne linie mikrobusowe. Sieć kolejowa praktycznie nie jest wykorzystywana w ruchu wewnątrz miasta. Sieć autobusowa korzysta z ogólnie dostępnych ulic miasta. Sieć tramwajowa wykorzystuje zarówno torowiska umieszczone w jezdniach ulic, jak i torowiska wydzielone w przekrojach ulic i kilka samodzielnych korytarzy tramwajowych.

Na infrastrukturę trakcji tramwajowej składa się 166,07 km pojedynczego toru torowiska tramwajowego i tyle samo km sieci trakcyjnej, 24 podstacje trakcyjne o mocy całkowitej 59,2 MW oraz towarzyszące urządzenia trakcyjne takie jak: zwrotnice, układy ogrzewań zwrotnic, sygnalizacje świetlne wzbudzone przez tramwaj, kable zasilające i powrotne, punkty powrotne.

Tabela IV.9

● Parametry sieci komunikacji zbiorowej w latach 2003-2006

Elementy sieci tramwajowej i autobusowej	2003	2004	2005	2006
Długość torowisk tramwajowych (pojedynczy tor, km)	167,5	166,07	166,07	166,07
Liczba linii tramwajowych (MPK)	23	23	26	26
Długość linii tramwajowych (MPK, km)	286	282	325,2	327,3
Liczba linii autobusowych (MPK)	119	125	129	134
Długość linii autobusowych (MPK, km)	1386	1599	1751,6	1775,4
Liczba przewiezionych pasażerów (MPK, mln pas.)	314, 30	302	297,5	446,3

Źródło: Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska UMK oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie

Głównym przewoźnikiem w miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. (MPK). Liczba linii autobusowych w 2006 r. wyniosła: 81 linii dziennych, 8 linii nocnych, 3 linie przyspieszone oraz 42 strefowych. Liczba przewiezionych pasażerów (łącznie wszystkie linie autobusowe i tramwajowe) w 2006 r. wzrosła do 446,3 mln.

W zakresie odbudowy taboru tramwajowego w 2006 r. zakupiono 25 szt. pojazdów. Poza działalnością inwestycyjną, poprawę stanu technicznego wagonów tramwajowych realizowano w drodze remontów kapitalnych i bieżących.

Średni wiek taboru tramwajowego wyniósł 26 lat. W 2006 r. wykonano remont kapitalny 30 szt. wagonów tramwajowych. Liczba tramwajów w porównaniu z 2005 r. wzrosła o 1 pojazd w inwentarzu oraz o 8 pojazdów w ruchu.

Średnia prędkość eksploatacyjna taboru tramwajowego w 2006 r. wyniosła 14,9 km/godz. i nie zmieniła się w stosunku do 2005 r., taboru autobusowego – 17,8 km/godz. (zmałała o 0,2 km/godz. w odniesieniu do 2005 r.).

Stałą prędkość eksploatacyjną utrzymano m.in. dzięki wydzieleniu pasów i torowisk, odseparowanych od ruchu innych pojazdów, zwłaszcza w centrum miasta, oraz nadaniu priorytetów w ruchu na skrzyżowaniach sterowanych światłami.

Liczba autobusów w porównaniu z 2005 rokiem zmałała o 1 pojazd w inwentarzu natomiast wzrosła o 3 pojazdy w ruchu. Na koniec 2006 r. ogólny stan taboru eksploatacyjnego MPK wyniósł 493 autobusy. Średni wiek taboru autobusowego wyniósł 8 lat. W ramach odnowy taboru, MPK zakupiło 24 szt. autobusów komunikacji miejskiej.

Tabela IV.10

● **Stan taboru komunikacji zbiorowej w Krakowie w latach 2003-2006**

	2003	2004	2005	2006
Tramwaje w inwentarzu (szt.)	426	417	426	427
Tramwaje w ruchu (szt./doba)	343	332	332	340
Średni wiek taboru tramwajowego (lata)	21,8	22,9	25,06	26
Autobusy w inwentarzu (szt.)	476	486	494	493
Autobusy w ruchu (szt.)	417	410	420	423
Średni wiek taboru autobusowego (lata)	7,7	7,7	7,7	8

Źródło: Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska UMK oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie

● **IV.6. Transport kolejowy**

● **IV.6.1. SIEĆ KOLEJOWA I PRZEWOZY**

Sieć kolejowa na terenie miasta jest dobrze rozwinięta. Obecnie jednak nie jest wykorzystywana dla ruchu lokalnego miejskiego.

Sieć kolejowa przedstawiona jest na rysunku III.4

Tabela IV.11

● **Sieć kolejowa w Krakowie**

	2003	2004	2005	2006
Całkowita długość linii (km)	109	109,3	122	126,9
Liczba stacji pasażerskich	8	8	8	8
Liczba przystanków pasażerskich	9	9	9	10
Liczba stacji pasażersko-towarowych	4	4	4	4
Liczba bocznic kolejowych	13	9	11	9

Źródło: Polskie Koleje Państwowe S.A.

W 2006 roku przewozy pasażerskie w aglomeracji krakowskiej kształtowały się na poziomie 9,9 mln pasażerów. Liczba pasażerów systematycznie rośnie.

Tabela IV.12

● **Przewozy kolejowe w Krakowie**

	2003	2004	2005	2006
Przewozy pasażerskie (pasażerowie/rok)	8 516 150	8 900 000	9 400 000	9 900 000
Przewozy towarowe (tony/rok)	4 062 970	8 294 955	7 433 986	9 054 866

Źródło: Polskie Koleje Państwowe S.A.

● IV.6.2. POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

Grupę Polskie Koleje państwowe (PKP) tworzą: PKP S.A. spółka dominująca oraz spółki operatorskie obsługujące rynki:

- przewozów pasażerskich (PKP Intercity Sp. z o. o., PKP Przewozy Regionalne Sp. z o. o., PKP Szybka Kolej Miejska Sp. z o. o., PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o. o.),
- przewozów towarowych (PKP Cargo S.A., PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o. o.),
- spółki związane z infrastrukturą kolejową (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP Energetyka Sp. z o. o., Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o. o., PKP Informatyka Sp. z o.o.).

PKP Intercity sp. z o.o. realizuje kolejowe przewozy pasażerskie w relacjach pomiędzy największymi miastami w Polsce oraz poza jej granicami.

Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych w Krakowie jest wykonawcą jednostką organizacyjną spółki PKP Przewozy Regionalne, Obszar działania Małopolskiego Zakładu Przewozów regionalnych w Krakowie pokrywa się z obszarem województwa małopolskiego. W skład Zakładu wchodzi zespół działalności podstawowej, z sekcjami: przewozów pasażerskich i utrzymania taboru, które realizują zadania w zakresie przewozu osób transportem kolejowym.

Tabela IV.13

● Ilość połączeń (pociągów) z dworców Kraków Główny i Kraków Płaszów

	Pociągi międzywojewódzkie	Pociągi regionalne	Razem
Kraków Główny			
Pociągi rozpoczynające bieg	3	114	117
Pociągi kończące bieg	3	113	116
Pociągi tranzytowe	64	17	81
Kraków Płaszów			
Pociągi rozpoczynające bieg	13	3	16
Pociągi kończące bieg	13	2	15
Pociągi tranzytowe	38	107	145

Źródło: Polskie Koleje Państwowe S.A.

PKP Cargo S.A. obsługuje kolejowy ruch towarowy. Na terenie miasta Krakowa znajdują się:

- 4 stacje pasażersko – towarowe: Kr. Bonarka, Kr. Mydlniki, Kr. Płaszów, Kr. Główny Towarowy
- 4 stacje towarowe: Kr. Prokocim, Kr. Nowa Huta, Kr. Olsza, Kr. Krzesławice.
- Bocznice kolejowe: Mittal Steel Poland S.A. oddział w Krakowie, Cementownia Nowa Huta S.A., stacja Kraków Krzesławice: Gór-Hut Sp. z o.o., Sambud-2 Sp z o.o., stacja Kraków Prokocim: Scholz Recycling Polska Spółka z o.o., stacja Kraków Olsza: Elektrociepłownia Kraków S.A., Polskie Zakłady Zbożowe PZZ w Krakowie S.A., Arge Spółka z o.o., stacja Kraków Mydlniki, PKN Orlen S.A., Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków Balice Sp. zo.o., Krakowskie Zakłady Automatyki S.A.,
- Sekcje Napraw Wagonów Towarowych: Krakwagon Kraków Sp. z o.o., Kr. Prokocim, Kraków Nowa Huta.

Zakład Linii Kolejowych w Krakowie realizuje umowy na udostępnianie linii i ich odcinków, przejazdu pociągów, prowadzenie ruchu kolejowego zgodnie z rozkładem jazdy oraz utrzymywanie czynnych linii i innych elementów infrastruktury w ciągłej sprawności technicznej i eksploatacyjnej, zapewniającej bezpieczeństwo i jak najwyższą jakość ruchu kolejowego. Zakład prowadzi także wynajem obszaru kolejowego dla odstawiania i magazynowania taboru, urządzeń, materiałów itp., świadczenia usług w zakresie ratownictwa technicznego, sprawowania funkcji inwestora zastępczego w zakresie infrastruktury kolejowej, doradztwa technicznego i ekonomicznego.

● IV.7. Komunikacja lotnicza

Lotnisko Kraków-Balice jest obiektem współużytkowanym przez lotnictwo wojskowe i cywilne. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice (MPL), zarządzający cywilną częścią portu lotniczego, należy do największych i najstarszych portów lotniczych w Polsce. Ogólna powierzchnia lotniska wynosi 426 ha, w tym w zarządzie MPL znajdują się ok. 24 ha. MPL obejmuje obszarem swego bezpośredniego oddziaływania około 7,9 mln mieszkańców w promieniu 100 km od Krakowa, co odpowiada czasowi dojazdu ok. 90 minut od lotniska. Jest to uznawane jako światowy standard w ocenie potencjalnego rynku pasażerskiego dla linii lotniczych korzystających z określonego lotniska. Dla porównania analogiczne obszary oddziaływania dla lotnisk polskich obejmują: Warszawa – 6,4 mln; Poznań – 4,2 mln; Gdańsk – 3,0 mln; Rzeszów – 2,6 mln; Szczecin – 1,4 mln mieszkańców.

Tabela IV.14

● Działalność portu lotniczego w Balicach

	2003	2004	2005	2006
Liczba startów i lądowań	17 029	26 171	34 313	39 322
Liczba obsłużonych pasażerów	593 214	841 123	1 586 130	2 367 257
w tym tranzyt	26 739	27 662	17 292	3 930
Ilość ładunków (tony)	2 969	3 289	3 255	3 438

Źródło: Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice

Tabela IV.15

● Struktura ruchu pasażerskiego w MPL Kraków Balice

	2003	2004	2005	2006
Ruch krajowy regularny	30,3%	22,2%	12,3%	8,6%
Ruch międzynarodowy regularny	52,2%	62,3%	86,6%	86,1%
Ruch czarterowy	13%	12,1%	-	5,2%
Ruch tranzytowy	4,5	3,4%	1,1%	0,1%
Razem	100%	100%	100%	100%

Źródło: Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice

Począwszy od 2003 r. następuje sukcesywny wzrost regularnego ruchu międzynarodowego i spadek krajowego, co generuje znacznie większe przychody lotniskowe i pozalotnicze. W 2006 r. MPL obsłużył ponad 2 mln pasażerów, co oznacza wzrost o ponad 49% w stosunku do roku poprzedniego. Wykazana ilość operacji lotniczych, tj. startów i lądowań, dotyczy operacji związanych z ruchem cywilnych statków powietrznych. W pozycjach tych nie ujęto ćwiczebnych operacji lotniczych, realizowanych przez krajowe i zagraniczne wojskowe statki powietrzne. W 2006 r. MPL miał połączenia lotnicze z 43 miastami Polski, Europy i Świata, które były obsługiwane przez 17 przewoźników.

W związku z dynamicznym rozwojem lotniska prowadzona jest intensywna polityka inwestycyjna. Zarząd Spółki przyjął program inwestycyjny na lata 2006-2007, którego realizacja zapewni lotnisku osiągnięcie przepustowości na poziomie 3 mln pasażerów rocznie. Program składa się z następujących zadań inwestycyjnych:

- Dostosowanie terminala pasażerskiego do wymogów układu z Schengen wraz z modernizacją międzynarodowego przejścia granicznego – etap II,

- Budowa wielofunkcyjnego budynku administracyjno-technicznego (bat) – etap II,
- Budowa strażnicy lotniskowej straży pożarnej,
- Budowa terminala pasażerskiego tp-2 – część dla przylotów,
- Budowa parkingu wielopoziomowego,
- Rozbudowa płyty postojowej samolotów.

● IV.8. Transport wodny

Krakowski odcinek Wisły ma ponad 30 km, zlokalizowane są na nim 3 stopnie wodne (Kościeszko, Dąbie, Przewóz). Wykorzystanie rzeki Wisły do transportu osób i towarów w ruchu lokalnym w 2006 r. przedstawiało się następująco:

- Żegluga pasażerska (wyłącznie ruch turystyczny): na trasie Kraków – Tyniec przewieziono 52 780 osób,
- Żegluga towarowa – transport kruszyw i węgla: na trasie Oświęcim – Kraków przewieziono 225 579,85 ton.

W porównaniu do 2005 r. nastąpił wzrost o 3% przewozów turystycznych oraz spadek o 10% przewozów towarowych.

● IV.9. Ścieżki rowerowe

Na koniec 2006 r. funkcjonowały w mieście trasy rowerowe o łącznej długości 77,54 km. Przebieg istniejących tras przedstawia rysunek IV.5.

Inwestycje zrealizowane w 2006 r. obejmowały budowę nowych oraz modernizację istniejących odcinków ścieżek rowerowych.

Nową inwestycją był tunel bagażowy pod peronami dworca głównego PKP (nie udostępniony w 2006 r.) w dwóch odcinkach:

- od strony ul. Pawiej – 300 m,
- od strony wschodniej (ul. Galicyjska) – 46 m.

Inwestycje obejmujące modernizację istniejących ciągów wraz z przystosowaniem do ruchu rowerowego objęły 18,6 km, w tym:

- Ciągi pieszo-rowerowe w ramach przebudowy ul Konopnickiej, na odc. od rzeki Wilgi do Ronda Grunwaldzkiego – obustronnie – 2 x 680 m = 1360 m
- Modernizacja alejek okalających krakowskie Błonia – 2680 m
- Docelowe oznakowanie wytypowanych tras rowerowych (14 200 m) tj.:
 - Trasa Nr 3 – odcinek Bagatela – os. Bronowice Nowe (ul. Krupnicza-Czysta-Reymonta – ciąg pieszo-jezdny na terenie ogródków działkowych-Armii Krajowej) – 3800 m
 - Trasa Nr 5 – odcinek Wawel – Cichy Kącik (ul. Bernardyńska-Smocza-Bulwar Czerwieński-odcinek ul.Kościuszki-Kasztelańska - Focha - Na Błoniach - Piastowska) – 4000 m
 - Trasa Nr 8 – odcinek Wawel – Ruczaj (ul. Dietla-Monte Casino - Kapelanka - Twardowskiego) – 1800 m
 - Trasa Nr 16 – odcinek Wawel – Dąbie (Bulwar Inflancki - Bulwar Kurlandzki - wał nadwiślański) – 4600 m

● IV.10. Inwestycje transportowe

Ważniejsze inwestycje zrealizowane w 2006 r. to:

- Układ komunikacyjny na terenie KCK – Zakończono przebudowę ul. Pawiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą, wybudowano przystanek autobusów MPK przy ul. Kurniki, wybudowano nowe torowisko tramwaju tradycyjnego w ul. Pawiej, zakończono prace konstrukcyjne przy budowie tunelu drogowego.
- Przebudowa ciągu tramwajowo-autobusowego w ul. Monte Cassino-Kapelanka-Brożka – zakończono i przekazano do eksploatacji ciąg tramwajowo-autobusowy, poprawiono nawierzchnię część ulic przylegających do torowiska, nasadzono niską zielen.
- Wydzielenie pasów komunikacji zbiorowej w ciągu al. Mickiewicza – przebudowano i przekazano do eksploatacji jezdnię o szer. 10,25 m na odc. od ul. Piłsudskiego do ul. Kochanowskiego, chodniki.
- Przebudowa ul. Wielickiej na odc. od ul. Kamieńskiego do węzła A-4 w Krakowie – zakończono i przekazano do eksploatacji II etap ul. Wielickiej na odc. od węzła autostradowego do rejonu skrzyżowania z ul. Jakubowskiego o dł. 760 mb oraz od ul. Jerzmańskiego do ul. Teligi o dł. ok. 390 mb.

Lokalizacje powyższych inwestycji zilustrowano na rysunku IV.2.

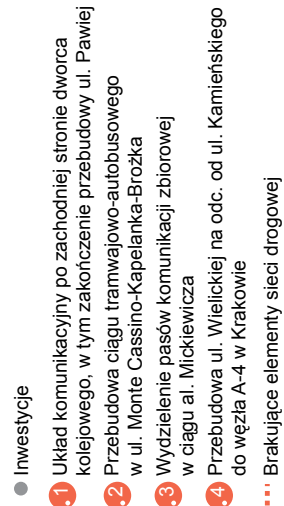
Transport i komunikacja/ Tendencje

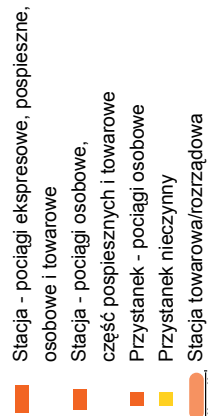
- sieć drogowa jest w znacznej mierze zdekapitalizowana, remonty nie pokrywają potrzeb
- wskaźnik motoryzacji wykazuje tendencję wzrostową
- liczba wypadków sukcesywnie maleje
- wzrasta liczba przewiezionych pasażerów (linie autobusowe, tramwajowe)
- przewozy osobowe PKP wykazują tendencję wzrostową
- wzrosła ilość przewozów towarowych PKP
- wzrasta liczba pasażerów komunikacji lotniczej
- nastąpił wzrost przewozów turystycznych w komunikacji wodnej
- wzrosła długość ścieżek rowerowych

Rysunek IV.1



Ważniejsze inwestycje transportowe zrealizowane w 2006 r.





Rysunek IV.5
● Kolejowe połączenia dalekobieżne z Krakowa

