

1. System transportowy

Transport i komunikacja w Krakowie tworzą wieloelementowy system złożony z sieci drogowo-ulicznej wraz z parkingami, komunikacji zbiorowej tramwajowej i autobusowej, komunikacji kolejowej, transportu wodnego (niewykorzystywane możliwości Wisły) i komunikacji lotniczej. Jest to system zarządzany przez kilka podmiotów (najważniejsze to: Gmina Miasta Krakowa, Wojewoda Krakowski, Polskie Koleje Państwowe, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej).

Podstawową rolę w systemie transportowym odgrywa transport zbiorowy obsługujący ok. 2/3 podróży pieszych. Ruch zewnętrzny, tranzytowy i docelowo-źródłowy w znacznym stopniu obsługuje kolej.

Elementy istniejącego systemu transportowego Krakowa przedstawia rysunek II.1.

2. Transport drogowy

Sieć drogowo - uliczna Krakowa jest siecią słabo rozwiniętą (rysunek II.2., tabela II.1.). Układ dróg podstawowych, w tym związany z przenoszeniem tranzytu i ruchu ciężkiego zlokalizowany jest w centrum miasta (dwie trasy międzynarodowe E77 i E40). Brakuje połączeń międzydzielnicowych, szczególnie na kierunku pń.-płd. Praktycznie nie rozwiązany obecnie problem jest przekraczanie barier komunikacyjnych - rzeki Wisły, układów torowych Płaszów - Prokocim i Dworzec Towarowy Mydlniki oraz klina zieleni po zachodniej stronie miasta. Gęstość sieci dróg publicznych wynosi 3,25 km/km².

Tabela II.1.

Sieć drogowo - uliczna Krakowa w latach 1994 - 1997

Elementy sieci drogowo - ulicznej	1994r.	1995r.	1996r.	1997r.
Układ ruchu szybkiego (autostrada, km)	15,5	16,8	16,8	16,8
Układ podstawowy (drogi krajowe i wojewódzkie, km)	291,2	291,2	291,2	291,2
Układ obsługujący (drogi lokalne-miejskie, km)	739	763,6	787,1	787,1
Obiekty (mosty i wiadukty, szt.)	131	132	134	134

źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Gospodarki Komunalnej UMK oraz DODP.

Sieć drogowa w Krakowie jest w znacznej mierze zdekapitalizowana (poziom dekapitalizacji wyraża się relacją długości dróg wymagających remontu do całkowitej ich długości – tabela II.2).

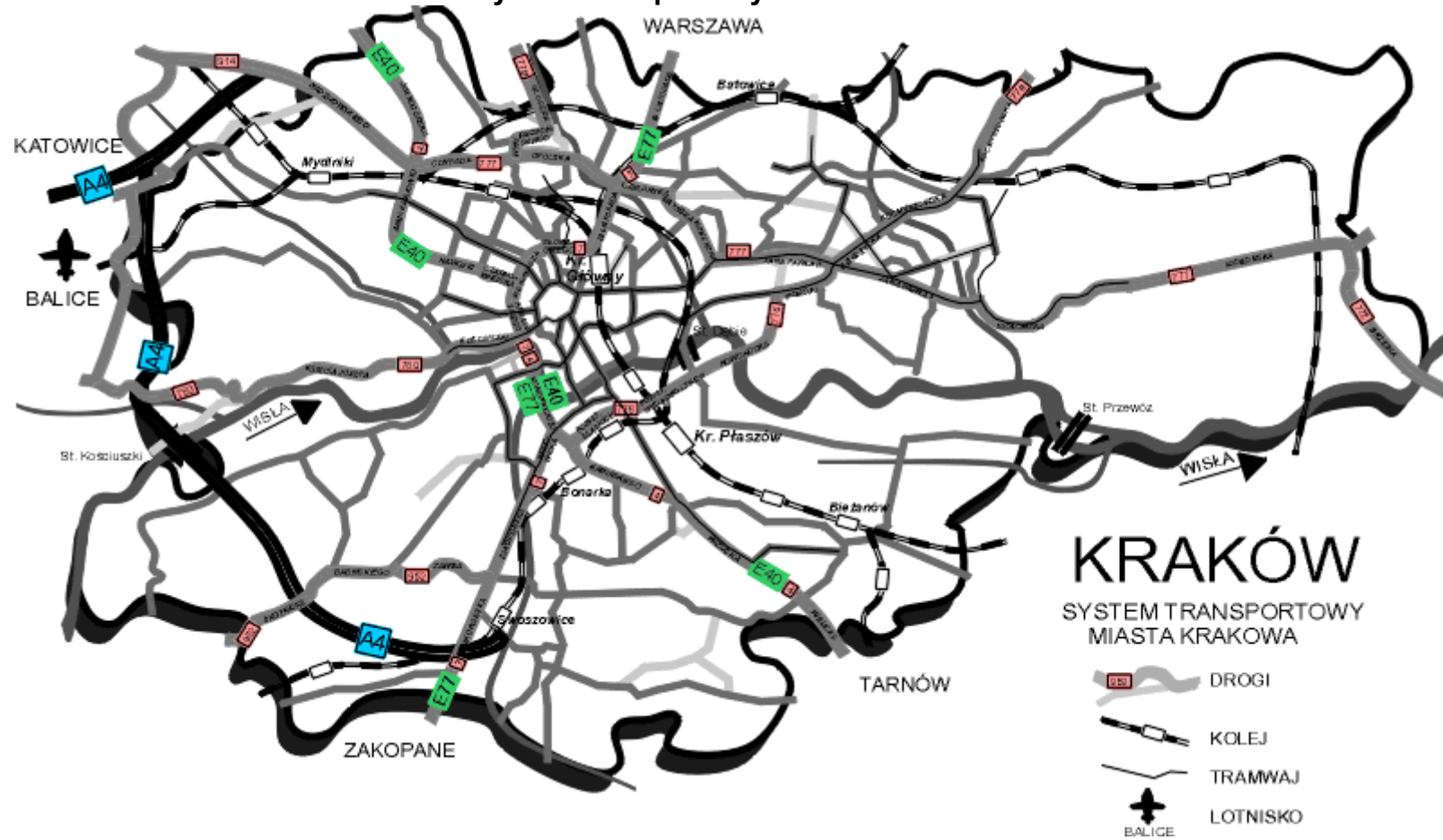
Tabela II.2.

Stan techniczny sieci dróg w Krakowie

	poziom dekapitalizacji
układ podstawowy dróg	34%
układ obsługujący dróg	38%

źródło: opracowanie własne na podstawie danych Miejskiego Zarządu Dróg

System transportowy miasta Krakowa



źródło: opracowanie własne

Dróg publicznych o nawierzchni bitumicznej jest ok. 75%, co daje 825 km. Pozostałe drogi są o nawierzchni tłuczniowej i gruntowej (nieulepszone). Średni wiek nawierzchni wynosi ok. 20 lat; przekroczoną wartość natężenia krytycznego ma 20% kilometrażu dróg publicznych; stopień zużycia dróg (w warstwach konstrukcyjnych) ma 60% kilometrażu dróg publicznych; stopień zużycia warstwy ścieralnej wynosi ok. 70% kilometrażu dróg publicznych; do remontu kapitalnego "już" kwalifikuje się 40% dróg.

Obiektów inżynierskich (ważniejszych) 136 sztuk, w tym w drogach: krajowych i wojewódzkich 88 sztuk, których stopień zużycia wynosi ok. 30%-35%; nośność 30T posiada 55% obiektów, ograniczoną nośność i koniecznego remontu wymaga 45%.

Szacuje się, że nakłady przeznaczone na remonty kapitalne dróg powinny odpowiadać kwocie potrzebnej na wykonanie remontów 40 km dróg rocznie przez okres 10 lat.

Wskaźnik motoryzacji w Krakowie na dzień 31.12.97 r. osiągnął szacunkową wartość 347 poj./1000 mieszk., dynamika wzrostu od 1994 roku wyniosła 112% (zob. tab. II.3.).

tabela II.3.

Wskaźnik motoryzacji i dynamika wzrostu

Rok	1994	1995	1996	1997
Wskaźnik motoryzacji pojazdy/1000mieszk	289	303	328	347
Dynamika wzrostu	102,5%	105%	108%	106%

Podstawowe parametry opisujące warunki ruchu drogowego znajdują się w tabeli II.4.

Tabela II.4.

Parametry opisujące ruch drogowy na podstawowej sieci ulic w Krakowie

	szczyt poranny	szczyt popołudniowy
średnia długość podróży (km)	7,2	7,1
średni czas trwania podróży (min.)	10,4	10,0
średnia prędkość podróży (km/godz.)	41,6	42,3
długość sieci (km) ¹	1322	1322
średnie przekroczenie przepustowości (%)	27,6	25,4
długość sieci z przekroczoną przepustowością (km)	58,1	61,9

1) Długość odcinków dwukierunkowych liczona jest podwójnie

źródło: opracowanie własne na podstawie danych IGPIK, Prognoza zerowa 1995 r. Analizy uzupełniające do modeli ruchu dla Krakowa.

Sieć drogowo-uliczna w Krakowie



źródło: opracowanie własne

Podstawowym rodzajem ruchu drogowego w Krakowie jest ruch wewnętrzny stanowiący na sieci podstawowej około 76% całkowitego ruchu pojazdów. Jest to przede wszystkim ruch samochodów osobowych stanowiący około 90% całkowitego ruchu. Zmiany ogólnego potoku ruchu samochodów (poj./godz.szcz.) przedstawia tabela II.5.

Tabela II.5.

Zmiany ruchu drogowego w Krakowie

(szacunkowa liczba pojazdów poruszających się po ulicach miasta w godzinie szczytu popołudniowego)

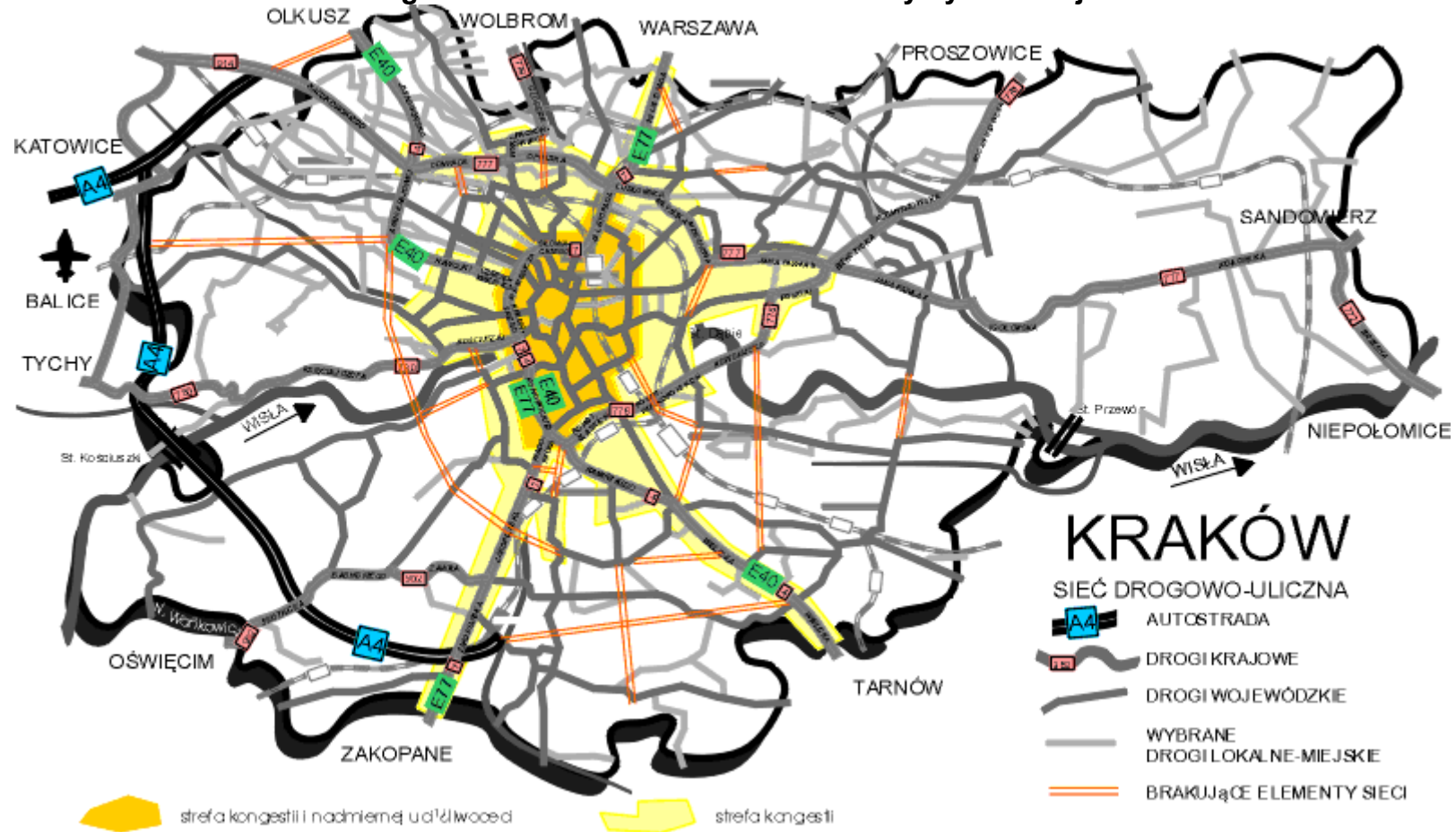
lata	Zasięg ruchu											
	Ruch wewnętrzny		Razem	%	Ruch źródłowy i docelowy		Razem	%	Tranzyt		Razem	%
	sam. osobowe	pozostałe			sam. osobowe	pozostałe			sam. osobowe	pozostałe		
1994	20 786	223	21 009	69	7 569	950	8 519	28	647	288	935	3
1995	29 297	455	29 752	72	9 123	1 206	10 329	25	704	289	993	3
1996	37 768	727	38 495	74	10 677	1 462	12 139	24	761	290	1 051	2
1997	46 250	990	47 240	76	12 230	1 720	13 950	22	820	290	1 110	2

źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Gospodarki Komunalnej UMK

Ważnym problemem związanym z warunkami ruchu w mieście jest tzw. strefa kongestii, czyli obszar, na którym przekroczone są normatywne wielkości krytycznego natężenia ruchu na ulicach (powstają "korki"). Jest to nie tylko problem utrudnień w ruchu, ale również problem zwiększonej uciążliwości ruchu w stosunku do otoczenia (spaliny i hałas) oraz obniżonego poziomu bezpieczeństwa. Funkcjonowanie sieci dróg w mieście przedstawia rysunek II.3.

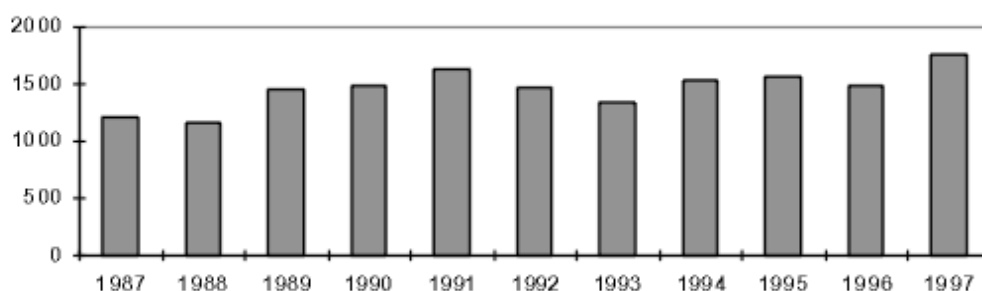
Liczba wypadków w ostatnim dziesięcioleciu ulega wahaniom i w 1997 roku wzrosła o 18% w stosunku do roku poprzedniego. Zmiany liczby wypadków drogowych w Krakowie przedstawia wykres II.1.

Sieć drogowo-uliczna w Krakowie - charakterystyka funkcjonalna



źródło: opracowanie własne

Liczba wypadków drogowych w Krakowie



źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Gospodarki Komunalnej UMK

W 1997r. w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu zainstalowano bariery rozdzielające kierunki ruchu na ciągu ul. Kamieńskiego, 29 Listopada, Wadowicka, Zakopiańska. Dokonana ocena efektywności tego działania na ciągu ul. Kamieńskiego wykazała wysoką skuteczność zastosowanego środka. Do działań poprawiających stan bezpieczeństwa zaliczyć można również modernizacje i przebudowy elementów układu komunikacyjnego (wspólne przystanki tramwajowo - autobusowe na skrzyżowaniu Wielicka – Powstańców Wielkopolskich, nowy przystanek tramwajowy na wylocie w ul. Bieńczycką). Również ważnym środkiem działań poprawiającym bezpieczeństwo ruchu jest sygnalizacja świetlna, czego przykładem może być skrzyżowanie Lublańska – Bora Komorowskiego.

Ogólną ocenę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego określają trzy wskaźniki wypadkowości: W/1000poj., W/1000mieszk., WŚm/100W (W - liczba wypadków, WŚm - liczba wypadków z ofiarami śmiertelnymi, tabela II.6., wykres II.2.).

Tabela II.6.

Wskaźniki wypadkowości w Krakowie w latach 1993 - 1997

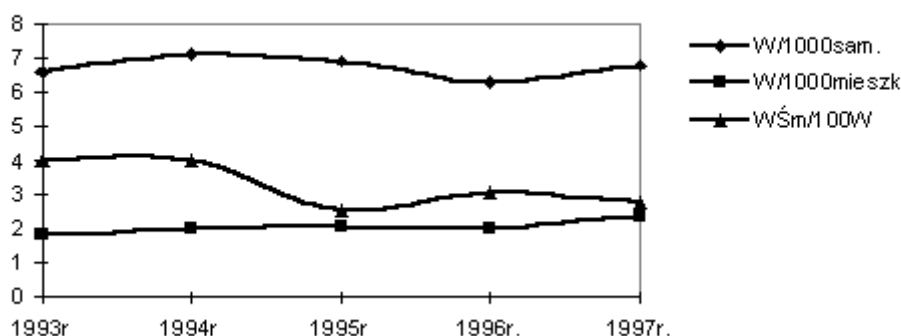
	1993	1994	1995	1996	1997
W/1000poj.	6,58	7,13	6,93	6,3	6,77
W/1000mieszk.	1,8	2,03	2,1	1,99	2,38
WŚm/100W	3,95	3,97	2,55	3,03	2,74

W- liczba wypadków

WŚm- liczba wypadków śmiertelnych

źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Gospodarki Komunalnej UMK

Zmiana wskaźnika wypadkowości w latach 1993 - 1997



źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Gospodarki Komunalnej UMK

Funkcjonowanie sieci drogowo - ulicznej jest powiązane z możliwościami parkowania. Ustalenie liczby miejsc parkingowych (wydzielonych i przyulicznych) oraz miejsc garażowania ma charakter szacunkowy. Głównym gestorem parkingów w Krakowie jest Międzywojewódzka Usługowa Spółdzielnia Inwalidów (MUSI). Dane o miejscach parkingowych zawiera tabela II.7.

Tabela II.7.

Parkingi w Krakowie

Parkingi1994 r.	1995 r.	1996 r.		1997 r.			
	Ogółem liczba miejsc	Ogółem liczba miejsc	W tym P&R	Ogółem liczba miejsc	W tym P&R	Ogółem liczba miejsc	W tym P&R
Wydzielone dla samochodów osobowych	1588	2859	490	3309	490	3469	490
w tym płatne	brak danych	2779	490	3159	490	3319	490
Przyuliczne (sam.osob.)	5000	12970		12970		12970	
w tym płatne		7710		7710		7710	
Dla samochodów ciężarowych i autobusów		65	15	65	15	65	15

źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Gospodarki Komunalnej UMK

Ograniczona liczba miejsc parkingowych w centrum miasta jest jednym z powodów, dla których funkcjonuje strefa ograniczonego parkowania (rys.II.4). Jest ona, zgodnie z Polityką Transportową czynnikiem hamującym wzrost ruchu. Dodatkowym jej

zadaniem jest zwiększenie rotacji pojazdów (krótszy czas parkowania - więcej pojazdów przy równomiernej obsłudze). Dokonano oceny potrzeb parkingowych wynikających z prognozowanego dla roku 2015 potencjalnego wzrostu ruchu do śródmieścia z obszaru Krakowa o 23% z obszarów zewnętrznych o 27%.

Rozwiązaniem powyższego problemu jest zatrzymanie części zewnętrznego ruchu samochodowego na obrzeżach miasta i kontynuowanie podróży komunikacją zbiorową, czyli wprowadzenie systemu Park & Ride (P&R). W obszarze Krakowa obecnie wyznaczonych jest 5 lokalizacji parkingów funkcjonujących w systemie P&R.

Są to trzy parkingi położone na obrzeżu śródmieścia (przy ul. Kałuży, pl. Włóczków, al. 29-Listopada) oraz dwa położone poza Śródmieściem (przy ul. Kapelanka i ul. Heleny).

Strefy ograniczonego ruchu i parkowania w centrum Krakowa



Do elementów sieci drogowo - ulicznej zalicza się również system ścieżek rowerowych. W sensie układu jest on rozwijany zgodnie z Polityką Transportową miasta. W dniu 31.12.1997r. całkowita długość ścieżek rowerowych wynosiła 4.3 km. W 1996r. wykonano modernizację ścieżki rowerowej w ul. Bulwarowej na dł. 0,65 km oraz odnowiono ścieżkę rowerową w Al. Solidarności na odcinku od bramy HTS do mostu na rz. Dłubnia. W 1997r. odnowiono ścieżkę rowerową w Al. Solidarności na odcinku od mostu na rz. Dłubni do ul. Bulwarowej, wykonano ścieżkę rowerową "Al. Powstania Warszawskiego – Kotlarska - Bulwar Wisły" na odcinku Bulwar Wisły – Kotlarska.

3. Transport zbiorowy

System komunikacji zbiorowej w Krakowie to sieć autobusowa i tramwajowa wspomagana w niewielkim stopniu 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 176 km pojedynczego toru torowiska tramwajowego i tyle samo km sieci trakcyjnej, 19 podstacji trakcyjnych oraz towarzyszących urządzeń trakcyjnych takich jak: zwrotnice, układy ogrzewań zwrotnic, sygnalizacje świetlne wzbudzone przez tramwaj, kable zasilające i powrotne, punkty powrotne. Stan techniczny infrastruktury tramwajowej nie jest "zadowolający". Torowiska w Krakowie są zużyte, wyeksploatowane ponad miarę. Do końca 1994r. wykonywano ok. 1,5 km remontów rocznie, co stanowi ok. 10% potrzeb w tym zakresie. W wyniku braku inwestycji i odnowy torowisk, na początku 1995 r. ok. 35 km torów tramwajowych zostało ocenionych jako niedostateczne.

Pomimo wyremontowania w latach 1994 - 1996 ok. 17 km torowisk tramwajowych dają o sobie znać wieloletnie zaniedbania w tej dziedzinie i na początku 1997r. oceniono, że ok. 30 km torowisk jest w stanie krytycznym, wymagającym natychmiastowego remontu

System komunikacji zbiorowej przedstawia rysunek II.5, a jej parametry tabela II.8.

Głównym przewoźnikiem w miejskiej komunikacji zbiorowej jest w Krakowie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. (MPK). Przewoźnicy prywatni oraz KPPU Sp. z o.o. obsługują nieznaczną liczbę linii autobusowych.

Liczba linii autobusowych normalnych w 1997r. wyniosła 107 (101 MPK + 6 KPPU) w stosunku do roku 1996 zmniejszyła się o 4 linie. Liczba linii pospiesznych w stosunku do 1996r. nie zmieniła się i wynosi 4 linie pospieszne, liczba linii nocnych pozostała bez zmian tj. 8.

Tabela II.8.

Parametry sieci komunikacji zbiorowej

Elementy sieci tramwajowej i autobusowej	1994	1995	1996	1997
długość torowisk tramwajowych (podwójny tor, km)	176	176	176	176
liczba linii tramwajowych (MPK)	28	28	28	28
długość linii tramwajowych (MPK, km)	315	328	330	327,5
liczba linii autobusowych (MPK + KPPU)	118	118 + 7	116 + 7	113 + 6
długość linii autobusowych (MPK + KPPU, km)	1567	1557 + 459	1479 + 503	1441
liczba przewiezionych pasażerów (MPK + KPPU, mln pas.)	548	560 + 6	557	540

źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Gospodarki Komunalnej UMK

Liczba przewiezionych pasażerów (łącznie wszystkie linie autobusowe i tramwajowe) wyniosła w 1997r. 540 mln, przy czym nie osiągnęła ona poziomu z poprzednich lat (rok 1987 - 741 mln). Parametry ruchu na sieci komunikacji zbiorowej przedstawione są w tabeli II.9.

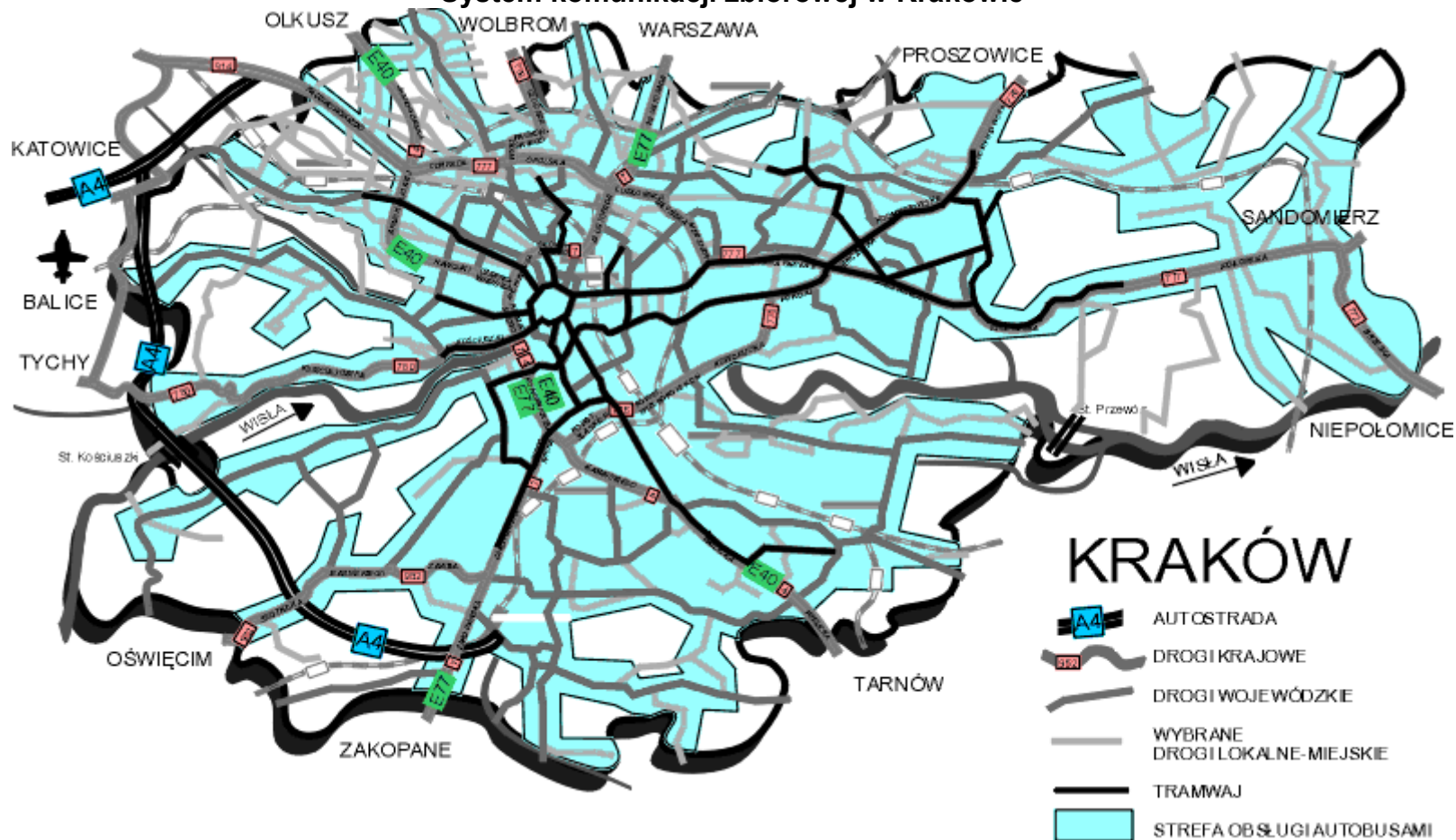
Tabela II.9.

Parametry ruchu na sieci komunikacji zbiorowej

	szczyt poranny	szczyt popołudniowy
średnia długość podróży (km)	8,4	8,3
średni czas trwania podróży (min.)	38,9	38,6
średnia prędkość (km/godz.)	13	12,9
podróże piesze (km)	1,1	1,2
średni czas oczekiwania (min)	6,8	6,4
długość sieci (km) liczona podwójnie	1501	1501
długość linii (km) liczona tam i z powrotem	3316	3316

źródło: opracowanie własne na podstawie danych IGPIK (Analizy uzupełniające do modeli ruchu dla Krakowa)

System komunikacji zbiorowej w Krakowie



źródło: opracowanie własne

Liczba tramwajów w porównaniu z 1996 rokiem zmalała o 17 pojazdów w inwentarzu oraz o 9 pojazdów w ruchu. Tabor tramwajowy jest już stary i wykazuje tendencję do starzenia się (średni wiek w roku 1996 – 17,9 roku, w roku 1997 – 19,2). Liczba autobusów w porównaniu z 1996 rokiem spadła o 27 pojazdów w inwentarzu, o 17 pojazdów w ruchu. Na koniec 1997 roku na ogólny stan taboru eksploatacyjnego, który wynosił 579 autobusów, 73 pojazdy wycofano z ruchu. Co czwarty autobus eksploatowany jest powyżej 10 lat, 7 autobusów typu IKARUS eksploatowanych jest już 15 lat. Zakupy autobusów dokonane w ostatnich trzech latach - ogółem 195 sztuk sprawiły, że strukturalny udział nowych autobusów w ogólnej ich liczbie stanowi 33%. Stan taboru przedstawia tabela II.10.

Tabela II.10.

Stan taboru komunikacji zbiorowej w Krakowie

	1994	1995	1996	1997
tramwaje w inwentarzu (MPK, szt.)	530	518	500	483
tramwaje w ruchu (MPK, szt.)	359	370	379	370
średni wiek taboru tramwajowego (lata)	15,5	16,3	17,9	19,2
autobusy w inwentarzu (MPK + KPPU, szt.)	559	578 + 38	573 + 33	555 + 24
autobusy w ruchu (MPK + KPPU, szt.)	447	441 + 30	437 + 17	429 + 16
średni wiek taboru autobusowego (lata)	7,9	6,7	6,5	6,1

źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Gospodarki Komunalnej UMK

4. Transport kolejowy

Sieć kolejowa na terenie miasta jest dobrze rozwinięta. Obecnie jednak nie jest wykorzystywana dla ruchu lokalnego miejskiego. Sieć zelektryfikowana jest w 91%. Stan sieci nie uległ zmianom w stosunku do 1996 r. Sieć kolejowa przedstawiona jest na rysunek II.6, parametry sieci przedstawione są w tabeli II.11.

Tabela II.11.

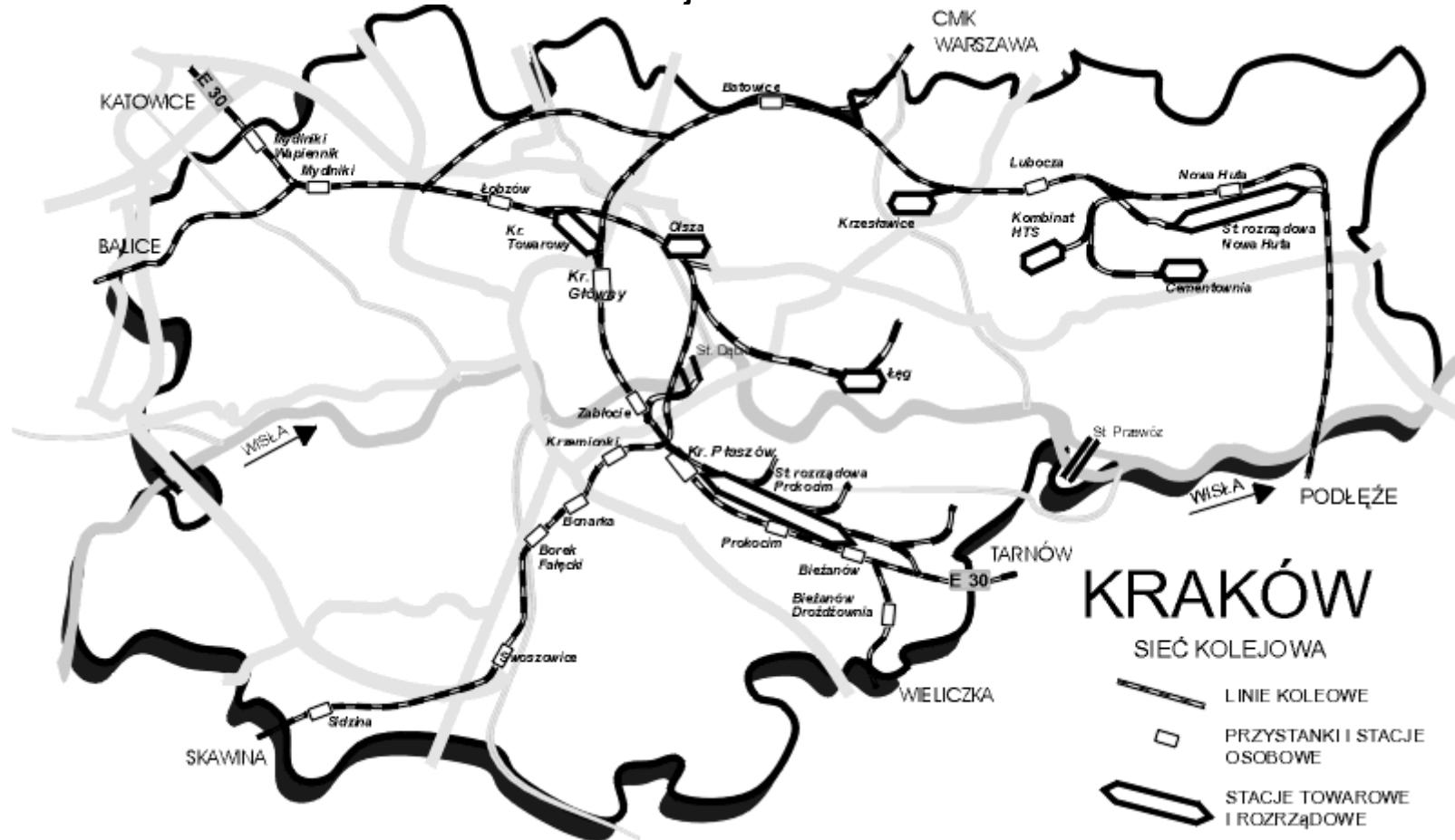
Sieć kolejowa w Krakowie (1997 r.)

całkowita długość linii (km)	109,6
liczba stacji pasażerskich	7
liczba przystanków pasażerskich	9
liczba stacji pasażersko-towarowych	6
liczba stacji towarowych	10
liczba bocznicy towarowych	28

źródło: opracowanie własne na podstawie danych PDOKP

W 1997 roku liczba pasażerów przewiezionych przez PKP zmalała o ok. 7,5% w stosunku do roku 1996. Wzrosła natomiast wielkość przewiezionych ładunków (ok. 17 % w stosunku do 1996 r.). Wielkości przewozów przedstawia tabela II.12.

Sieć kolejowa w Krakowie



źródło: opracowanie własne

Tabela II.12.

Przewozy kolejowe na sieci w Krakowie 1997 r.

przewozy pasażerskie (pas./rok)	9 774 931
przewozy towarowe (tony/rok)	18 100 000

źródło: opracowanie własne na podstawie danych PDOKP

5. Komunikacja lotnicza

Kraków należy do największych portów lotniczych w Polsce. Lotnisko w Balicach jest portem o znaczeniu międzynarodowym obok Warszawy i Gdańska. Parametry działalności portu przedstawia tabela II.13.

Tabela II.13.

Działalność portu lotniczego w Balicach

	1994r.	1995r. (I-III, XII)*	1996r.	1997r.
liczba startów i lądowań	5 799	2 388	8 606	12 612
w tym rozkładowych	3 447	1 316		6 344
liczba obsłużonych pasażerów	122 249	45 074	196 536	258 283
w tym tranzyt	5 849	4 206	14 939	14 003
ilość ładunków (tony)	1423	849	683	1060

*(Przerwa w funkcjonowaniu lotniska w 1995 roku wynikała z prac modernizacyjnych lotniska)

źródło: opracowanie własne na podstawie danych Portu Lotniczego w Balicach.

Struktura ruchu pasażerskiego w 1997 roku przedstawiała się następująco:

- ruch krajowy 31,7%
- ruch międzynarodowy regularny 54,7%
- ruch międzynarodowy charterowy 8,4%
- ruch tranzytowy 5,1%

W porównaniu do roku 1996 widoczny jest wzrost udziału charterów o 1,7% a spadek o 2,5% tranzytów co jest zjawiskiem korzystnym do generowania przychodów lotniskowych i pozalotniczych. Z Międzynarodowego Portu Lotniczego w Krakowie Balicach w 1997r odleciało o 32% więcej pasażerów niż w roku poprzednim.

Regularne loty z Balic utrzymywało w 1997 r. sześć przedsiębiorstw lotniczych: **LOT** - obsługujący połączenie Krakowa z Frankfurtem, Londynem, Paryżem, Rzymem, Mediolanem, Nowym Jorkiem, Chicago; **EUROWINGS** - obsługujący połączenie Krakowa z: Drezniem; **EUROLOT** – obsługujący połączenie z Warszawą; **AUSTRIAN AIRLINES** - obsługujący połączenie Kraków - Wiedeń ; **SWISSAIR** - obsługujący połączenie Kraków – Zurich; **BRITISH AIRWAYS** - obsługujący połączenie Kraków - Londyn. Wzrasta zainteresowanie również innych towarzystw lotniczych tym największym regionalnym międzynarodowym portem lotniczym. Jednym z powodów jest dynamicznie rosnący ruch pasażerski i towarowy na lotnisku Kraków – Balice w tempie zbliżonym do 30% rocznie, co jest

uważane za jeden z największych wskaźników ruchu w skali porównywalnych portów lotniczych na świecie.

1. Transport wodny

Obecnie Wisła nie jest wykorzystywana do transportu osób i towarów zarówno w ruchu lokalnym, jak i zewnętrznym. Krakowski odcinek Wisły ma ponad 30 km, zlokalizowane są na nim 3 stopnie wodne (Kościuszko, Dąbie, Przewóz). Ze względu na parametry nie nadaje się obecnie do wykorzystania dla transportu towarowego barkami klasy 300 T (a więc dla tranzytu i ruchu docelowo-źródłowego). Mógłby być natomiast wykorzystany do transportu lokalnego (szczególnie połączonego z ofertą dla turystów) pod warunkiem aktywizacji jego bezpośredniego otoczenia.

2. Podsumowanie

Rok 1997 był czwartym rokiem realizacji Polityki Transportowej uchwalonej przez Radę Miasta Krakowa w styczniu 1993r. (rys.II.7). Kompleksowe i spójne działania w zakresie całego systemu transportu rozpoczęto od prognozowania ruchu na podstawie wykonanych w 1994r. kompleksowych badań ruchu. Równolegle rozpoczęto prace nad projektami podsystemów transportu, w tym:

- transportu drogowego,
- transportu zbiorowego,
- organizacji ruchu.

Jako podstawową zasadę rozwoju systemu przyjęto **stopniowe wzbogacanie układu** przy jak najlepszym wykorzystaniu istniejących zasobów.

W związku z dekapitalizacją sieci drogowej w Krakowie, będącą rezultatem wieloletnich zaniedbań, sprawa radykalnej poprawy nawierzchni dróg spowodowała przeznaczenie większych niż dotychczas środków na realizację zadań drogowych.

Dla zmniejszenia zjawiska degradacji infrastruktury technicznej trakcji tramwajowej przyjęto program naprawczy do 2001r. zakładając (w ramach remontów kapitałnych) realizację rocznie 7 km torów tramwajowych, 17 km sieci trakcyjnej 3 podstacji trakcyjnych. W 1997r wykonano remont 10,23 km torów tramwajowych, 24,8 km sieci zasilającej i 2 podstacji trakcyjnych.

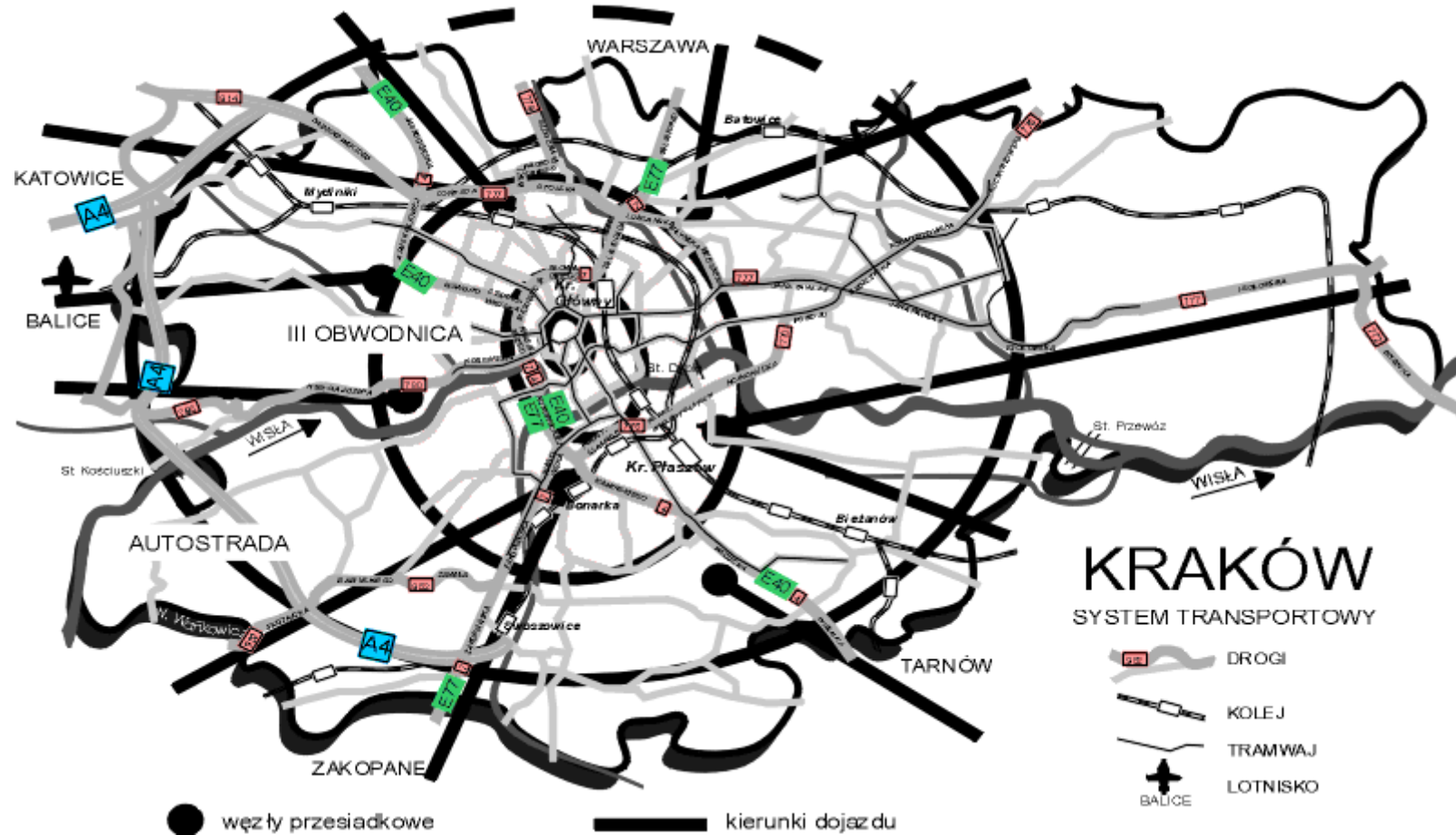
W celu zwiększenia jakości działań w 1997r. roku podpisane zostało porozumienie pomiędzy Spółką z o.o. Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice, Wojewodą Krakowskim, Gminą Kraków, Gminą Zabierzów, Gminą Liszki a GMW Partnership Chartered Architects & Interior Designers w celu opracowania studium wykonalności lotniska w Balicach oraz zagospodarowania znajdującego się w jego pobliżu terenu.

Ważniejsze inwestycje zrealizowane w 1997 r.:

- modernizacja ul. Karmelickiej – cel: uporządkowanie pasa drogowego dostosowując go do wymogów wynikających z funkcji, jaką spełnia ta ulica w strefie ruchu uspokojonego,
- modernizacja ul. Królewskiej – wymiana torowiska tramwajowego, nawierzchni jezdni i chodników, modernizacja oświetlenia ulicznego,
- modernizacja podstacji trakcyjnej "Konarskiego" wraz z budową sieci kabli trakcyjnych i zasilających 15 kV,
- przystąpiono do przygotowania modernizacji ul. Zwierzynieckiej
- zakończono przebudowę ul. Powstańców Wielkopolskich na dł 400 mb uzyskując przy tym dodatkowe dwa pasy ruchu, co znacznie poprawiło przepustowość na tym odcinku,
- oddano do ruchu ul. Radzikowskiego 2,3 km oraz jezdnię ptn ul. Lublańskiej 0,7km wraz z sygnalizacją świetlną na rondzie "Polsad",

- w celu podniesienia bezpieczeństwa ruchu na newralgicznych skrzyżowaniach wybudowano także 3 dalsze sygnalizacje (Kapelanka – Twardowskiego, Zakopiańska – Orzechowa, Dietla – Orzeszkowej),
- modernizacja torowiska tramwajowego “węzeł Filharmonia”,
- modernizacja torowiska tramwajowego w Al. Gen. Wł. Andersa – Broniewskiego.

Model funkcjonalny systemu transportowego Krakowa

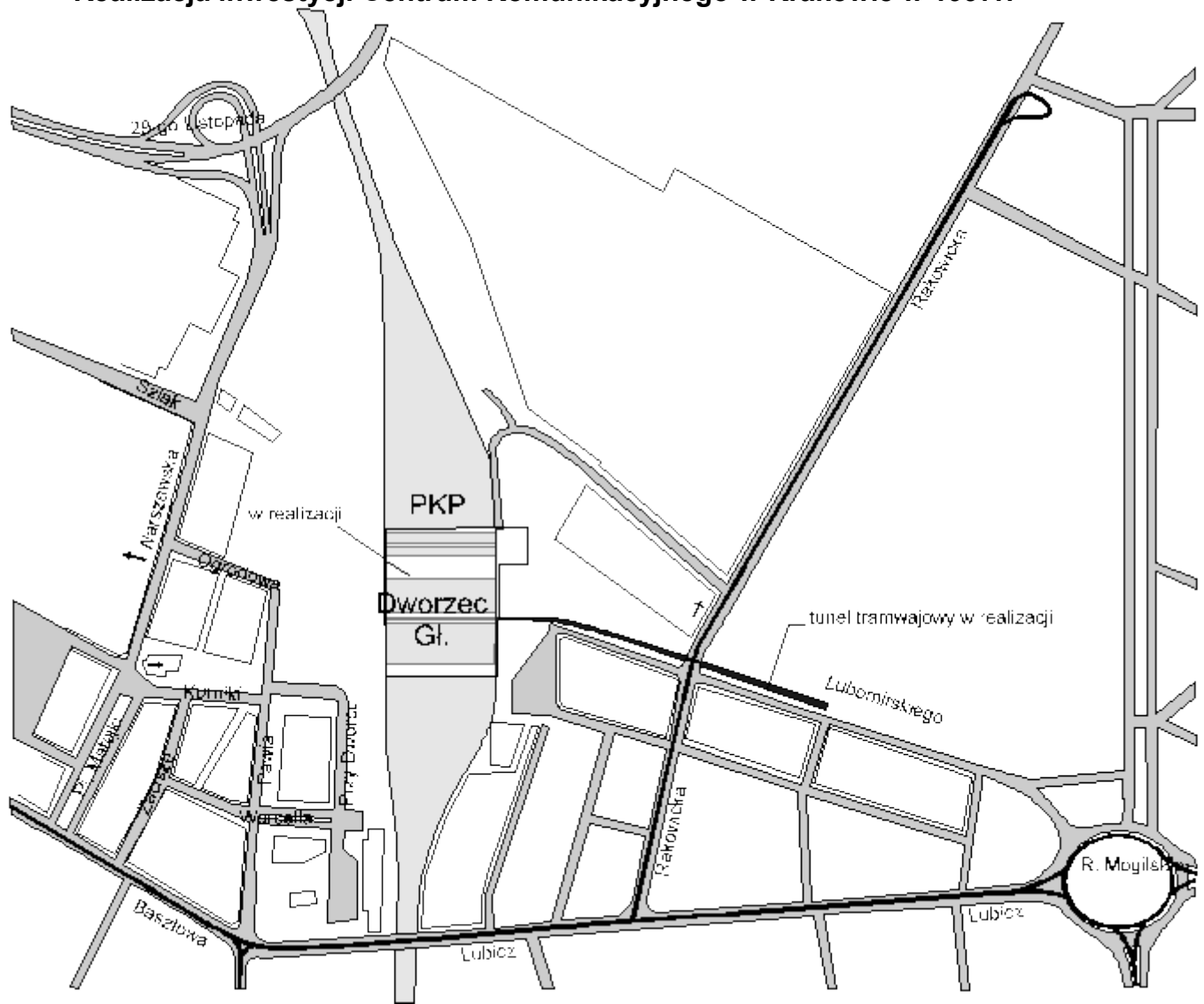


źródło: opracowanie własne

W 1997r. prowadzone było również przygotowanie (faza programowania) inwestycji strategicznych:

- **Trasy mostowe - południowy odc. Trasy Bagrowej, Trasa Kotlarska, odcinek ul. Ks. Józefa - Monte Cassino.**
- **Opracowano wielobranżową koncepcję "Trasy Kotlarskiej",**
- **Tramwaj szybki linia N-S I etap – przystąpiono do opracowania założeń do "Studium szybkiego tramwaju linia N-S", rozpoczęto wykupy gruntów.**
- **Wykonano opracowanie pn. "Studium przedprojektowe – koncepcja programowa dla inwestycji komunikacyjnych i infrastruktury technicznej na terenie Centrum Komunikacyjnego"**
- **Wykonano studium programowe dla inwestycji: "Uporządkowanie układu drogowego wraz z odwodnieniem na obszarze Woli Justowskiej".**

Realizacja inwestycji Centrum Komunikacyjnego w Krakowie w 1997r.



źródło: opracowanie własne

TRANSPORT

TENDENCJE

- wskaźnik motoryzacji w Krakowie wykazuje tendencję wzrostową
- wzrasta liczba wypadków drogowych
- sieć drogowa jest w znacznej mierze zdekapitalizowana, remonty nie pokrywają potrzeb
- brakuje ulic odciążających centrum miasta - III obwodnicy
- rozbudowa systemu ścieżek rowerowych jest niewystarczająca
- maleje liczba przewiezionych pasażerów (linie autobusowe i tramwajowe)
- następuje wzrost przewozów towarowych PKP
- wzrasta liczba pasażerów komunikacji lotniczej