

I. Komunikacja Miejska

W 1993r. przewieziono w Krakowie środkami komunikacji miejskiej 508 mln pasażerów.

Sieć komunikacji miejskiej obejmuje 28 linii tramwajowych o łącznej długości 311,9 km oraz 110 linii autobusowych o łącznej długości 1429,9 km. W porównaniu z rokiem ubiegłym oznacza to zwiększenie ilości linii autobusowych o 3 linie o długości 92,8 km oraz niezmienny układ linii tramwajowych.

Korekcie uległy następujące linie autobusowe :

- linia "144" - wydłużona z Piasków Wielkich do oś.Kurdwanów
- linia "544" - nowa linia na trasie Piaski Wielkie-Cichy Kącik
- linia "238" - wydłużona z Kochanowa do Krzeszowic
- linia "252" - zmiana numeracji na "151"
- linie "245" i "275" - korekta tras
- linia "705" - nowa linia na trasie Niepołomice-Brzegi
- linia "136" - zawieszona na 1 rok z powodu remontu ul.Makuszyńskiego
- linia "138" - zmiana trasy z powodu j.w.
- linia "203" - nowa linia na trasie Borek Fałęcki-Sidzina Las -Zelczyna
- linia "285" - nowa linia na trasie Borek Fałęcki-Mogilany -Świątniki-Rzeszotary
- linia "202" - wydłużona z Kocmyrzowa do Luborzycy
- linia "143" - wydłużona spod Pawilonu w Bieżanowie do ul.Zarzyckiego

Głównym przewoźnikiem w Krakowie jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp.z o.o. Dysponuje ono 617 autobusami i 517 wozami tramwajowymi. Podwykonawcami MPK jest 11 prywatnych przewoźników, którzy świadczą usługi przewozowe 8 mikrobusem i 15 autobusami. Obsługują oni głównie linie nocne oraz linie 238, 226, 141 i 255.

Rok 1993 to kontynuacja dostosowywania potencjału i zakresu komunikacji miejskiej MPK do możliwości finansowych gminy Kraków oraz działań oszczędnościowych na sieci komunikacyjnej poprzez eliminację kursów i przebiegów najmniej wykorzystanych. Stan techniczny taboru MPK jest nienajlepszy. Aż 166 autobusów, którymi dysponuje MPK to autobusy liczące 10-21 lat, podczas gdy optymalny okres trwałości autobusów Ikarus i Jelcz (w taborze MPK jest ich 86%) wynosi 6-7 lat. Dalsza ich eksploatacja wiąże się z koniecznością wykonania dodatkowych remontów o szerszym zakresie, akceptacji większej awaryjności i wydatków eksploatacyjnych. Racjonalnie prowadzona gospodarka taborem przewiduje wymianę co roku ok. 10-15% stanu inwentarzowego taboru czyli ok. 60-90 pojazdów. Zaległości w tym zakresie sięgają roku 1990. Równie wysłużony jest tabor tramwajowy MPK. Z powodu braku środków finansowych na remonty MPK /decydowało się na wydłużenie przebiegów międzyremontowych dla wagonów tramwajowych. Średni wiek taboru tramwajowego wynosi 14 lat. Wszystkie wagony w ilości 94 !02 mają powyżej 21 lat a okres eksploatacji otrzymanych z Norymbergi 24 wagonów przekracza 33 lata. Ograniczenie remontów wagonów tramwajowych jest poważnym zagrożeniem dla poziomu technicznego taboru. Niezależnie od rzeczywistego stanu technicznego, ograniczenia remontów wymagają nowych uregulowań formalno-prawnych w zakresie dopuszczenia wagonów do ruchu. Dla utrzymania komunikacji na dobrym poziomie konieczne jest przeprowadzenie w roku 1994 - 275 napraw bieżących i 21 napraw głównych.

Stopień napełnienia taboru (wg norm 6 osób/m²) niezależnie od niemal 100% napełnia w godzinach szczytu przewozowego na kilkunastu liniach przekracza granicę normy o 10 - 20% dotyczy to linii: 103, 114, 115, 124, 119, 128,139,184, !73, 238 oraz B. Sytuacja ta wskazuje na duże trudności komunikacyjne mieszkańców rozbudowywanych osiedli Krakowa takich jak : Kurdwanów, Wola Duchacka, Ruczaj-Zaborze oraz w rejonie baz przemysłowych w Płaszowie (Lipska - Przewóz), gdzie lokalizacja placów handlowych oraz dynamiczna rozbudowa mieszkalnictwa spowodowała, że rejon ten należy do szczególnie ruchliwych w przemieszaniu się pasażerów.

Rośnie rola systemu komunikacji zbiorowej w rejonie ścisłego centrum Krakowa, gdzie system ograniczonego ruchu kołowego wraz z systemem "park-and-ride" (przy blokowaniu się ciągów dojazdowych do centrum) kieruje ruch pasażerski do systemu komunikacji tramwajowej oraz części linii autobusowych przebiegających przez centrum.

Priorytetami dla komunikacji zbiorowej w systemie ruchu drogowego są:

- wydzielenie pasów dla systemu tramwajowego i autobusowego,
- modernizacja systemu sterowania ruchem ulicznym
- modernizacja systemu zarządzania siecią MPK
- modernizacja systemu nadzoru ruchu

Niezbędne jest dostosowanie potencjału przewozowego do przewidywanego wzrostu ilości pasażerów z rejonów : Kurdwanów, Piaski Wielkie, Wola Duchacka -Aleje; Skotniki, Kobierzyn, os.Ruczaj-Zaborze - centrum Nowej Huty; Nowy Kleparz, Aleje, Nowa Huta, Płaszów Bazy, Rybitwy, Przewóz - Plac Bohaterów Getta, Centrum, Dworzec Główny co oznacza zwiększenie o ok.17 sztuk taboru kursującego na tych liniach.

2. Drogi

Kraków ma poważne problemy komunikacyjne. Przyczyną tego jest niedrożność istniejącego układu drogowego wymagającego przebudowy oraz brak tras obwodnicowych. Większość dróg przenoszących ciężki ruch to ciągi uliczne, budowane w latach poprzednich dla obsługi ruchu miejskiego, niedostosowane do stale zwiększającej się ilości pojazdów. Szereg ciągów nie posiada parametrów dostosowanych do swoich funkcji np. brak chodników, utwardzonych poboczy, zawężona szerokość jezdni. Konstrukcja nawierzchni ulic jest niedostosowana do obecnego obciążenia. Około 25% ulic posiada 2-krotnie przekroczoną normatywną wielkość natężenia krytycznego. Sytuację pogarsza fakt, że przez system komunikacyjny Krakowa prowadzi również ruch tranzytowy drogami międzynarodowymi, który przebiega trasą : Aleją Trzech Wieszców - mostem Dębnickim - ul. Konopnickiej - rondem Mateczny.

Również budowa nowych osiedli mieszkaniowych zlokalizowanych w odległości 10-15 km od centrum bez równoległej budowy ulic i nowych linii tramwajowych w istotny sposób zaważyła na przeciążeniu układu komunikacyjnego miasta.

Trudna sytuacja w drogownictwie wymaga szybkiej interwencji, z którą związany jest wzrost środków finansowych na modernizację i remonty istniejącego układu drogowego. Doraźne zabezpieczenie w formie bieżących remontów dróg nie daje gwarancji na przedłużenie ich żywotności. Biorąc pod uwagę aktualny stan techniczny, rocznie należy poddać kapitalnym remontom lub modernizacji 10 - 12 % istniejącej sieci tj. ok. 190 km dróg.

Rodzaje dróg	stan na 31 grudnia 1993r. w kilometrach
szybkiego ruchu	7,4
kolejowe	95,5
wojewódzkie	195,7
lokalne - miejskie	582,11
wewnętrzne i osiedlowe	ok.300
przeprawy mostowe	59

Utrzymanie i remonty dróg

W 1993r. w Krakowie na utrzymanie, remonty i modernizację dróg zostały wydatkowane środki:

- 69.947 mln zł z budżetu gminy
- 49.683 mln zł z budżetu wojewódzkiego
- 70.000 mln zł z budżetu centralnego łącznie 189.630 mln zł

W ramach tych środków w 1993r. przeprowadzono remonty kapilarne ulic i mostów :

- mostu Grunwaldzkiego i Waliszewskiego
- przejścia podziemnego "Rondo Czyżyńskie"
- dojazdu do mostu Sucharskiego

- ul. Kościuszki, Wysokiej, Maławskiego, Górnickiego, Nałkowskiego, Stachowicza, Godlewskiego, Wielopole, Kolonijnej-Smolenia, Wolskiej, Rękawka, Makuszyńskiego, Findera, Cegielnianej, Strycharskiej i Helmana - Jerozolimskiej. Ponadto wykonano remonty bieżące kilkunastu ulic jak np. Opolskiej, Radzikowskiego, Lublańskiej-Dłuskiego, inwestycje drogowe na ulicach Mistrzejowskiej, Zagaję i Podmokłej oraz ścieżkę rowerową o przebiegu trasy :Teatr Bagatela - oś. Widok.

Obiekty mostowe

Na terenie Krakowa znajduje się również 59 obiektów mostowych, z tego w sieci dróg krajowych 30 a w sieci dróg wojewódzkich 29. Większość mostów, szczególnie większych obiektów pochodzi sprzed 20 a nawet 40 lat, wymagają one modernizacji i remontów. W 1993r. kontynuowano remont wyłącznie mostu Grunwaldzkiego.

Parkingi

Istotnym problemem związanym z komunikacją w Krakowie jest zbyt mała ilość parkingów. W 1993r. w centrum miasta zlikwidowany został jeden parking przy ul. Zwierzynieckiej. Przyczyną likwidacji była konieczność zwrotu terenu właścicielowi.

Głównym gestorem parkingów w Krakowie jest Międzywojewódzka Usługowa Spółdzielnia Inwalidów. Sfinansowała ona wykonanie i zainstalowała w rejonie I-szej obwodnicy zdalnie sterowanej informacji o zajętości poszczególnych parkingów. Równocześnie przy współudziale MPK i MUSI uruchomiony został system "park and ride". W ramach systemu wprowadzono szereg zabezpieczeń dla parkujących pojazdów oraz zainstalowano biologiczne toalety.

Kraków nie posiada ani jednego parkingu wielopoziomowego.

Działania zmierzające do poprawy sytuacji w komunikacji miejskiej

W 1974r. opracowano kompleksową koncepcję przebudowy układu i systemu komunikacyjnego Centrum Krakowa. Brak środków finansowych spowodował znaczne opóźnienie realizacji inwestycji związanych z jej wdrożeniem. Wobec trudności finansowych miasta i rozmiaru przedsięwzięcia oraz w celu pozyskania kapitału inwestycyjnego i przyspieszenia prac postanowiono zawiązać spółkę:

Krakowskie Centrum Komunikacyjne sp. z o.o. Udziałowcami spółki są: Skarb Państwa reprezentowany przez Wojewodę Krakowskiego, Południowa Dyrekcja Okręgowa Koleji Państwowych oraz Gmina Miasta Krakowa. Akt notarialny spółki Nr 5519/93 został podpisany w dniu 30 listopada 1993r. Przedmiotem działalności spółki jest zaprogramowanie, realizacja i użytkowanie kompleksu inwestycyjnego Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego w celu promocji gospodarczej i kulturalnej Krakowa oraz usprawnienie

ruchu turystycznego. Kapitał zakładowy spółki wyniósł 900 mln zł, został wniesiony w trzech równych częściach przez udziałowców. W ramach realizacji inwestycji "Centrum komunikacyjne" w 1993r. wykonano:

- konstrukcję tunelu drogowego i tramwajowego pod peronami 4 i 5
- konstrukcję "płyty Centrum" nad peronami 4 i 5
- kolektor Centrum na odcinku od ul. Rakowickiej do Dąbia oraz oddano do eksploatacji perony 3, 4 i 5

Zwiększający się lotniczy ruch pasażerski na lotnisku w Krakowie -Balicach spowodował, że już w 1988r. zostały podjęte pierwsze działania w kierunku poprawienia jego dostępności przede wszystkim dla przedstawicieli biznesu, jak również turystów, co ma istotne znaczenie dla rozwoju gospodarczego miasta. Zostało podpisane porozumienie pomiędzy Prezydentem Miasta Krakowa (działającym wówczas jako Wojewoda Krakowski), Przedsiębiorstwem Państwowym Porty Lotnicze w Warszawie i Przedsiębiorstwem LOT, na mocy którego strony podjęły się współfinansowanie rozbudowy Portu. Ostatecznie Przedsiębiorstwo LOT wycofało się z porozumienia i umowa została zawarta pomiędzy Prezydentem Miasta Krakowa (25% partycypacji) i P.P.Porty Lotnicze (75% partycypacji). Ocena potrzeb kapitałowych niezbędnych na kontynuację prac inwestycyjnych oraz nowa rzeczywistość prawna (powstanie władz samorządowych) doprowadziła do sformułowania koncepcji przejścia rozbudowy Portu przez specjalnie powołany podmiot gospodarczy. W Wyniku negocjacji podjęto decyzję o zawiązaniu spółki "Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków - Balice" z o.o.z siedzibą w Zabierzowie. Przyszłymi udziałowcami spółki zostali:

- Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze w Warszawie wnoszące do spółki aporty rzeczowe
- Skarb Państwa reprezentowany przez Wojewodę Krakowskiego wnoszący do spółki aporty rzeczowe
- Gmina Miasta Krakowa reprezentowana przez Prezydenta Miasta Krakowa wnosząca do spółki gotówkę w wysokości 15 mld zł
- Gmina Zabierzów reprezentowana przez Wójta Gminy (Port zlokalizowany jest na terenie Gminy Zabierzów) wnosząca do spółki gotówkę w kwocie 0,5 mld zł

W 1993 r. doprowadzono do uzgodnień i parafowania projektu umowy spółki. Niezbędną okazała się zgoda Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej na przystąpienie P.P.Porty Lotnicze do spółki o którą wystąpiono w maju 1993r. Wydanie zgody uwarunkowane jest uzgodnieniem form współużytkowania lotniska przez Dowództwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej z przyszłą spółką. Negocjacje w tej sprawie trwają. Kolejnymi sprawami niezbędnymi do uregulowania są stany własnościowe obiektów i terenów zajmowanych przez lotnisko oraz wygaśnięcie zarządu MON nad terenem przylegającym do lotniska w celu włączenia go do aportów Skarbu Państwa po stronie Wojewody Krakowskiego. Ze względu na złożoność spraw zdecydowano włączyć do ich rozwiązania konsultanta, Przedsiębiorstwo Naukowo-Techniczne METRUM.

Dotychczasowe działania inwestycyjne doprowadziły w styczniu 1993r. do oddania budynku terminalu pasażerskiego. Równocześnie ze środków budżetowych wojewody dokonano zakupu konstrukcji stalowej dla drugiej części terminalu. Konstrukcja ta jest stawiana, co umożliwia kontynuowanie dalszych prac budowlanych w 1994 roku. Równocześnie zdecydowane podejście Prezydenta Miasta Krakowa oraz przeznaczenie z budżetu 1993r kwoty 12 mld zł umożliwiło zamówienie elektronicznego systemu meteorologicznego Vaisala. Na 1994r. zaplanowano remont drogi startowej i II etap rozbudowy terminalu pasażerskiego.