

# IV. TRANSPORT I KOMUNIKACJA

67 > 90



## IV.1. System transportowy

System transportowy ma znaczący wpływ na jakość życia w mieście, stanowi integralną część terenu zurbanizowanego miasta.

Spełnia on rolę:

- Usługową - od sprawności układu komunikacyjnego zależy w podstawowym zakresie realizacja celów publicznych
- Stymulującą rozwój obszaru - poprzez udostępnianie terenu oraz na rozwijaniu podaży usług transportowych wyprzedzająco do aktualnych potrzeb
- Hamującą rozwój obszaru - tam gdzie jest to wymagane - poprzez tworzenie bariery transportowej
- Kompozycji przestrzennej - elementy systemu transportu, z uwagi na rozległy zasięg ich wpływu, stawia się na równi z przestrzennymi rozwiązaniami architektoniczno-urbanistycznymi.

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 oraz gminne. Drogi krajowe stanowią własność Skarbu Państwa, a drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowią własność samorządu.

W granicach miast na prawach powiatu zarządcą części dróg publicznych (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych), a więc dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych, jest Prezydent Miasta. 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.

Prezydent Krakowa wykonuje swoje obowiązki jako zarządca dróg publicznych oraz zarządca ruchu przy pomocy dwóch jednostek organizacyjnych pełniących funkcję zarządów dróg tj.

- Zarząd Dróg i Komunikacji
- Zarząd Gospodarki Komunalnej.

Istnieje podział zadań na:

- zadania koordynujące, realizowane przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska UMK
- zadania operacyjne realizowane przez
  - Zarząd Dróg i Komunikacji w zakresie transportu i dróg publicznych, ulic, mostów, placów oraz zarządzania ruchem drogowym, lokalnego transportu zbiorowego, gospodarki nieruchomościami oraz zieleni w pasach drogowych,
  - Zarząd Gospodarki Komunalnej w zakresie infrastruktury komunalnej - w części nie powierzonej do zarządu innym jednostkom i podmiotom, drogami gminnymi i wewnętrznymi, drogami dojazdowymi do gruntów rolnych, obiektami inżynierskimi (mosty, tunele, kładki dla pieszych, mury oporowe) w pasach dróg, dla których jest Zarządem, kanalizacją opadową, rowami melioracyjnymi i potokami, parkami i terenami zielonymi, ścieżkami rowerowymi, położonymi na gruntach będących własnością i we władaniu Miasta.

## IV.2. Transport drogowy

Sieć dróg publicznych w obszarze miasta Krakowa stanowią drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne oraz wewnętrzne (rysunek IV.1 , tabela IV.1).

Do głównych dróg krajowych należą:

- Autostrada A-4 relacji Katowice - Kraków
- 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.

Parametr dostępności wyrażony:

- gęstością sieci dróg publicznych wynosi 3,37 km/km<sup>2</sup>,
- długością dróg przypadającą na 1000 mieszkańców wynosi 1.45 km/1000mieszkańców

**Tabela IV.1**

### Sieć drogowo-uliczna Krakowa w latach 2001 - 2004

Elementy sieci drogowo-ulicznej	2001	2002	2003	2004
Układ ruchu szybkiego (autostrada, km)	16,8	22,7	24,7	24,7
Układ podstawowy w km, w tym drogi				
krajowe	69	69	69,6	63,4
drogi wojewódzkie	25	25	25,4	25
drogi powiatowe km	196	212	214,8	221
Układ obsługujący (gminne, km)	741	760	761,8	768,6
Obiekty (mosty, wiadukty, tunele, , szt.)*	127	151	151	166
Kładki dla pieszych (szt.)	9	9	9	15
Przejścia podziemne (szt.)	16	16	16	22

Źródło: Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska UMK, Zarząd Dróg i Komunikacji, ZGK

\*wartości podano zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2000 r. w sprawie ewidencji dróg oraz obiektów mostowych - 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 - tabela IV 2.) jednakże poziom dekapitalizacji dróg znacznie się obniżył w stosunku do roku poprzedniego (o 15%).

**Tabela IV.2.**

### Stan techniczny sieci dróg w Krakowie

rok	poziom dekapitalizacji			
	2001	2002	2003	2004
układ podstawowy dróg	39%	43%	42%	27%
układ obsługujący dróg	43%	45%	48%	33%

Źródło: Zarząd Dróg i Komunikacji

Obiektów inżynierskich w Krakowie jest 166. Do remontu w 2004r. kwalifikowało się 18% obiektów, wyremontowano 12,7%.

Wskaźnik motoryzacji w Krakowie na dzień 31.12.04r. osiągnął szacunkową wartość 458 poj.ogółem/1000 mieszk, w odniesieniu do pojazdów osobowych wskaźnik ten wynosi 369 s.o./1000 mieszk - wg ewidencji Wydziału Komunikacji.

Wielkość wskaźnika motoryzacji w latach 1995 -2004 obrazują: tabela IV.3. i wykres IV.1.

**Tabela. IV.3.**

**Wskaźnik motoryzacji w latach 1995-2004**

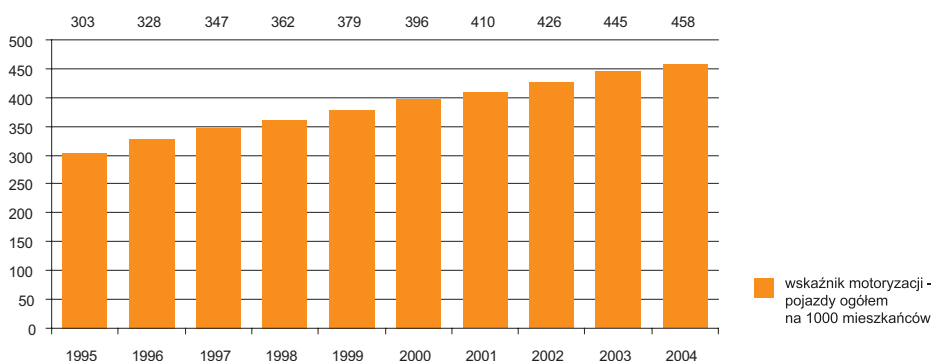
Rok	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Wskaźnik motoryzacji pojazdy ogółem /1000 mieszk	303	328	347	362	379	396	410	426	445	458
Dynamika wzrostu (%)	105	108	106	105	105	105	104	104	104,5	103

Źródło: Wydział Komunikacji, Wydział Spraw Administracyjnych

Uwaga: Wskaźniki motoryzacji podane w oparciu o materiały Wydziału Komunikacji i Spraw Administracyjnych są zdaniem autorów KBR 2003 zawyżone. Według KBR03 wskaźnik motoryzacji dla samochodów osobowych wynosił w 2003 r. 225s.o./1000 mieszk, natomiast dla samochodów ciężarowych 33 s.c./1000 mieszk.

**Wykres IV.1.**

**Wzrost wskaźnika motoryzacji w latach 1995-2004**



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.4.**

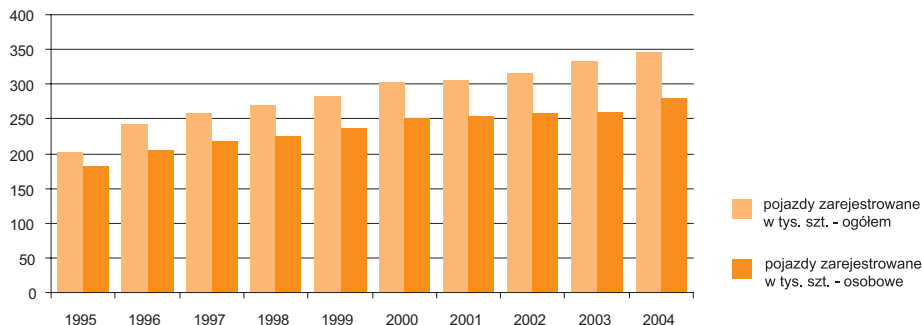
**Liczba pojazdów zarejestrowanych na terenie Miasta w latach 1995-2004**

rok	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Liczba pojazdów zarejestrowanych na terenie miasta (tys.szt) - ogółem	203,8	242,7	259,3	270,4	282,5	302,8	306	315,7	332,2	346,6
Liczba pojazdów zarejestrowanych na terenie miasta (tys.szt) - osobowe	181,3	204,1	218,2	226,4	236,9	250,1	255,1	259,0	260,2	279,5

Źródło: Wydział Komunikacji, Wydział Spraw Administracyjnych

### Wykres IV.2.

#### Zmiana liczby pojazdów zarejestrowanych na terenie miasta w latach 1995-2004



Podstawowym rodzajem ruchu drogowego w Krakowie jest ruch wewnętrzny, stanowiący na sieci podstawowej około 62% całkowitego ruchu pojazdów. Jest to przede wszystkim ruch samochodów osobowych stanowiący około 59% całkowitego ruchu.

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

Zmiany ogólnego potoku ruchu samochodów (poj./godz.szcz.) przedstawia tabela IV.5.

Tabela IV.5.

#### Zmiany ruchu drogowego w Krakowie

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

lata	Ruch wewnętrzny		Zasięg ruchu				Tranzyt					
	sam. osobowe	pozostałe	Razem	%	Ruch źródłowy i docelowy sam. osobowe	pozostałe	Razem	%	sam. osobowe	pozostałe	Razem	%
1996	27 644	1 131	28 775	70	9 249	1 854	11 103	27	997	172	1 169	3
1997	31 073	1 585	32 658	70	10 089	2 306	12 395	27	1 172	113	1 285	3
1998	34 500	2 040	36 540	70	10 930	2 760	13 690	27	1 350	50	1 400	3
1999	36 122	2 135	38 257	71	11 444	2 889	14 333	27	1 413	54	1 467	2
2000	37 711	2 229	39 940	71	11 948	3 016	14 964	27	1 475	57	1 532	2
2001	39 069	2 309	41 378	71	12 378	3 125	15 503	27	1 528	59	1 587	2
2002	39 538	2 337	41 875	71	12 527	3 162	15 689	26	1 546	60	1 606	3
2003	40 000	5 000	45 000	82	6 000	2 000	8 000	14	1 500	500	2 000	4
2004	29 968	1 719	31 687	62	14 418	2 283	16 701	33	2 235	267	2 502	5

Źródło: Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska UMK oraz ZDiK

Kompleksowe Badania Ruchu przeprowadzono w październiku 2003 r. Wykonawcą była Pracownia Badań Społecznych z Sopotu (PBS). Niektóre z wyników przeprowadzonych badań przedstawiają się następująco:

#### **Średnia długość podróży osób w ruchu wewnętrznym dobowym**

(dane uzyskane z ankiety, ruch niepieszy):

- ogółem 5,98 km
- sam. os. 6,98 km
- kom. zb. 6,71 km
- pieszo 3,25 km

#### **Wskaźniki obciążenia sieci drogowej łącznym ruchem pojazdów, ruch dla godz. szczytu (wg obliczenia programem HIGHWAY):**

- Średnia długość podróży 6.98 km
- Średni czas podróży 13.13 min
- Średnia prędkość jazdy 43,26 km/godz.
- Przekroczenie przepustowości (wg tabeli 4-2): na długości 223 km średnio o 34.65% (sieć o długości 1714,22 km, czyli przekroczenia następują na 13% długości sieci ).

#### **Wskaźniki obciążenia sieci drogowej ruchem łącznym pojazdów, ruch dla godz. szczytu (wg obliczenia pakietem SATURN):**

- Średnia długość podróży 10,3 km
- średni czas podróży 18 min
- Średnia prędkość 34,4 km/godz.
- Średnie przekroczenie przepustowości o 34.5%
- Średni spadek prędkości 0,51

#### **Podróże samochodami osobowymi w godzinie szczytu**

(dane z modelu, uzyskane przez przeliczenia macierzowe)

- Średni czas podróży: 13,13 min średni,
- Mediana: 11 min
- Kwantyl 90%: 25 min
- Kwantyl 95%: 29 min

#### **Ponadto: dla podróży ogółem, wewnętrznych i zewnętrznych (bez tranzytu):**

Średnia długość [km]: 9,47 7,26 15,05  
Średni czas jazdy [min] 13,13 11,26 17,85  
Średnia prędkość [km/g] 43,26 38,69 50,58

#### **Ruch osób transportem zbiorowym (godzina szczytu) - wyniki wg obliczeń z użyciem pakietu SATCHMO (długość z przeliczeń macierzowych):**

- Średnia długość podróży: 6,06 km
- Średni czas podróży w: 29,01 min
- Mediana: 22 min
- Kwantyl 90%: 53 min
- Kwantyl 95%: 66 min
- Wskaźnik przesiadkowości (średnia liczba przejazdów w podróży) 1,29 przemieszczenia / podróż
- Procent podróży z 1 przesiadką 21,2%
- Procent podróży z więcej niż z 1 przesiadką 3,6%

#### **Ruch transportem zbiorowym do centrum, rejon komunikacyjny 1 (godzina szczytu) - założenia j.w.:**

- Średnia długość podróży: 4,87 km

- Średni czas podróży w: 22,82 min
- Mediana: 17 min
- Kwantyl 90%: 42 min
- Kwantyl 95%: 50 min
- Wskaźnik przesiadkowości (średnia liczba przejazdów w podróży) 1,14
- Procent podróży z 1 przesiadką 13,8%
- Procent podróży z więcej niż z 1 przesiadką 0,1%

Dziedziną, w jakiej obecnie jednak okazało się niemożliwe wykorzystanie oficjalnych baz danych, jest rejestr pojazdów, eksploatowany przez MSWiA i urzędy wojewódzkie, i to z dwóch powodów:

- jego zgodność z faktycznym stanem posiadania (jak wykazała ankieta, a podobnie PBS stwierdziła w badaniu w Gdańsku w 2002 roku) jest niewielka, ponieważ zbiór nie jest nastawiony na aktualność danych o poszczególnych pojazdach, lecz na zarejestrowanie wszelkich zdarzeń związanych z własnością i obciążeniami pojazdu (skutkiem ten sam pojazd może być zapisany kilkakrotnie);
- dostęp do informacji o poszczególnych pojazdach jest ograniczony przepisami, co w przypadku wniosku PBS do Wojewódzkiej Bazy Danych skutkowało odmową dostępu.

Można żywić nadzieję, iż te problemy zostaną zlikwidowane z chwilą uruchomienia CEPIK (centralny rejestr pojazdów i kierowców, w budowie na poziomie MSWiA).

Do tego czasu wszystkie badania w Polsce wykazują zasadnicze rozbieżności pomiędzy badaniami reprezentacyjnymi a oficjalnymi statystykami, co wobec np. próby 2,5% w KBR 2003 w Krakowie oznacza wielkość błędu oszacowania liczby samochodów nie większą niż 3%, podczas gdy pojawiła się rozbieżność na poziomie... 30%.

Wnioski z Kompleksowych Badań Ruchu 2003 r.

- Organizacja i zakres KBR roku 2003 pozwala na wyciąganie wielu pożytecznych wniosków co do bieżącej i przyszłej sytuacji ruchowej w Krakowie. Zakres badań, pomiarów i analiz modelowych dał w wyniku kompletny obraz ruchu i jego uwarunkowań.
- Od strony organizacyjnej należy podkreślić sprawność w uzyskiwaniu informacji z baz danych Urzędu Miasta i jednostek Miejskich (ZDiK i MPK S.A.), co pozwala na pokładanie ufności w wynikach, opartych na tych informacjach.
- Zespół autorski dokonał szczegółowego przeglądu baz danych o sieciach transportowych, dostosował te zapisy do obecnego (nowego) podziału miasta na jednostki terenowe (urbanistyczne i komunikacyjne) oraz dostosował wyniki badań z pierwszego okresu KBR (lata 2001 / 2002) do tych podziałów. Miasto uzyskuje w pełni zharmonizowane bazy danych dla całości zagadnień komunikacyjnych.
- KBR w Krakowie przyniósł wiele ważnych wyników i obserwacji dla oceny zjawisk ruchowych i prognoz ich zmian. Do najważniejszych należą:
  - Ruchliwość mieszkańców Krakowa rośnie, jest na poziomie wysokim, zbliżając się do ruchliwości w miastach Zachodniej Europy w latach 80-ych
  - W szczególności rośnie ruchliwość w grupach poza pracą, w tym związana z nauką
  - Podział zadań przewozowych wykazuje stały udział ruchu pieszego, następuje pewien wzrost udziału ruchu samochodami, spadek ruchu rowerowego (być może wynikający z nienajlepszych warunków pogodowych w okresie badania)
  - Udział transportu zbiorowego, będącego priorytetem polityki Krakowa od lat 90-ych, wprawdzie spada, lecz wielkość przewozów utrzymuje się na stałym poziomie z tendencją wzrostu w stosunku do poprzedniego badania w 1994 roku.
- Opracowane modele ruchu wykazują zadowalający poziom zgodności z wynikami pomiarów ruchu. Pozwala to używać tych modeli do prac prognostycznych oraz analiz operacyjnych w sieci drogowej i transportu zbiorowego.

### IV.3. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Poprawa bezpieczeństwa na drogach 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: Kalwaryjskiej, Legionów Piłsudskiego, Limanowskiego. Wykonano modernizację sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach ulic: Rondo Mateczny, Legionów Piłsudskiego - Kalwaryjska, Legionów Piłsudskiego - K.Rollego. W ramach korekt geometrycznych układu drogowego rozpoczęto prace nad przebudową: skrzyżowania ul. Łokietka - ul. Wybickiego, skrzyżowania ul. Kocmyrzowska - ul. Generała Andersa - ul. Bieńczycka, skrzyżowania al. 29 Listopada - ul. Kuźnicy Kołtająowskiej. Wybudowano ekrany akustyczne w ciągu ulicy Klasztornej na dł. ok. 305mb. Wybudowano trzeci pas ruchu dla komunikacji zbiorowej na odc. od DH Jubilat do skrzyżowania z ul. Piłsudskiego o dł ok. 200mb.

Ogólną ocenę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego określa wskaźnik wypadkowości:  $W\dot{S}m/100W$  ( $W$  - liczba wypadków,  $W\dot{S}m$  - liczba wypadków z ofiarami śmiertelnymi,  $W/1000$  mieszk. (tabela IV.6. wykres IV.3.).

**Tabela IV.6.**

**Wskaźniki wypadkowości w Krakowie w latach 1997 - 2004**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
$W\dot{S}m/100W$	2,74	3,64	3,10	2,66	2,62	2,66	2,16	2,12
$W/1000$ mieszk.	2,38	2,24	2,18	2,13	2,01	1,91	1,97	1,87

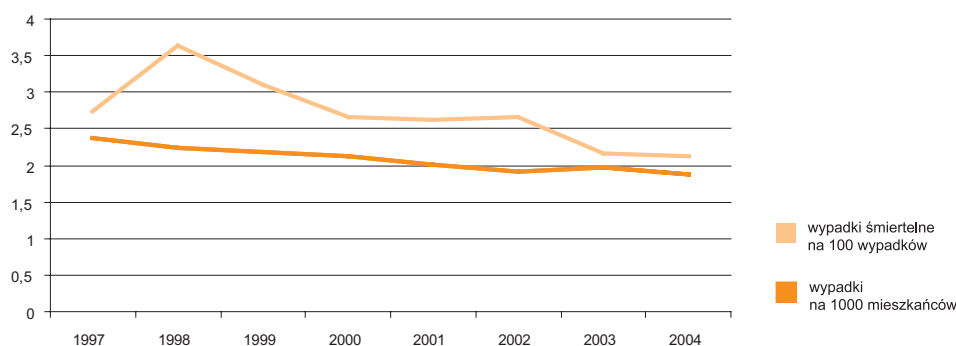
Źródło: ZDiK

$W$ - liczba wypadków

$W\dot{S}m$ - liczba wypadków śmiertelnych

**Wykres IV.3.**

**Zmiana wskaźnika wypadkowości w latach 1997- 2004**

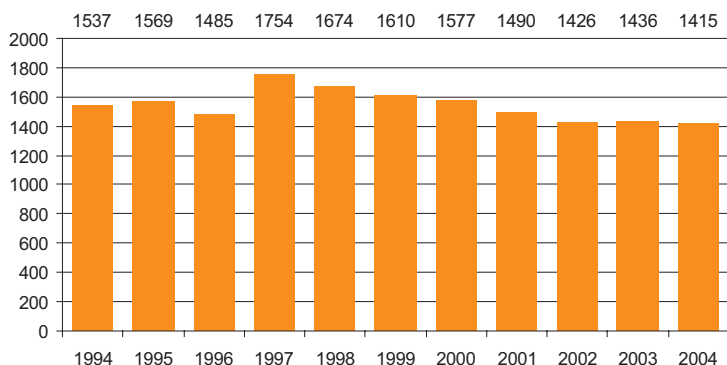


Od roku 1998 powyższe wskaźniki, mimo wzrostu wskaźnika motoryzacji, mają tendencję spadkową. Liczba wypadków w ostatnim dziesięcioleciu ulega wahaniom i od 1998r sukcesywnie maleje. Znacząco maleje liczba wypadków śmiertelnych (61 w.śm. w 1998r do 30 w.śm w 2004r). Liczba wypadków śmiertelnych w 2004r. była najniższa z całego okresu sprawozdawczego. Zmiany liczby wypadków drogowych w Krakowie przedstawia wykres IV.4.



#### Wykres IV.4.

#### Liczba wypadków drogowych w Krakowie w latach 1994-2004



Źródło: ZDiK

Do największej ilości zdarzeń drogowych - w tym również wypadków ogółem i wypadków śmiertelnych - doszło na drogach powiatowych (35% zdarzeń, 42% wypadków ogółem) i drogach krajowych (28% zdarzeń, 22% wypadków ogółem).

Wskaźnik liczby rannych na 1 wypadek w Krakowie obniżył się z 1,18 w 2003r. do 1,14 w 2004r.

Im wyższa kategoria drogi tym wypadki są groźniejsze.

Rok 2004 można uznać za pomyślny w zakresie bezpieczeństwa pieszych, liczba wypadków najechania na pieszego osiągnęła najniższą wartość w dziesięcioleciu (826 -1995r; 605 - 2004r). Po raz kolejny wypadki najechania na pieszego stanowiły mniej niż połowę ogólnej liczby wypadków (42,8%).

## 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, natomiast parkingów wydzielonych - firmy komercyjne.

Dane o miejscach parkingowych zawiera tabela IV.7.

Tabela IV.7.

#### Parkingi

Parkingi	2000		2001		2002		2003		2004	
	Ogółem liczba miejsc	W tym P&R*	Ogółem liczba miejsc	W tym P&R*	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	4045	-	4195	340	4045	-	4045	-	4045	-
w tym płatne	3796	-	3796	340	3796	-	3796	-	3796	-
Przyuliczne (sam.osob.)	12970	-	12970	-	12970	-	12970	-	12 970	-
w tym płatne	7710	-	7710	-	7710	-	7710	-	7710	-
Dla samochodów ciężarowych i autobusów	65	-	65	15	65	-	155	-	155	-

Źródło: ZDiK.  
\*Park and Ride

Ograniczona liczba miejsc parkingowych w centrum miasta jest jednym z powodów, dla których funkcjonuje strefa ograniczonego parkowania (rys.IV 4.1). Jest ona czynnikiem hamującym wzrost ruchu, zgodnie z Polityką Transportową. 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 1993r. 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. Planuje się rozszerzenie ograniczeń w ruchu samochodowym na ulice promieniste, prowadzące ruch tramwajowy, a także na Kazimierz i część Starego Podgórze, jak również na obszary konfliktowe w strefach rekreacji, przy równoczesnym porządkowaniu przestrzeni ulicznej, parkingowej wraz z właściwym systemem informującym w ramach elementów sterowania ruchem o dostępności miejsc parkingowych. Strefy ograniczonego ruchu i parkowania w centrum Krakowa przedstawia rysunek IV.6.

## 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 oraz towarzyszące urządzenia trakcyjne takie jak: zwrotnice, układy ogrzewań zwrotnic, sygnalizacje świetlne wzbudzone przez tramwaj, kable zasilające i powrotne, punkty powrotne. Stan techniczny infrastruktury tramwajowej nie jest zadowalający. Torowiska w Krakowie są zużyte, wyeksploatowane ponad miarę. Żywotność istniejących torowisk obliczono na 9 - 15 lat w zależności od obciążenia ruchem. Według Uchwały Nr XCIV/886/01 z dnia 5 grudnia 2001 r. w sprawie „polityki inwestycyjnej w zakresie odnowy taboru komunikacji miejskiej i ustalaniu opłat w lokalnym transporcie zbiorowym w latach 2002-2006”, w celu utrzymania zakładanej zdolności przewozowej i poprawy jakości usług, odnowa taboru będzie realizowana głównie poprzez zakup nowych środków transportu zbiorowego. Jednocześnie w celu utrzymania stanu technicznego aktualnie posiadanego taboru na poziomie umożliwiającym bezpieczną i ekonomicznie uzasadnioną eksploatację, wykonywane będą remonty taboru tramwajowego. Z uwagi na degradację podbudowy i podtorza oraz zużycie nawierzchni stalowej, jedyną skuteczną i ekonomicznie uzasadnioną formą naprawy torowisk jest remont kapitalny.

W 2004 r. wykazano, iż 54 km torowisk wymaga remontu z uwagi na krytyczny stan techniczny charakteryzujący się przekraczaniem dopuszczalnej normy zużycia nawierzchni stalowej, degradacją podbudowy i nawierzchni drogowej, występowaniem licznych wyboczeń i zapadnięć. W 2004r. wykonano remont 3,36 km torów tramwajowych oraz 1,9 km sieci trakcyjnej, 3 podstacji.

**Tabela IV.8.****Parametry sieci komunikacji zbiorowej**

Elementy sieci tramwajowej i autobusowej	2002	2003	2004
długość torowisk tramwajowych			
(pojedynczy tor, km)	167,5	167,5	166,07
liczba linii tramwajowych (MPK)	23	23	23
długość linii tramwajowych (MPK, km)	286	286	282
liczba linii autobusowych (MPK + KPPU)	120	119	125
długość linii autobusowych (MPK + KPPU, km)	1414	1386	1599
Liczba linii mikrobusowych	6	8	16
Długość linii mikrobusowych (km)	78,7	115	220
liczba przewiezionych pasażerów			
(MPK, mln pas.)*	331,17	314,30	302

Źródło: Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska UMK oraz MPK i KPPU  
 dane wg SITK.

Głównym przewoźnikiem w miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. (MPK). Przewoźnicy prywatni obsługiwali nieznaczną liczbę linii autobusowych. Liczba linii autobusowych w 2004 r. wyniosła: 75 linii dziennych, 9 linii nocnych, 3 linie przyspieszone oraz 38 strefowych.

Liczba przewiezionych pasażerów (łącznie wszystkie linie autobusowe i tramwajowe) w 2004r. zmalała do 302 mln.

W zakresie odbudowy taboru tramwajowego w 2004r. zakupiono 25 szt. używanych wagonów tramwajowych z Wiednia i Norymbergii. Poza działalnością inwestycyjną, poprawę stanu technicznego wagonów tramwajowych realizowano w drodze remontów kapitalnych i bieżących.

Średni wiek taboru tramwajowego wyniósł 22,9. W 2004 roku wykonano remont kapitalny 20 szt. wagonów tramwajowych. Liczba tramwajów w porównaniu z 2003 rokiem zmalała o 9 pojazdów w inwentarzu natomiast nie zmieniła się liczba pojazdów w ruchu.

Wskaźnik wykorzystania taboru tramwajowego wzrósł z 79,4% w roku 2003 do 80% w 2004r co oznacza efektywniejsze wykorzystanie istniejącego potencjału przewozowego.

Średnia prędkość eksploatacyjna taboru tramwajowego w 2004r wyniosła 14,9km/godz. i była o 0,1km/godz. niższa niż w 2003r., taboru autobusowego - 18,1 km/godz.(wzrost o 0,3 km/godz w odniesieniu do roku 2003).

Zwiększenie prędkości eksploatacyjnej uzyskano m.in. dzięki zwiększeniu ilości wydzielonych pasów i torowisk, odseparowanych od ruchu innych pojazdów, zwłaszcza w centrum miasta, oraz nadanie priorytetów w ruchu na skrzyżowaniach sterowanych światłami.

Liczba autobusów w porównaniu z 2003 rokiem wzrosła o 10 pojazdów w inwentarzu natomiast zmalała o 7 pojazdów w ruchu. Na koniec 2004 roku ogólny stan taboru eksploatacyjnego wyniósł 486 autobusów MPK. Średni wiek taboru autobusowego wyniósł 7,7. W ramach odnowy taboru MPK zakupiło 50 szt. autobusów komunikacji miejskiej. W związku z prowadzoną od kilku lat strategią w zakresie odnowy taboru, średni wiek autobusów mieści się w granicach zadowalających. Wskaźnik wykorzystania taboru autobusowego wzrósł o 0,9 pkt procentowego w stosunku do 2003r. i wyniósł 85,9%. Stan taboru przedstawia tabela IV.9.

**Tabela IV.9.****Stan taboru komunikacji zbiorowej w Krakowie**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
tramwaje w inwentarzu (MPK, szt.)	437	442	434	431	426	417
tramwaje w ruchu (MPK, szt./doba.)	316	329	329	332	343	332
średni wiek taboru tramwajowego (lata)	—	20	21	22	21,8	22,9
autobusy w inwentarzu (MPK + KPPU, szt.)	529+26	514 + 21	496 + 20	499	476	486
autobusy w ruchu (MPK + KPPU, szt.)	441+19	432 + 14	419 + 16	415	417	410
średni wiek taboru autobusowego (lata)	5,9	6,2	6,6	7,0	7,7	7,7
mikrobusy - poj.w inwentarzu (szt.)	bd	50	43	43	26	33
mikrobusy- poj. w ruchu (szt)	bd	50	43	43	26	33

Źródło: Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska UMK oraz MPK

## IV.6. Transport kolejowy

Grupa PKP powstała w roku 2001 w wyniku procesu restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe. Celem tych przemian było - zgodnie z dyrektywami Unii Europejskiej - rozgraniczenie działalności przewozowej kolei od zarządzania liniami kolejowymi oraz utworzenie samodzielnych podmiotów prawa handlowego, mogących świadczyć usługi nie tylko na rynku kolejowym.

Grupę 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.)
- oraz 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** spółka z o.o. realizuje kolejowe przewozy pasażerskie w relacjach pomiędzy największymi miastami w Polsce oraz poza jej granicami.

Podstawowym zadaniem spółki jest :

- krajowy i międzynarodowy kolejowy przewóz osób i rzeczy oraz świadczenie usług związanych z przewozem, w tym:
  - przewozy dzienne pociągami EuroCity (EC), InterCity (IC) i Express (Ex)
  - przewozy nocne w wagonach sypialnych i z miejscami do leżenia w pociągach pospiesznych krajowych i międzynarodowych, Nocny Express
- działalność związana z turystyką (uruchamianie pociągów nadzwyczajnych dla grup zorganizowanych)

Z Krakowa można bezpośrednio dojechać do Berlina i Hamburga, Pragi, Wiednia a od grudnia 2003 r. do Kijowa.

**Tabela IV.10****Sieć połączeń z/do Krakowa pociągów spółki PKP Intercity w 2004 r.**

Kategoria pociągu	Liczba połączeń z/do Krakowa w 2004 r.
EuroCity (EC)	2
InterCity (IC)	8
Express (Ex)	28
Nocny Express (Nex)	6
Nocne międzynarodowe	2

Źródło: PKP Intercity Sp. z o.o.

Łączne wyjazdy i przyjazdy z/do Krakowa w pociągach PKP Intercity - 1,8 mln osób rocznie.

**Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych** w Krakowie jest wykonawczą jednostką organizacyjną spółki „PKP Przewozy Regionalne”, Warszawa ul. Grójecka. Jednostkami bezpośrednio podległymi Małopolskiemu Zakładowi Przewozów Regionalnych, realizującymi zadania w zakresie przewozu osób transportem kolejowym na terenie Krakowa są Sekcje Przewozów Pasażerskich Kraków, Kraków Płaszów, Kraków Zachód oraz Sekcja Napraw Wagonów Osobowych Kraków i Sekcja Utrzymania Taboru Trakcyjnego.

Stacje pasażerskie w obrębie miasta to Kraków Główny; Kraków Płaszów, Kraków Bieżanów, Kraków Bonarka, Kraków Swoszowice, Kraków Mydlniki, Kraków Batowice.

Usytuowanie miasta Krakowa powoduje, że pełni ono rolę punktu przesiadkowego. Tutaj zbiegają się podmiejskie ciągi komunikacyjne z całego województwa i rozpoczynają się podróże na teren całej Polski.

Połączenia z Krakowem bez konieczności przesiadania się posiada 16 miast powiatowych, co stanowi 3 wszystkich miast powiatowych. Wskaźnik ten należy do najwyższych w kraju.

Największe obciążenie ruchem pasażerskim występuje na liniach magistralnych:

- Kraków - Trzebinia - Katowice
- Kraków - Tarnów
- Kraków - Warszawa

**PKP CARGO S.A.** rozpoczęła działalność gospodarczą 1 października 2001 r.

Należy do spółek przewozowych Grupy PKP S.A.

Na terenie miasta Krakowa znajdują się:

- 4 stacje pasażersko - towarowe: Kraków Bonarka, kr. Mydlniki, Kr. Płaszów, Kr. Gł. Towarowy
- 4 stacje towarowe: Kr. Prokocim, Kr. Nowa Huta, Kr. Olsza, Kr. Krzesławice.
- Bocznic kolejowe: „ISPAT POLSKA STAL” S.A. oddział w Krakowie, Cementownia „Nowa Huta” S.A., GÓR-HUT Sp. z o.o., Sambud-2 Sp z o.o., CITY AIR S.A., Krakowskie Zakłady Automatyki S.A., Elektrociepłownia „Kraków” S.A., Polskie Zakłady Zbożowe PZZ w Krakowie S.A., Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A., Agencja mienia Wojskowego.
- Zaplecze kolei stanowią Sekcje Napraw Wagonów Towarowych w stacji: Kraków Prokocim, Kraków Nowa Huta.

### Zakład Linii Kolejowych w Krakowie

Zadania Zakładu to realizacja umów na udostępnianie linii i ich odcinków - realizacja przejazdów 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, wynajmu 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.

Sieć kolejowa na terenie miasta jest dobrze rozwinięta. Obecnie jednak nie jest wykorzystywana dla ruchu lokalnego miejskiego. Sieć zelektryfikowana jest w 91%.

Sieć kolejowa przedstawiona jest na rysunku III.4, parametry sieci przedstawione są w tabeli IV.11.

**Tabela IV.11.**

### Sieć kolejowa w Krakowie

Rok	2001	2002	2003	2004
całkowita długość linii (km)	109	109	109	109,3
liczba stacji pasażerskich	8	8	8	8
liczba przystanków pasażerskich	9	9	9	9
liczba stacji pasażersko-towarowych	5	5	4	4
liczba bocznic kolejowych	67	8	13*	9

Źródło: Polskie Koleje Państwowe S.A.

W 2004 roku przewozy pasażerskie w aglomeracji krakowskiej kształtowały się na poziomie 8,9 mln pasażerów. Liczba pasażerów od 2003r systematycznie rośnie. Wielkości przewozów przedstawia tabela IV.12.

**Tabela IV.12.**

**Przewozy kolejowe w Krakowie**

Rok	2001	2002	2003	2004
przewozy pasażerskie (pas./rok)	11 281 291	8 466 150	8 516 150	8 900 000
przewozy towarowe (tony/rok)	13 839 697	7 934 354	4 062 970	8 294 955

Źródło: Polskie Koleje Państwowe S.A.

## IV.7. Komunikacja lotnicza

Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków - Balice, należy do największych i najstarszych portów lotniczych w Polsce o znaczeniu międzynarodowym.

Lotnisko Kraków - Balice jest obiektem współużytkowanym przez lotnictwo wojskowe i cywilne.

Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków - Balice Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością zarządza cywilną częścią portu lotniczego.

Ogólna powierzchnia lotniska wynosi 426 ha, w tym w zarządzie Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków - Balice Sp. z o.o. znajdują się ok. 24 ha.

Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków - Balice 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.

Parametry działalności portu przedstawiają tabele IV.13. i IV.14.

**Tabela IV.13.**

**Działalność portu lotniczego w Balicach**

Rok	1999	2000	2001	2002	2003	2004
liczba startów i lądowań	13 089	15 288	16 674	15 290	17 029	26 171
liczba obsłużonych pasażerów	419 487	517 015	549 298	500 852	593 214	841 123
w tym tranzyt	18 493	22 327	15 579	14 616	26 739	27 662
ilość ładunków (tony)	2059	2856	2204	2104	2969	3 289

Źródło: Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice

**Tabela IV.14.**

**Struktura ruchu pasażerskiego**

Rok	1999	2000	2001	2002	2003	2004
ruch krajowy regularny	12,6%	22,6%	26,3%	33%	30,3%	22,2%
ruch międzynarodowy regularny	74%	62,3%	57,4%	51%	52,2%	62,3%
ruch czarterowy	9%	10,8%	13,5%	13%	13%	12,1%
ruch tranzytowy	4,4%	4,3%	2,8%	3%	4,5	3,4%
razem	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Źródło: Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice

Począwszy od roku 2003 następuje sukcesywny spadek ruchu krajowego regularnego, natomiast wzrost ruchu regularnego międzynarodowego, co jest zjawiskiem korzystnym do generowania przychodów lotniskowych i pozalotniczych. W 2004 roku Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków - Balice obsłużył ponad 840 tys. pasażerów, co oznacza wzrost o ponad 40% w stosunku do roku 2003. Wykazana ilość operacji lotniczych, tj. startów i lądowań razem, dotyczy operacji związanych z ruchem cywilnych statków powietrznych na lotnisku wojskowym, jakim jest Port Lotniczy Kraków - Balice. W pozycjach tych nie ujęto ćwiczebnych operacji lotniczych, realizowanych przez krajowe i zagraniczne wojskowe statki powietrzne.

Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice obsługiwał tygodniowo około 170 regularnych rozkładowych operacji lotniczych (start i lądowanie jako jedna operacja) na 22 kierunkach obsługiwanych przez 17 przewoźników.

Na terenie lotniska działają przedsiębiorstwa lotnicze: LOT - obsługujący połączenie Krakowa z Warszawą, Frankfurt, Wiedniem, Londynem, Paryżem, Rzymem, Nowym Jorkiem, Chicago, Tel Avivem; AUSTRIAN AIRLINES - obsługujący połączenie Kraków - Wiedeń; SWISS International Air Lines i Styrian Spirit - obsługujący połączenie Kraków - Zurich, British Airways - obsługujący połączenie Kraków - Londyn, oraz Malev - obsługujący połączenie z Budapesztem, Lufthansa obsługujący połączenie Kraków-Monachium, Czeskie Linie Lotnicze-CSA i Air France - obsługujące wspólnie bezpośrednie połączenie pomiędzy Pragą a Krakowem, SkyEurope - obsługujący połączenie z Amsterdamem, Londynem, Mediolanem, Paryżem, Rzymem, easyJet - obsługujący (od września 2004r) połączenie z Londynem-Luton, Berlinem i Dortmundem (od października 2004r), Germanwings - obsługujący (od października 2004r) połączenie Kraków - Stuttgart, Kraków - Kolonia/Bonn, SAS - obsługujący połączenia Kraków - Kopenhaga. 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.

#### **Główne inwestycje na terenie Portu Lotniczego Kraków-Balice w 2004 r.:**

1. Dostosowanie Terminala Pasażerskiego do wymogów układu z Schengen wraz z modernizacją międzynarodowego przejścia granicznego - modernizacja i rozbudowa terminalu w kierunku płyty postojowej samolotów w dwóch etapach, dających możliwość funkcjonowania dworca w okresie realizacji inwestycji.
2. W marcu 2004r w ramach remontu oddano tymczasowy plac postojowy jako bezpłatny parking dla pasażerów tanich linii lotniczych na około 200 samochodów.

**Krakowski Port Lotniczy** - uchwałą Nr XXXIII/283/03 z dnia 3 grudnia 2003 r., Rada Miasta Krakowa wyraziła wolę utworzenia przez Gminę Miejską Kraków wspólnie z Agencją Mienia Wojskowego oraz innymi podmiotami, spółki pod firmą „Krakowski Port Lotniczy spółka z ograniczoną odpowiedzialnością”. 23 grudnia 2003 roku została podpisana umowa dotycząca powołania Krakowskiego Portu Lotniczego Sp. z o.o. z udziałem Miasta Krakowa, Agencji Mienia Wojskowego i Województwa Małopolskiego. Podstawowym zadaniem Spółki jest budowa i eksploatacja terminalu i podejmowanie wszelkich działań związanych z obsługą lotniczego ruchu pasażerskiego, w tym międzynarodowego przejścia granicznego na terenie portu. Podpisano list intencyjny z linią WIZZAIR, a współpraca z Germanwings doprowadziła do uruchomienia połączeń z Kolonią. W październiku największe, obok Ryanaira, tanie linie lotnicze EasyJet uruchomiły połączenia do Londynu i Dortmundu.

## IV.8. Transport wodny

Krakowski odcinek Wisły ma ponad 30 km, zlokalizowane są na nim 3 stopnie wodne (Kościuszko, Dąbie, Przewóz).

Wykorzystanie rzeki Wisły do transportu osób i towarów w ruchu lokalnym w roku 2003 przedstawiało się następująco:

1. Żegluga pasażerska (wyłącznie ruch turystyczny):  
Na trasie Kraków - Tyniec przewieziono 49 126 osób
2. Żegluga towarowa - transport kruszyw i węgla:  
Na trasie Oświęcim-Kraków przewieziono 252 379 ton.

W porównaniu do roku 2003 nastąpił prawie czterokrotny wzrost przewozów turystycznych oraz 16-krotny wzrost przewozów towarowych.

## IV.9. Ścieżki rowerowe

Problematyka ruchu rowerowego znalazła odzwierciedlenie w ustaleniach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta, który utracił swą moc z końcem 2002r. W oparciu m.in. o zapisy planu opracowano w 1997r koncepcję rozwoju systemu ruchu rowerowego w Krakowie, której elementy wdrażano w postaci realizacji wybranych odcinków tras, w większości towarzyszących powstającym w tym czasie inwestycjom drogowym. W latach 1990-2002 zrealizowano na terenie miasta kilkanaście odcinków tras rowerowych, zarówno wydzielonych, jak i funkcjonujących według zasad ruchu mieszanego. W szczególności rozwiązanie takie wprowadzono w obszarze Śródmieścia. Obecnie funkcjonują odcinki tras rowerowych o następujących lokalizacjach:

1. al. 3 Maja
2. północne bulwary Wisły (Rodła, Czerwieński, Inflancki, Kurlandzki) na odcinku od ujścia Rudawy do ujścia Białuchy.
3. ul. Piastowska do al. Focha
4. Bulwar Rodła - ul. Włóczków - ul. Kałuży - ul. Oleandry do ul. Reymonta
5. Teatr Bagatela - ul. Krupnicza - ul. Czysta - ul. Reymonta - Na Grabie - al. Armii Krajowej do ul. Zarzecze
6. Trasa Centralna (odc. Al. Powstania Warszawskiego - Rondo Grzegórzeckie - ul. Kotlarska - Most Kotlarski - ul. Klimeckiego do ul. Nowohuckiej)
7. ul. Grodzka - ul. Bernardyńska - bulwar Czerwieński - Most Grunwaldzki - Rondo Grunwaldzkie - ul. Monte Cassino - ul. Kapelanka - ul. Kobierzyńska (Tesco)
8. ul. Księcia Józefa - Most Zwierzyniecki - Zielińskiego do ul. Kapelanka
9. skrzyżowanie ulic Wrocławska-Wybickiego-Stachiewicza
10. ul. Wielopole - al. Dietla do al. Daszyńskiego
11. Most Wandy - ul. Półnaki
12. al. Solidarności od ul. Bulwarowej do CAHTS
13. ul. Bulwarowa od al. Solidarności do ul. Wojciechowskiego
14. ul. Reymana
15. ul. Kopernika
16. al. Jana Pawła II - odc.od rz. Białuchy do ul. Meissnera.

Całkowita długość odcinków sieci wynosi ponad 40 km.

W 2004r wybudowano lub wyznaczono 10,6 km ścieżek rowerowych.



## IV.10. Inwestycje transportowe

### Ważniejsze inwestycje zrealizowane w 2004 r.:

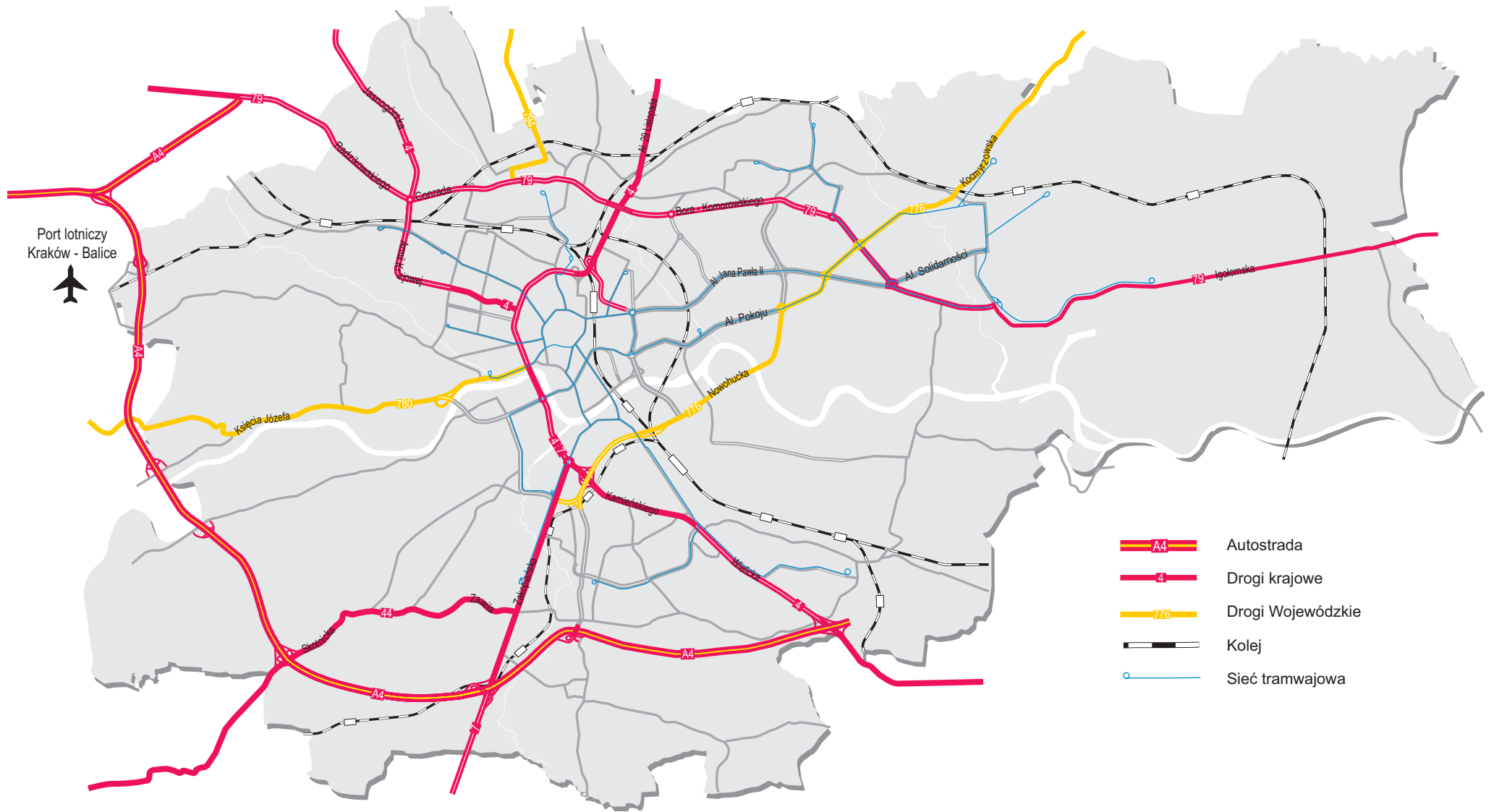
1. Trasa Centralna - odc. ul. Powstania Warszawskiego-ul. Lubomirskiego-ul. Wita Stwosza - al. 29 Listopada - ul. Wita Stwosza - zakończono roboty drogowe wraz z dwoma estakadami i infrastrukturą techniczną - dopuszczono ulicę do ruchu.
2. ul. Turowicza (ul. Witosza - ul. J. Tischnera) - zakończono roboty drogowe wraz z estakadą i infrastrukturą techniczną - dopuszczono ulicę do ruchu
3. Przebudowa ul. Dobrego Pasterza - zakończono przebudowę ulicy na odc. od Ronda Strzelców do wjazdu do Multikina na dł.705m
4. Połączenie ul. Ks. Jancarza z ul. Bohomolca - zakończono budowę I etapu na odc. od ul. Ks. Jancarza do ul. Ks.Kurzei o dł. 427 mb wraz z trzema zatokami autobusowymi.
5. Budowa ul. Poletkowej o dł. 260 mb - zrealizowano drogę dojazdową związaną z funkcjonowaniem III Kampusu UJ.
6. Budowa pętli autobusowej i peronu przy ul. Olszanickiej

*Lokalizacje powyższych inwestycji (pkt 1-6) zilustrowano na rys. IV.2.*

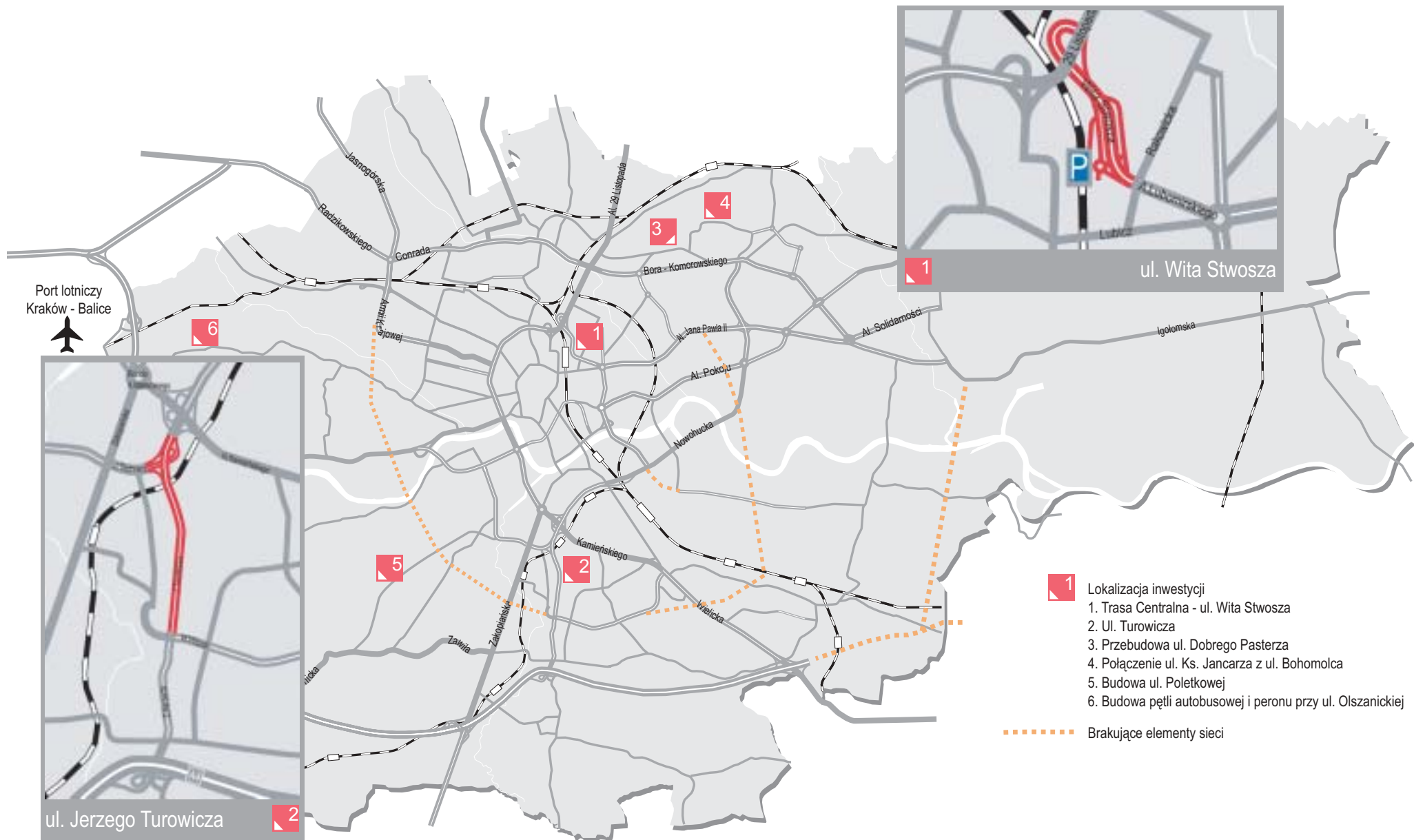
### **Transport/ Tendencje**

- sieć drogowa jest w znacznej mierze zdekapitalizowana, remonty nie pokrywają potrzeb
- wskaźnik motoryzacji wykazuje tendencję wzrostową
- liczba wypadków sukcesywnie maleje
- znacząco maleje liczba wypadków śmiertelnych
- maleje liczba przewiezionych pasażerów (linie autobusowe, tramwajowe i mikrobusy)
- wzrósł wskaźnik wykorzystania taboru tramwajowego
- przewozy osobowe PKP wykazują tendencją wzrostową
- nastąpił wzrost przewozów towarowych PKP
- wzrasta liczba pasażerów komunikacji lotniczej
- nastąpił wzrost przewozów turystycznych w komunikacji wodnej

Rys. IV.1.  
Autostrada, drogi krajowe i wojewódzkie, sieć kolejowa i tramwajowa



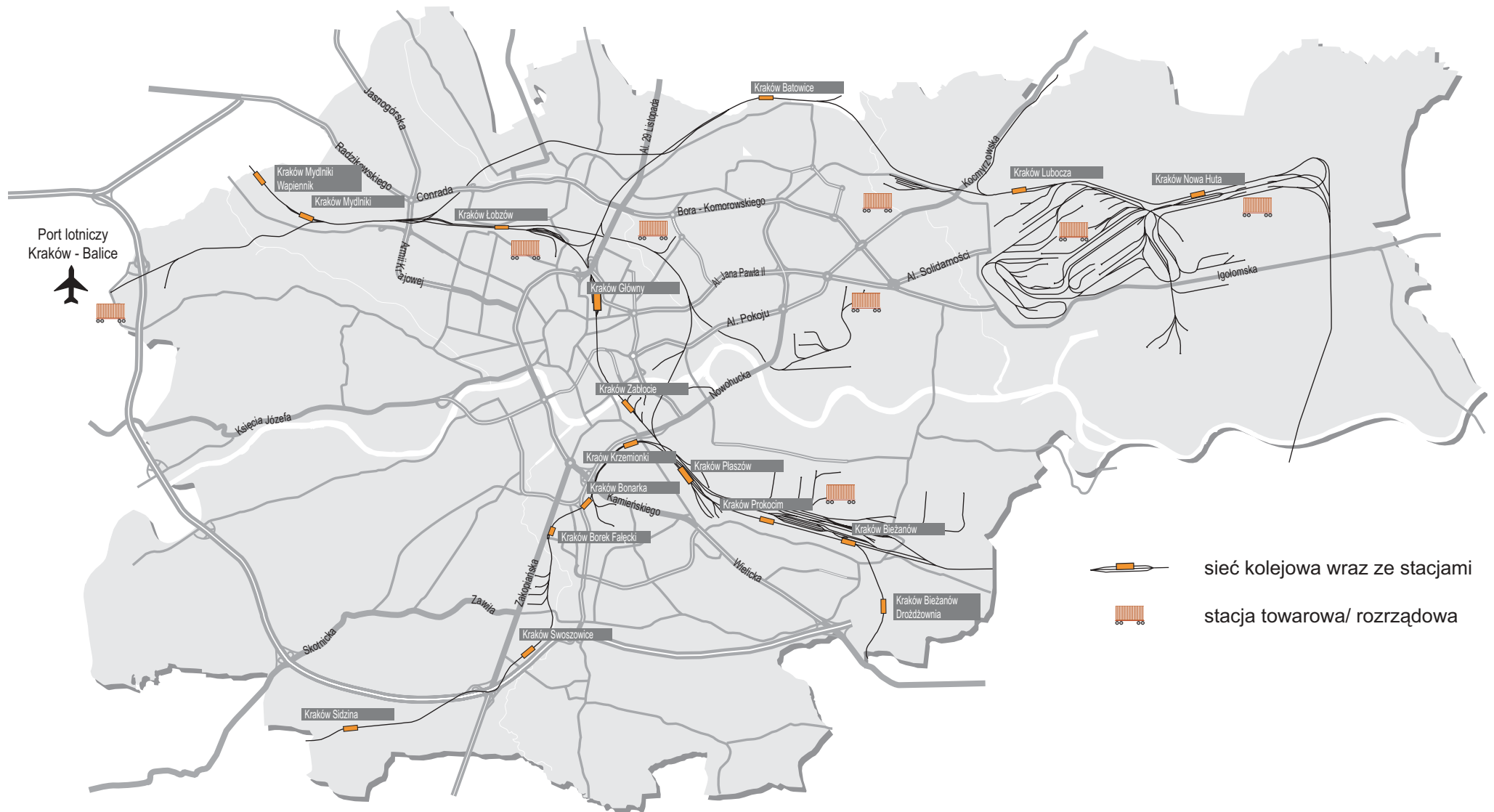
Rys.IV.2.  
Najważniejsze inwestycje drogowe zrealizowane w 2004 r.



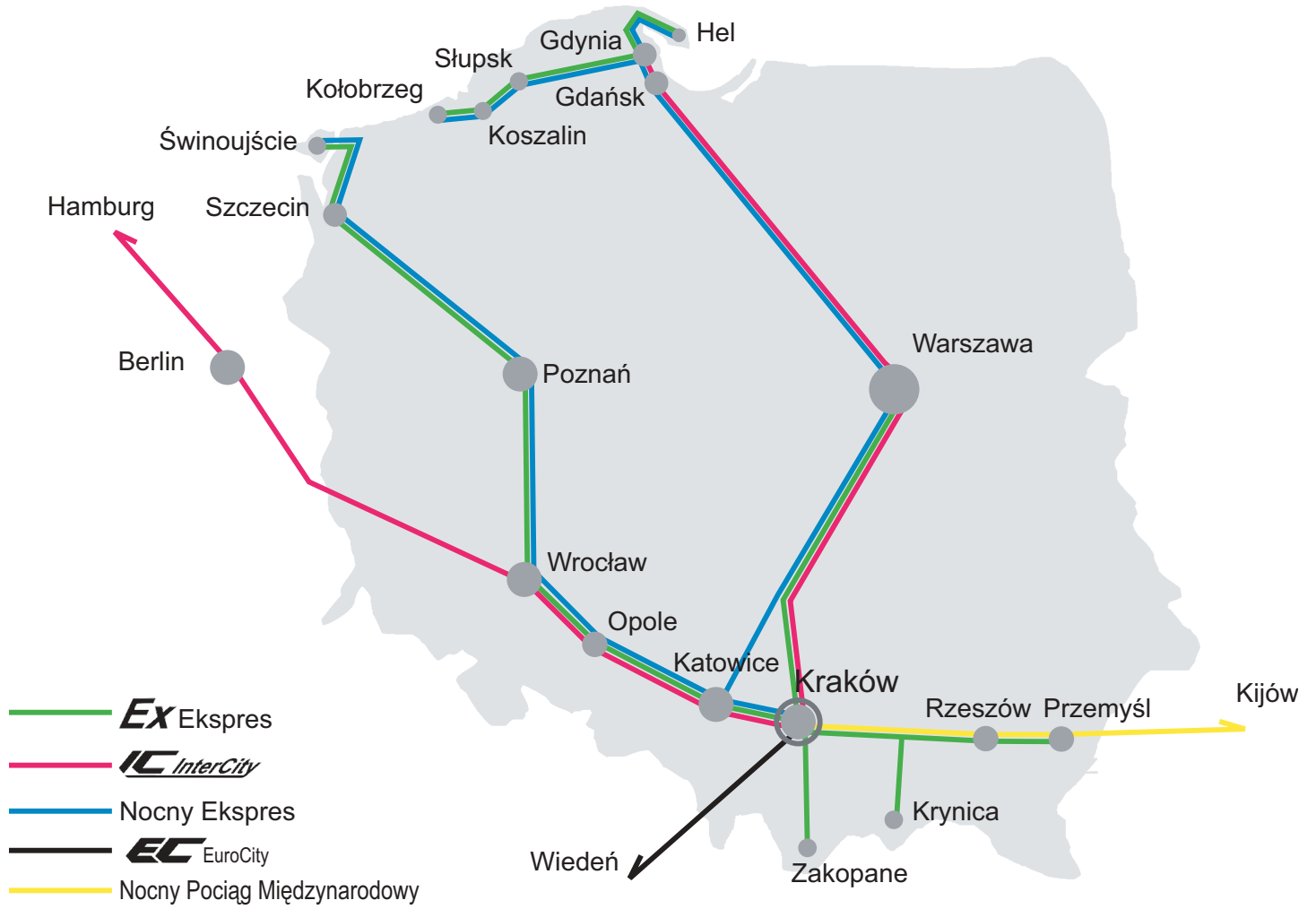
Rys. IV.3.  
Drogi rowerowe



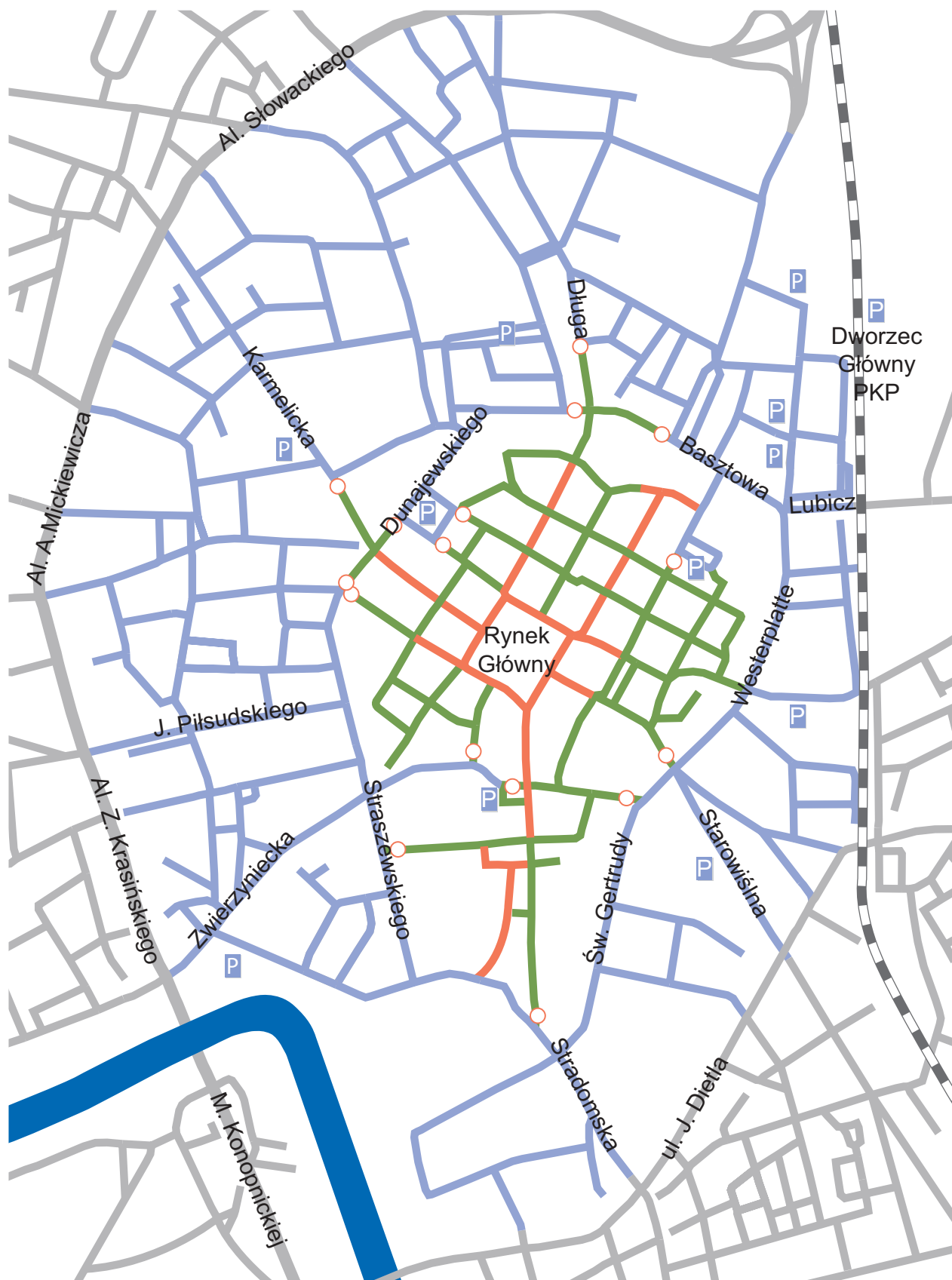
Rys. IV.4.  
Sieć kolejowa



Rys. IV.5. Bezpośrednie kolejowe połączenia dalekobieżne z Krakowa



Rys. IV.6.  
Strefy ograniczonego ruchu i parkowania w centrum Krakowa



### Strefa A

Strefa wyłącznie dla pieszych i rowerzystów

### Strefa B

Strefa zamieszkania: absolutne pierwszeństwo pieszych, maksymalna prędkość pojazdów 20km/h, parkowanie tylko w miejscach oznaczonych

### Strefa C

Strefa postępu ograniczonego do 2 godzin, w dni powszednie w godzinach 10-18 obowiązuje karta postojowa