



III

Transport

91 → 106

III. Transport

1	System transportowy
2	Transport drogowy
3	Transport zbiorowy
4	Transport kolejowy
5	Komunikacja lotnicza
6	Transport wodny
7	Ścieżki rowerowe
8	Inwestycje transportowe w Krakowie

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.).

Od 1 stycznia 1999 roku weszła w życie reforma administracyjna państwa, w wyniku której większość dróg zarządzanych poprzednio przez państwo przeszła pod administrację samorządów, które otrzymały środki finansowe w formie subwencji, sprzęt i majątek niezbędny do zarządzania drogami.

Do nowego układu administracyjnego kraju dostosowano sieć dróg publicznych, którą ze względu na rodzaj pełnionych funkcji podzielono 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 Publicznych i Autostrad z wyłączeniem autostrad płatnych, których zarządcą (po podpisaniu umowy koncesyjnej) staje się koncesjonariusz.

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

- Zarząd Dróg i Komunikacji
- Zarząd Gospodarki Komunalnej.

Dokonano podziału 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.

2 Transport drogowy

Sieć dróg publicznych w obszarze miasta Krakowa stanowią drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne oraz wewnętrzne (rysunek III.1, tabela III.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
- Elementy istniejącego systemu transportowego Krakowa przedstawia rysunek III.1.

Standard obsługi obszaru Miasta komunikacją drogową wyrażony jest dostępnością komunikacyjną obszaru.

Parametr dostępności wyrażony:

- gęstością sieci dróg publicznych wynosi 3,34 km/km²,
- długością dróg przypadającą na 1000 mieszkańców wynosi 1,47 km/1000 mieszkańców (dla Małopolski wynosi odpowiednio: 0,49 km/km² oraz 2,27 km/1000 mieszkańców).

Tabela III.1. Sieć drogowo-uliczna Krakowa w latach 2001–2003

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

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 drogową w Krakowie jest w znacznej mierze zdekapitalizowana (poziom dekapitalizacji wyraża się relacją długości dróg wymagających remontu do całkowitej ich długości – tabela III.2). Poziom dekapitalizacji układu podstawowego dróg nieznacznie się obniżył (o 1%) w stosunku do roku poprzedniego, natomiast wzrósł o 3% dla układu obsługującego dróg.

Tabela III.2. Stan techniczny sieci dróg w Krakowie

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

Źródło: Zarząd Dróg i Komunikacji

Obiektów inżynierskich w Krakowie jest 151. Do remontu w 2003 roku kwalifikowało się 21% obiektów, wyremontowano 8,6%.

Wskaźnik motoryzacji w Krakowie na dzień 31.12.03 r. osiągnął szacunkową wartość 445 poj.ogółem/1000 mieszk, w odniesieniu do pojazdów osobowych wskaźnik ten wynosi 349 s.o./1000 mieszk – wg ewidencji Wydziału Komunikacji. Kompleksowe Badania Ruchu (KBR-2003) wykonane w październiku 2003 r. ustaliły wskaźnik motoryzacji w wysokości 220 s.o./1000 mieszk. Statystyczny błąd badania jest mniejszy od 2%.

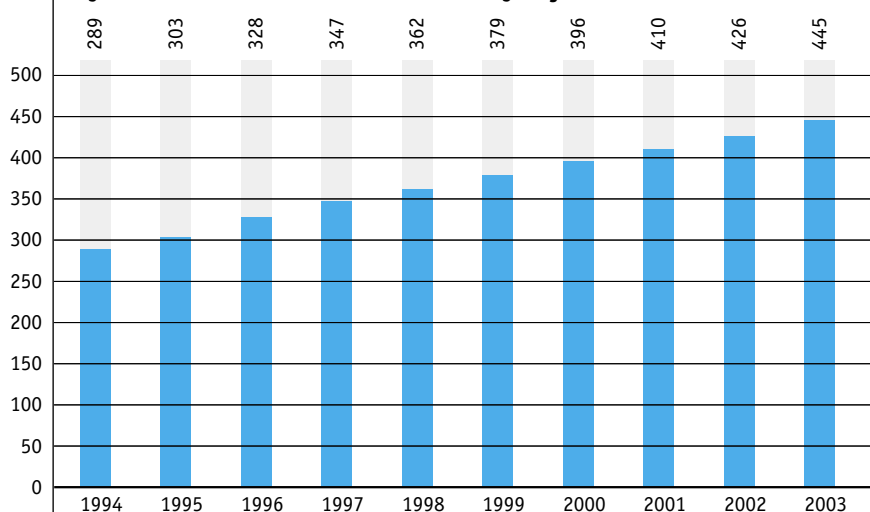
Wielkość wskaźnika motoryzacji w latach 1994–2003 obrazują: tabela III.3 i wykres III.3. Średnia dynamika wzrostu w latach 1994–2003 wyniosła 111%.

Tabela III.3. Wskaźnik motoryzacji w latach 1994–2003

Rok	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Wskaźnik motoryzacji pojazdy ogółem/1000 mieszk	289	303	328	347	362	379	396	410	426	445
Dynamika wzrostu (%)	102,5	105	108	106	105	105	105	104	104	104,5

Źródło: Wydział Komunikacji, Wydział Spraw Administracyjnych

Wykres III.3. Wzrost wskaźnika motoryzacji w latach 1994–2003



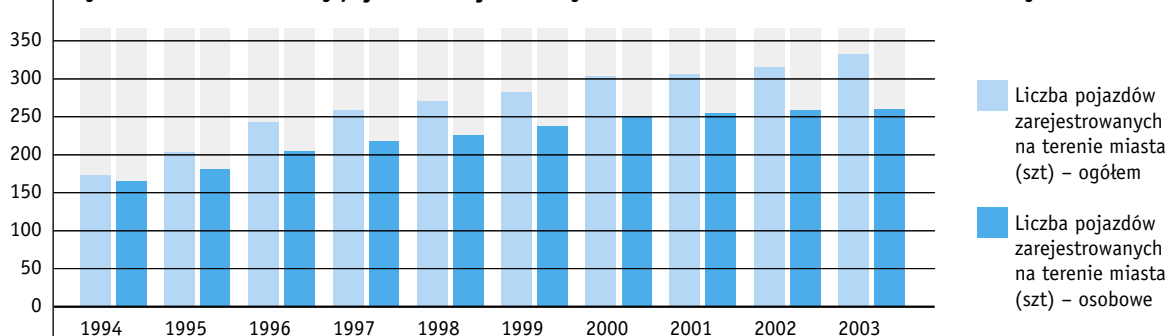
Liczba pojazdów zarejestrowanych na terenie miasta systematycznie wzrasta. Główną przyczyną wzrostu wskaźnika motoryzacji jest poprawa sytuacji materialnej dużej części społeczeństwa oraz pojawienie się rozległego rynku wtórnego samochodów używanych.

Tabela III.4. Liczba pojazdów zarejestrowanych na terenie Miasta w latach 1994–2003

rok	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Liczba pojazdów zarejestrowanych na terenie miasta (tys. szt) – ogółem	173,4	203,8	242,7	259,3	270,4	282,5	302,8	306	315,7	332,2
Liczba pojazdów zarejestrowanych na terenie miasta (tys. szt) – osobowe	165,1	181,3	204,1	218,2	226,4	236,9	250,1	255,1	259,0	260,2

Źródło: Wydział Komunikacji, Wydział Spraw Administracyjnych

Wykres III.4. Zmiana liczby pojazdów zarejestrowanych na terenie miasta w latach 1994–2003 w tys. sztuk



Podstawowym rodzajem ruchu drogowego w Krakowie jest ruch wewnętrzny, stanowiący na sieci podstawowej około 82% całkowitego ruchu pojazdów. Jest to przede wszystkim ruch samochodów osobowych stanowiący około 89% całkowitego ruchu.

Wielkość ruchu w 2003 r. została ustalona w KBR (Kompleksowe Badania Ruchu) i wynosi do 55 000 poj.um/godz.szczytu. Obecna sieć na wielu odcinkach jest przepiętna. 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.szczytu) przedstawia tabela III.6

Tabela III.6. Zmiany ruchu drogowego w Krakowie (szacunkowa liczba pojazdów poruszających się po ulicach miasta w godzinie szczytu popołudniowego)

lata	Zasięg ruchu											
	Ruch wewnętrzny				Ruch źródłowy i docelowy				Tranzyt			
	sam. osobowe	pozostałe	Razem	%	sam. osobowe	pozostałe	Razem	%	sam. osobowe	pozostałe	Razem	%
1995	24 215	677	24 892	70	8409	1402	9811	27	822	230	1052	3
1996	27 644	1131	28 775	70	9249	1854	11 103	27	997	172	1169	3
1997	31 073	1585	32 658	70	10 089	2306	12 395	27	1172	113	1285	3
1998	34 500	2040	36 540	70	10 930	2760	13 690	27	1350	50	1400	3
1999	36 122	2135	38 257	71	11 444	2889	14 333	27	1413	54	1467	2
2000	37 711	2229	39 940	71	11 948	3016	14 964	27	1475	57	1532	2
2001	39 069	2309	41 378	71	12 378	3125	15 503	27	1528	59	1587	2
2002	39 538	2337	41 875	71	12 527	3162	15 689	26	1546	60	1606	3
2003	40 000	5000	45 000	82	6000	2000	8000	14	1500	500	2000	4

Źródło: Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska UMK oraz ZDiK

W 2003 r. nastąpiła weryfikacja wielkości ruchu w KB r. Funkcjonowanie sieci dróg w mieście przedstawia rysunek III.2.

2

1 | 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 progów zwalniających.

Już w 1995 r. w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu zaczęto instalować bariery rozdzielające kierunki ruchu. W 2003 r. wybudowano bariery rozdzielające kierunki ruchu w ul. Zakopiańskiej o łącznej długości 590 mb.

Kolejnym elementem poprawy bezpieczeństwa ruchu jest rozdzielenie pasów ruchu separatorami oraz budowa wydzielonych pasów dla komunikacji zbiorowej. Zasadniczym celem zastosowania separatorów do pasów ruchu jest wymuszenie priorytetu dla komunikacji zbiorowej, a ponadto dzięki dodatkowemu uporządkowaniu ruchu poprawa bezpieczeństwa ruchu. W 2003 r. wybudowano trzeci pas ruchu dla komunikacji zbiorowej w Alei Trzech Wieszczów na odc. od DH Jubilat w kierunku ul. Piłsudskiego o dł 134mb.

Do działań poprawiających stan bezpieczeństwa zaliczyć należy również budowę progów zwalniających (w 2003 r. wykonano i zamontowano 66 szt. progów), budowę azyli dla pieszych (rok 2003 – 11 szt.), budowę sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach ulic (W.Sławka-Malborska; Okulickiego-Fatimska; na przejściu dla pieszych w ul. Tynieckiej, 29 Listopada – Dobrego Pasterza – Nad Strugą, Powstańców Wielkopolskich – Wielicka), budowę ekranów akustycznych – ze środków ZDiK (w ul. Stella Sawickiego i Wielickiej – I etap) oraz ze środków inwestorów zewnętrznych – GDDKiA (Balicka-wjazd do osiedla-Spółdzielnia Mieszakaniowa, Wielicka-Nad Serafą); PLAZA (Al. Pokoju-Plaza).

Ogólną ocenę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego określa wskaźnik wypadkowości: WŚm/100W (W – liczba wypadków, WŚm – liczba wypadków z ofiarami śmiertelnymi, W/1000mieszk.(tabela III.7. wykres III.7).

Tabela III.7. Wskaźniki wypadkowości w Krakowie w latach 1996–2003

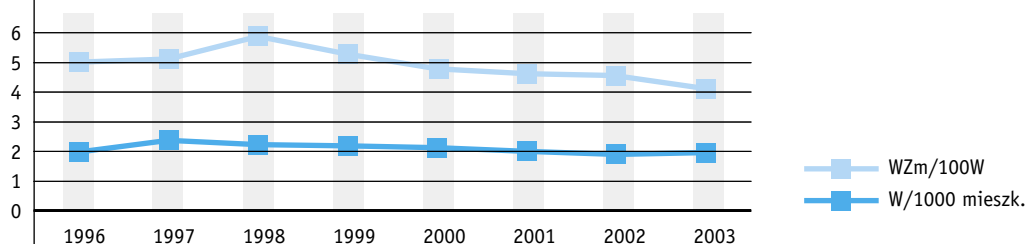
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
WŚm/100W	3,03	2,74	3,64	3,10	2,66	2,62	2,66	2,16
W/1000 mieszk.	1,99	2,38	2,24	2,18	2,13	2,01	1,91	1,97

Źródło: Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska UMK oraz ZDiK

W – liczba wypadków

WŚm – liczba wypadków śmiertelnych

Wykres III.7. Zmiana wskaźnika wypadkowości w latach 1996–2003

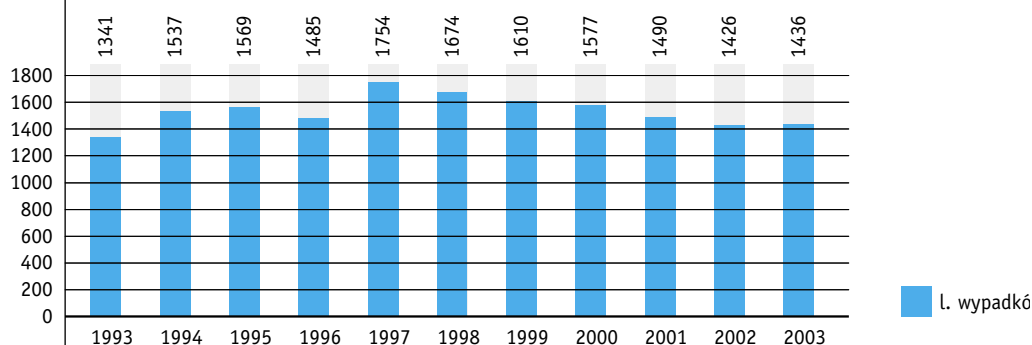


Od roku 1998 powyższe wskaźniki, mimo wzrostu wskaźnika motoryzacji, mają tendencję spadkową. Liczba wypadków w ostatnim dziesięcioleciu ulega wahaniom i od 1998 r. sukcesywnie maleje, z niewielkim zahamowaniem tej tendencji w 2003 roku.

Znacząco maleje liczba wypadków śmiertelnych (53 w.śm. w 1993 r. do 31 w.śm. w 2003 r.)

Zmiany liczby wypadków drogowych w Krakowie przedstawia wykres III.8.

Wykres III.8. Liczba wypadków drogowych w Krakowie w latach 1993–2003



Źródło: ZDiK

Do największej ilości zdarzeń drogowych – w tym również wypadków ogółem i wypadków śmiertelnych – doszło na drogach powiatowych (35,3% zdarzeń, 42,3% wypadków ogółem, 36,8% wypadków śmiertelnych) i drogach krajowych (28,8% zdarzeń, 24,5% wypadków ogółem, 51,6% wypadków śmiertelnych).

Wskaźnik liczby rannych na 1 wypadek na drogach krajowych (1,25) jest niższy, niż na drogach wojewódzkich (1,30) i wyższy niż na powiatowych (1,13). Najwyższą wartość (1,46) wskaźnik liczby rannych na 1 wypadek osiągnął na autostradzie, co oznacza, że im wyższa kategoria drogi tym wypadki są groźniejsze.

Rok 2003 można uznać za dość pomyślny w zakresie bezpieczeństwa pieszych. Po raz kolejny wypadki najechania na pieszego stanowiły mniej niż połowę ogólnej liczby wypadków (46,2%). W 2003 roku zatrzymała się obserwowana od 1997 r. tendencja spadku liczby wypadków najechania na pieszego.

2

2 | 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 III.8.

Tabela III.8. Parkingi w Krakowie

Parkingi	1999		2000		2001		2002		2003	
	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	4195	490	4045	–	4195	340	4045	–	4045	–
w tym płatne	3946	490	3796	–	3796	340	3796	–	3796	–
Przyliczne (sam.osob.)	12970	–	12970	–	12970	–	12970	–	12970	–
w tym płatne	7710	–	7710	–	7710	–	7710	–	7710	–
Dla samochodów ciężarowych i autobusów	65	15	65	–	65	15	65	–	155	–

Źródło: Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska UMK i ZDiK.
*Park and Ride

W 2003 roku wybudowano parking dla autobusów na 96 miejsc postojowych, obsługujący Sanktuarium Bożego Miłosierdzia, parkingi dla samochodów osobowych przy ul. Francesco Nullo, Sadzawki, Klasztornej, Kłosowskiego, Perkuna na łączną ilość 148 miejsc parkingowych. Ograniczona liczba miejsc parkingowych w centrum miasta jest jednym z powodów, dla których funkcjonuje strefa ograniczonego parkowania (rys. III.5). 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 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. Planuje się rozszerzenie ograniczeń w ruchu samochodowym na ulice promienne, 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.

3 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 167,5 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. Częstotliwość kursowania tramwajów na najbardziej obciążonych odcinkach sieci wynosi ok. 39 pociągów na godzinę. 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 2003 r. wykazano iż 48 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 wybozczeń i zapadnięć.

W 2003 r. wykonano remont 2,8 km torów tramwajowych oraz 3,5 km sieci zasilającej, 1 podstacji. System komunikacji zbiorowej przedstawia rysunek III.3., a jej parametry tabela III.9.

Tabela III.9. Parametry sieci komunikacji zbiorowej

Elementy sieci tramwajowej i autobusowej	2001	2002	2003
długość torowisk tramwajowych (pojedynczy tor, km)	167	167,5	167,5
liczba linii tramwajowych (MPK)	23	23	23
długość linii tramwajowych (MPK, km)	286	286	286
liczba linii autobusowych (MPK + KPPU)	119 + 6	120	119
długość linii autobusowych (MPK + KPPU, km)	1525,7	1414	1386
Liczba linii mikrobusowych	6	6	8
Długość linii mikrobusowych (km)	75	78,7	115
liczba przewiezionych pasażerów (MPK + KPPU, mln pas.)*	333,4	331,17	314, 30

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. Z dniem 31 grudnia 2001 r. została rozwiązana umowa Miasta z KPPU na świadczenie usług komunikacyjnych.

Liczba linii autobusowych w 2003 r. wyniosła: 111 linii dziennych i 8 linii nocnych.

Liczba przewiezionych pasażerów (łącznie wszystkie linie autobusowe i tramwajowe) w 2003 r. zmalała do 314,3 mln.

W zakresie odbudowy taboru tramwajowego w 2003 r. zakupiono 12 szt. niskopodłogowych pociągów tramwajowych typu NGT 6. Ponadto dokonano zakupu 6 używanych wagonów tramwajowych. Poza działalnością inwestycyjną, poprawę stanu technicznego wagonów tramwajowych realizowano w drodze remontów kapitalnych i bieżących. Remonty wagonów tramwajowych w 2003 r. w całości realizowane były systemem gospodarczym przez Stację Obsługi i Remontów Tramwajów. Średni wiek taboru tramwajowego wyniósł 21,8. W 2003 roku wykonano remont kapitalny 20 szt. wagonów tramwajowych typu 105 Na oraz remont bieżący 10 szt. wagonów typu 105 Na. Liczba tramwajów w porównaniu z 2002 rokiem zmalała o 5 pojazdów w inwentarzu natomiast wzrosła o 11 pojazdów w ruchu.

Wskaźnik wykorzystania taboru tramwajowego wzrósł z 76,1% w roku 2002 do 79,4% w roku 2003 co oznacza efektywniejsze wykorzystanie istniejącego potencjału przewozowego.

Średnia prędkość eksploatacyjna taboru tramwajowego w 2003 r. wyniosła 15 km/godz. i była o 0,4km/godz. wyższa niż w 2002 r., taboru autobusowego – 17,8 km/godz. (wzrost o 0,2 km/godz w odniesieniu do roku 2002).

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 2002 rokiem zmalała o 23 pojazdy w inwentarzu oraz wzrosła o 2 pojazdy w ruchu. Na koniec 2003 roku ogólny stan taboru eksploatacyjnego wyniósł 476 autobusów MPK. Średni wiek taboru autobusowego wyniósł 7,7. W ramach odnowy taboru MPK zakupiło 5 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 1 pkt procentowy w stosunku do 2002 r. i wyniósł 85%.

Stan taboru przedstawia tabela III.11.

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
tramwaje w inwentarzu (MPK, szt.)	468	437	442	434	431	426
tramwaje w ruchu (MPK, szt./doba)	342	316	329	329	332	343
średni wiek taboru tramwajowego (lata)	19,1	–	20	21	22	21,8
autobusy w inwentarzu (MPK + KPPU, szt.)	540+ 28	529+26	514 + 21	496 + 20	499	476
autobusy w ruchu (MPK + KPPU, szt.)	435 + 20	441+19	432 + 14	419 + 16	415	417
średni wiek taboru autobusowego (lata)	6,6	5,9	6,2	6,6	7,0	7,7
mikrobusy – poj.w inwentarzu (szt.)	b.d.	b.d.	50	43	43	26
mikrobusy – poj. w ruchu (szt.)	b.d.	b.d.	50	43	43	26

Źródło: Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska UMK oraz MPK

4 Transport kolejowy

W 1998 roku nastąpiła reorganizacja PKP. 30 czerwca 1998 r. zakończyła działalność Południowa Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie wraz z podległymi jednostkami organizacyjnymi będącymi zakładami pracy. Na bazie tych jednostek organizacyjnych utworzono z dniem 1 lipca 1998 r. Dyrekcję Okręgu Infrastruktury Kolejowej w Krakowie wraz z jednostkami: PKP S.A. Zakład Infrastruktury Kolejowej, Zakład Przewozów Pasażerskich oraz Zakład Przewozów Towarowych. Od 1 października 2001 r. Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych w Krakowie jest wykonawcą 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. Od 1 września 2001 r. w ramach Grupy PKP wydzielono samodzielną spółkę PKP Intercity. PKP Intercity prowadzi pociągi kategorii **InterCity**, **EuroCity**, **Express** i **Nocny Express**. Łączą one centra dużych miast w kraju i za granicą.

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

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 2002 r. Sieć kolejowa przedstawiona jest na rysunku III.4, parametry sieci przedstawione są w tabeli III.12.

Rok	2000	2001	2002	2003
całkowita długość linii (km)	109	109	109	109
liczba stacji pasażerskich	8	8	8	8
liczba przystanków pasażerskich	9	9	9	9
liczba stacji pasażersko-towarowych	5	5	5	4
liczba bocznic kolejowych	25	67	8	13*

źródło: Polskie Koleje Państwowe S.A.

* dla 3 bocznic kolejowych rozwiązano umowy na przełomie lipca i sierpnia 2003 r.

W 2003 roku przewozy pasażerskie w aglomeracji krakowskiej kształtowały się na poziomie 8,5 mln pasażerów. Liczba pasażerów w roku 2003 utrzymała się na poziomie 2002 r. z niewielką tendencją wzrostu. Zmalała natomiast wielkość przewiezionych ładunków (ok. 49% w stosunku do 2002 r.). Wielkości przewozów przedstawia tabela III.13.

5 Komunikacja lotnicza

Tabela III.13. Przewozy kolejowe w Krakowie

Rok	2000	2001	2002	2003
przewozy pasażerskie (pas./rok)	9 164 330	11 281 291	8 466 150	8 516 150
przewozy towarowe (tony/rok)	11 345 987	13 839 697	7 934 354	4 062 970

Źródło: Polskie Koleje Państwowe S.A.

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 przedstawia tabela III.14.

Tabela III.14. Działalność portu lotniczego w Balicach

Rok	1998	1999	2000	2001	2002	2003
liczba startów i lądowań	11 791	13 089	15 288	16 674	15 290	17 029
liczba obsłużonych pasażerów	353 388	419 487	517 015	549 298	500 852	593 214
w tym tranzyt	21 559	18 493	22 327	15 579	14 616	26 739
ilość ładunków (tony)	1281	2059	2856	2204	2104	2969

Źródło: Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice

Tabela III.15. Struktura ruchu pasażerskiego

Rok	1998	1999	2000	2001	2002	2003
ruch krajowy regularny	23,9%	12,6%	22,6%	26,3%	33%	30,3%
ruch międzynarodowy regularny	60%	74%	62,3%	57,4%	51%	52,2%
ruch międzynarodowy czarterowy	10%	9%	10,8%	13,5%	13%	13%
ruch tranzytowy	6,1%	4,4%	4,3%	2,8%	3%	4,5
razem	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Źródło: Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice

W porównaniu do roku 2002 nastąpił niewielki spadek ruchu krajowego regularnego o 2,7%, natomiast wzrósł ruch regularny międzynarodowy, co jest zjawiskiem korzystnym do generowania przychodów lotniskowych i pozalotniczych. W 2003 roku Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice obsłużył ponad 590 tys. pasażerów, co oznacza wzrost o ponad 18% w stosunku do roku 2002. 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.

Regularne loty z Balic utrzymywało w 2003 r. sześć przedsiębiorstw lotniczych: **LOT** – obsługujący połączenie Krakowa z Frankfurtem, Wiedniem, Londynem, Paryżem, Rzymem, Nowym Jorkiem, Chicago, Tel Avivem; **EuroLOT** – obsługujący połączenie z Warszawą; **AUSTRIAN AIRLINES** – obsługujący połączenie Kraków – Wiedeń; **SWISSAIR** – obsługujący połączenie Kraków – Zurich, **British Airways** – obsługujący połączenie Kraków – Londyn, oraz **Malev** – obsługujący połączenie z Budapesztem. 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 2003 r.:

1. Rozbudowa płyty postojowej samolotów (płyta postojowa dł. 225 mb; płyta CARGO o wym. 55x37m; droga dojazdowa do oczyszczalni ścieków; kanalizacja deszczowa i sanitarna; kanalizacja teletechniczna, oświetlenie płyty postojowej)
2. Dostosowanie Terminala Pasażerskiego do wymogów układu z Schengen wraz z modernizacją międzynarodowego przejścia granicznego – I część I etapu (wykonane tymczasowego przejścia dla pasażerów, rozbiórka części tarasu widokowego i tuneli wyjść pasażerskich, roboty ziemne, wykonanie i montaż konstrukcji stalowych, wykonanie stropu I piętra)

Efekt docelowy inwestycji to dostosowanie terminala Pasażerskiego Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II do przepisów Konwencji Wykonawczej do układu z Schengen poprzez całokształt działań zmierzających do zapewnienia ułatwień kontroli na granicach zewnętrznych, jakimi – po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej – będą granice naszego kraju oraz do zniesienia kontroli na wspólnych granicach i swobodny przepływ osób – obywateli państw członkowskich Porozumienia.

Krakowski Port Lotniczy – uchwałą NrXXXIII/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”. Celem tej spółki będzie promocja Krakowa i regionu, działania na rzecz rozwoju ruchu turystycznego w Małopolsce, a w szczególności budowa, rozbudowa, modernizacja i eksploatacja Terminalu Lotniczego w Krakowie.

6 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 Wawel–Tyniec przewieziono 13 251 osób
2. Żegluga towarowa – transport węgla:
 - Na trasie Oświęcim–Kraków przewieziono 15 000 ton węgla.

W porównaniu do roku 2002 nastąpił wzrost przewozów turystycznych o 8,7%.

7 Ścieżki rowerowe

Problematyka ruchu rowerowego znalazła odzwierciedlenie w ustaleniach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta, który utracił swą moc z końcem 2002 r. W oparciu m.in. o zapisy planu opracowano w 1997 r. 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, Czerwiński, Inflandzki, Kurlandzki) na odcinku od ujścia Rudawy do ujścia Białychy.

3. ul. Piastowska do al. Focha
 4. Bulwar Rodła – ul. Włóczków – ul. Kałuży – ul. Oleandry do ul. Reymonta
 5. Teatr Bagatela – ul. Krupnicza – ul. Czysza – 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-Stachewicza
 10. ul. Wielopole – al. Dietla do al. Daszyńskiego
 11. Most Wandy – ul. Półtangi
 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 tych odcinków sieci wynosi ponad 30 km.
W 2003 r. wybudowano lub wyznaczono 2,25 km ścieżek rowerowych.

8 Inwestycje transportowe w Krakowie

Ważniejsze inwestycje zrealizowane w 2003 r.:

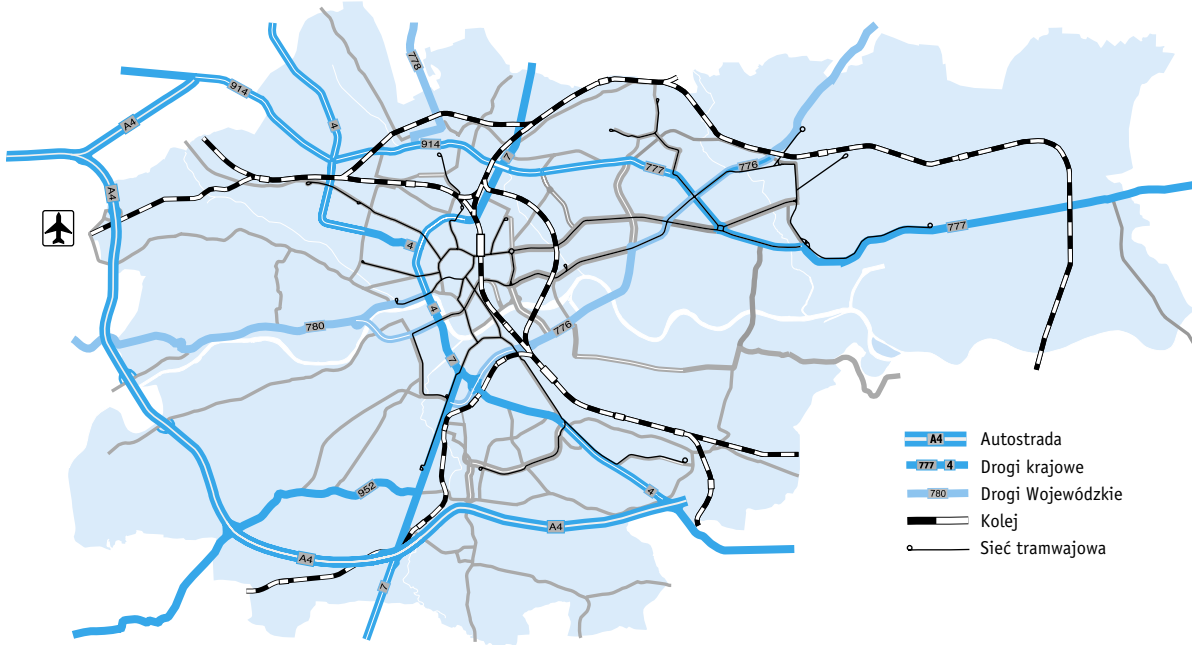
1. Estakada nad ul. Wielicką w/c ul. Powstańców Śląskich – w ramach zadania zrealizowano estakadę o dł. 133,7 mb, tunel kolejowy dł. 56,1 mb, zrealizowano połączenia drogowe o łącznej dł. 1275 mb.
2. Parking obsługujący Sanktuarium Bożego Miłosierdzia – uzyskano 96 miejsc postojowych dla autobusów
3. Krakowski Szybki Tramwaj – prowadzono prace nad kolejnym etapem linii tramwajowej Kurdwanów – Kamienna – rozstrzygnięto przetarg i zawarto kontrakt na budowę z projektowaniem.
4. Trasa Centralna – odc. Ul. Powstania Warszawskiego–ul. Lubomirskiego–ul. Wita Stwosza–al. 29 Listopada – opracowano dokumentację projektową oraz rozpoczęto prace budowlane.
5. Układ komunikacyjny na terenie KCK – opracowano projekty budowlane i wykonawcze dla: układu komunikacyjnego po zachodniej stronie dworca kolejowego, tunelowego połączenia drogowego, układu komunikacyjnego po wschodniej stronie dworca kolejowego.
6. ul. Turowicza (odc. W. Witosa ul. – J. Tischnera) – wykonano drogę na odc. od ul. Witosa do estakady łącznie z infrastrukturą podziemną, wykonano pasy włączeniowe do parkingu, rozpoczęto realizację estakady.

Transport | Tendencje

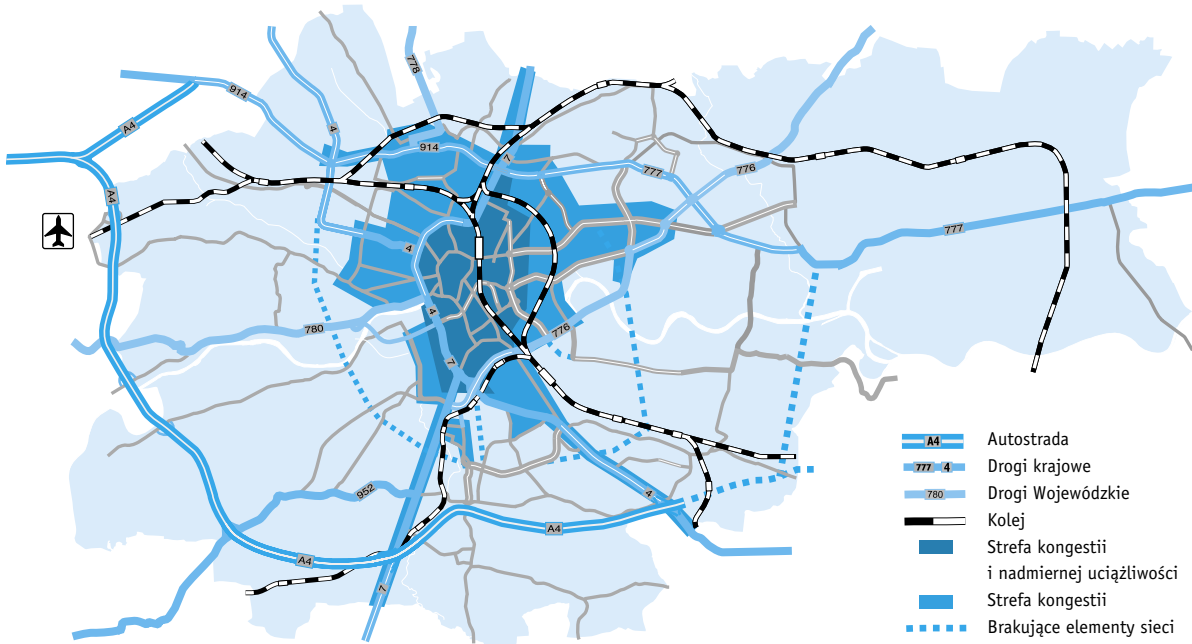
- sieć drogowa jest w znacznej mierze zdekapitalizowana, remonty nie pokrywają potrzeb
- wskaźnik motoryzacji wykazuje tendencję wzrostową
- liczba wypadków sukcesywnie maleje
- znacząco maleje liczba wypadków śmiertelnych
- maleje liczba przewiezionych pasażerów (linie autobusowe, tramwajowe i mikrobusy)
- wzrósł wskaźnik wykorzystania taboru tramwajowego
- przewozy osobowe PKP utrzymały się na poziomie 2002 r. z niewielką tendencją wzrostu.
- nastąpił spadek przewozów towarowych PKP
- wzrasta liczba pasażerów komunikacji lotniczej
- nastąpił wzrost przewozów turystycznych w komunikacji wodnej

III. Transport

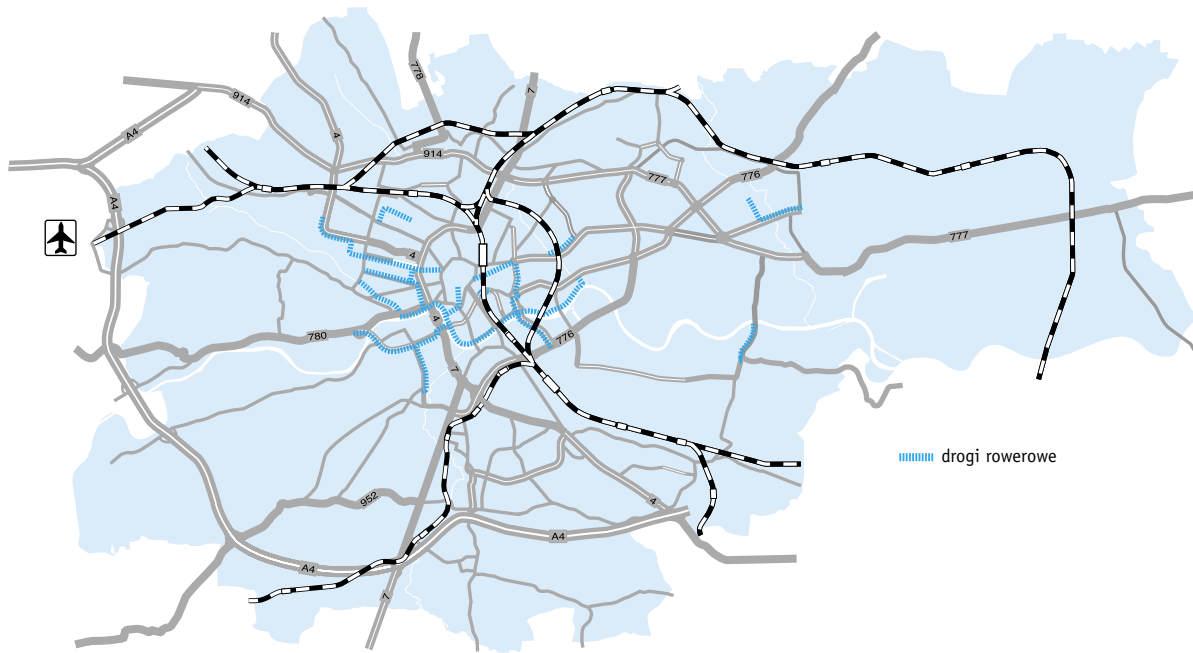
Rys. III.1. Autostrada, drogi krajowe i wojewódzkie, sieć kolejowa i tramwajowa



Rys. III.2. Sieć drogowo-uliczna – charakterystyka funkcjonalna



Rys. III.3. Drogi rowerowe na terenie Krakowa



Rysunek III.5. Strefy ograniczonego ruchu i parkowania w centrum Krakowa

