

Załącznik
do uchwały Nr XCIII/1268/10
Rady Miasta Krakowa z dnia 3 marca 2010 r.

**ZINTEGROWANY PLAN ROZWOJU
TRANSPORTU PUBLICZNEGO
DLA KRAKOWA
NA LATA 2007÷2013**

Kraków, Luty 2010

SPIS TREŚCI

WSTĘP.....	6
PODSUMOWANIE PLANU	7
I. DELIMITACJA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM.....	11
II. DIAGNOZA SYTUACJI NA OBSZARZE PLANU	12
II.1 CHARAKTERYSTYKA SYTUACJI SPOŁECZNO – GOSPODARCZEJ.....	12
II.1.1 Zagospodarowanie przestrzenne.....	12
II.1.2 Sfera gospodarcza.....	13
II.1.3 Strefa społeczna.....	14
II.1.4 Wpływ na środowisko naturalne i kulturowe.....	19
II.2 CHARAKTERYSTYKA STANU SEKTORA TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	19
II.2.1 Diagnoza stanu istniejącego transportu publicznego w Krakowie.....	19
II.2.2 Miejski system autobusowy.....	21
II.2.3 Sieć tramwajowa.....	22
II.2.4 Sieć kolejowa.....	23
II.2.5 Transport lotniczy.....	24
II.2.6 Ocena funkcjonowania miejskiego transportu zbiorowego w Krakowie.....	25
II.2.7 Rozkład przestrzenny podróży.....	31
II.2.8 Zasady i struktury zarządzania transportem zbiorowym.....	34
II.2.9 Infrastruktura transportowa inna niż transport zbiorowy.....	36
II.2.10 Struktura rynku przewozów pasażerskich.....	38
II.3 TABELA SWOT TRANSPORTU PUBLICZNEGO W KRAKOWIE.....	42
III. PROGNOZA DOTYCZĄCA ROZWOJU USŁUG TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	43
III.1.1 Zmiany w przewozach w Krakowie.....	43
III.1.2 Prognoza rynku transportu publicznego.....	44
IV. POWIĄZANIE PLANU Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI.....	46
IV.1 KONTEKST MIĘDZYNARODOWY I KRAJOWY.....	46
IV.1.1 Polityka transportowa państwa.....	46
IV.1.2 Polityka transportowa Unii Europejskiej.....	47
IV.1.3 Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko.....	48
IV.2 KONTEKST REGIONALNY.....	49
IV.2.1 Strategia rozwoju oraz Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego.....	49
IV.2.2 Małopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2007 – 2013.....	50
IV.3 KONTEKST LOKALNY.....	53
IV.3.1 Polityka transportowa Krakowa.....	53
IV.3.2 Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Krakowa.....	54
IV.3.3 Strategia Rozwoju Krakowa.....	55
IV.3.4 Wieloletni Plan Finansowo -Inwestycyjny Miasta Krakowa na lata 2010 – 2019.....	56
IV.4 KONKLUZJA.....	56
V. CELE I WSKAŹNIKI REALIZACJI PLANU.....	56
V.1 CEL GŁÓWNY I CELE SZCZEGÓLOWE.....	56
V.2 ZADANIA DO OSIĄGNIĘCIA ZAKŁADANYCH CELÓW W RAMACH ZPRTP.....	58
VI. PRIORYTETY ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO NA OBSZARZE REALIZACJI PLANU.....	59
VII. ZESTAWIENIE ZADAŃ PLANOWANYCH DO REALIZACJI W LATACH 2007 – 2013.....	60
VIII. PLAN FINANSOWY NA LATA 2007 – 2013.....	66
IX. SYSTEM REALIZACJI.....	75
X. SYSTEM MONITOROWANIA, OCENY I KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ.....	76

SPIS TABEL

Tabela 1. Struktura mieszkańców Krakowa wg płci i ekonomicznych grup wieku w 2006r. .	17
Tabela 2. Struktura wiekowa ludności Krakowa w 2006 roku.....	17
Tabela 3. Prognoza liczby mieszkańców Krakowa w latach 2010-2030.....	17
Tabela 4. Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w rejestrze REGON wg sektorów własności w latach 2003-2006.....	18
Tabela 5. Liczba przewiezionych pasażerów wg GUS i SITK.....	20
Tabela 6. Zestawienie parametrów sieci komunikacji tramwajowej i autobusowej.....	21
Tabela 7. Parametry sieci autobusowej w 2007 r.	21
Tabela 8. Stan taboru autobusowego w 2007 r.....	22
Tabela 9. Parametry sieci tramwajowej w 2007 r.....	22
Tabela 10. Stan taboru tramwajowego w 2007 r.	23
Tabela 11. Sieć kolejowa w Krakowie w 2006 r.	23
Tabela 12. Przewozy kolejowe w Krakowie w 2006 r.	23
Tabela 13. Podstawowe parametry działalności portu lotniczego Kraków-Balice.....	24
Tabela 14. Prognozowany wzrost przewozów lotniczych.....	25
Tabela 15. Zestawienie wskaźników funkcjonowania transportu zbiorowego w Krakowie, w latach 1996-2007.....	26
Tabela 16. Zestawienie wartości wskaźnika N w latach 1996-2007.....	28
Tabela 17 Zestawienie średnich odchyłek od rozkładu jazdy transportu zbiorowego w Krakowie, w latach 1996-2007.	30
Tabela 18. Zmiany w podziale zadań przewozowych.....	31
Tabela 19 Struktura użytych środków transportu w podróżach w strefie podmiejskiej.....	33
Tabela 20. Napęlenia pojazdów na kordonie zewnętrznym.....	38
Tabela 21. Napęlenia pojazdów na kordonie wewnętrznym.....	40
Tabela 22. Struktura podróży w latach 1975 – 2007 oraz podział na środki podróżowania ...	44
Tabela 23. Prognoza ruchliwości i udziału transportu publicznego dla Krakowa na lata do 2013.....	45
Tabela 24. Założenia napęlenia pojazdów transportu zbiorowego w godzinach szczytu.....	54
Tabela 25. Zestawienie zadań przeznaczonych do realizacji w latach 2007 – 2013.....	61
Tabela 26. Planowane do realizacji projekty inwestycyjne w zakresie transportu publicznego w cenach stałych roku 2008.....	67
Tabela 27. Plan inwestycyjny MPK w Krakowie w cenach stałych roku 2008.....	69
Tabela 28. Parametry symulacji.....	70
Tabela 29. Założenia symulacji dotyczące wielkości zamawianych usług transportu publicznego (warunki roku 2008).....	71
Tabela 30. Symulacja sektora transportu publicznego Krakowa na lata 2007-2013 w tys. zł (ceny bieżące).....	72
Tabela 31. Prognoza finansowa MPK S.A. w Krakowie na lata 2008-2013 (ceny bieżące) ...	73

SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Wskaźniki nieregularności i niepunktualności (minut).....	26
Wykres 2. Wskaźniki jakości kursowania (min) i niewykonanych półkursów (%).....	27
Wykres 3. Wskaźnik N i N(-2,1).....	29
Wykres 4. Nakłady inwestycyjne i gotówka końcowa MPK w latach 2007-2013 (mln zł, ceny bieżące).....	74

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Granice Krakowa na tle Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego i województwa małopolskiego.....	7
Rysunek 2. Granice strefy podmiejskiej Krakowa bezpośrednich powiązań transportowych na tle województwa małopolskiego	8

AUTORZY OPRACOWANIA

Niniejsze opracowanie powstało na zlecenie Biura Infrastruktury Miasta Urzędu Miasta Krakowa jako aktualizacja opracowania pn. „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego dla Krakowa”, przyjętego Uchwałą nr LIV/529/04 Rady Miasta Krakowa z dnia 25 sierpnia 2004 r.,

Aktualizację przygotował Zespół Projektowy International Management Services Sp. z o.o. z siedzibą w Krakowie w składzie:

- Jan Friedberg,
- Mariusz Szubra.

UŻYTE WAŻNIEJSZE TERMINY I SKRÓTY:

ZPRTP **Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego**, dokument uchwalany przez Radę Miasta Krakowa jako program operacyjny dla realizacji polityki miasta w zakresie transportu publicznego (komunikacji miejskiej).

KOM **Krakowski Obszar Metropolitalny**, organizacja samorządowa, zarządzająca wybranymi zadaniami publicznymi w obszarze jej działania; organizacja obejmuje gminy i powiaty¹, położone w obszarze oddziaływania miasta metropolitalnego; obecnie delimitacja tego obszaru zapisana jest w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego uchwalonego w 2003 roku. Delimitację KOM opisano w części I niniejszego dokumentu.

SUiKZP **Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego**, dokument planistyczny, będący podstawą realizacji polityki przestrzennej miasta, w tym wiążący dla sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

KBR **Kompleksowe Badania Ruchu**, cyklicznie realizowany zespół badań społecznych i pomiarów ruchu, realizowany na terenie Krakowa (1975, 1984, 1994, 2003) i strefy podmiejskiej (2007), których celem jest uzyskanie obrazu przemieszczeń mieszkańców i pojazdów dla potrzeb prowadzenia zrównoważonej polityki transportowej oraz bieżącego zarządzania systemem transportowym.

Strefa podmiejska obszar bezpośrednich powiązań Krakowa z otaczającymi gminami transportem publicznym; strefa obejmuje 33 gminy podkrakowskie na terenie powiatów: krakowskiego, proszowickiego wielickiego oraz części myślenickiego i bocheńskiego; obszar ten zamieszkuje łącznie około 450 tysięcy osób.

¹ W listopadzie 2007 roku zainteresowane gminy (razem 52 gminy, w tym Kraków) podpisały Deklarację o utworzeniu Rady Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego jako zapoczątkowanie tworzonej struktury dla współpracy w różnych dziedzinach

Wstęp

Dokument stanowi plan kontynuacji prowadzonej przez Miasto Kraków polityki zrównoważonego rozwoju w zakresie szeroko rozumianego transportu publicznego w Mieście i Obszarze Metropolitalnym. Politykę tę Miasto Kraków prowadzi w sposób zorganizowany od roku 1993, czyli od uchwalenia pierwszej w polskich miastach polityki transportowej dla obszaru metropolitalnego. W tym okresie osiągnięto znaczące efekty w sprawności i bezpieczeństwie systemu transportowego, choć wciąż notowane są zjawiska niekorzystne: zatłoczenie i zagrożenia.

Po raz pierwszy ZPRTP dla Krakowa Rada Miasta przyjęła Uchwałą nr LIV/529/04 z dnia 25 sierpnia 2004 r. w sprawie Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego dla Krakowa. Niniejszy Plan powstał na podstawie wspomnianej Uchwały, z uaktualnieniem w zakresie uwarunkowań społecznych i ekonomicznych a także wprowadzeniem nowych przedsięwzięć oraz z uwzględnieniem dokumentów strategicznych przyjętych od tamtego czasu na szczeblu europejskim, krajowym i miejskim. W swej podstawowej części Plan obejmuje założenia, cele, zadania i środki ich realizacji, oraz planowane rezultaty i produkty, a także szczegółowy plan finansowy oraz zasady realizacji. Do załączników przeniesiono te części ustaleń Planu, które mają charakter komentarzy, instrukcji czy analiz.

Deklarowaną politykę Miasto prowadzi poprzez dostępne instrumenty prawne oraz sposób zarządzania rozwojem i funkcjonowaniem systemu transportowego. Istotną częścią tych działań jest polityka inwestycyjna, nastawiona na efektywne wykorzystanie środków własnych i zewnętrznych, w tym wsparcia ze środków Funduszy Unii Europejskiej. Drugim elementem wsparcia inwestycji są środki innych niż Miasto podmiotów, uczestniczących w rozwoju systemu transportu, szczególnie spółki Grupy PKP i zarządcy dróg krajowych a także gmin i powiatów otoczenia Krakowa, określanego (wraz z samym Miastem) jako Krakowski Obszar Metropolitalny. Partnerem realizacji Programu jest także samorząd województwa małopolskiego, jako zarządca systemu drogowego oraz organizator i podmiot finansujący regionalne przewozy kolejowe.

Ponadto instrumentem wdrażania deklarowanej polityki jest system zarządzania transportem, przy czym w zakresie transportu publicznego polega to na rozdzieleniu funkcji strategicznych (umieszczonych w Urzędzie Miasta) od planowania i zarządzania zadaniami (zlokalizowanym w specjalistycznym zarządzie transportu) oraz zamawiania usług (także w zarządzie). Działania operacyjne, czyli świadczenie usług realizowane jest w skomercjalizowanych podmiotach gospodarczych, z których dominującym, choć nie jedynym, jest miejska spółka MPK. Pozwala to Miastu na sterowanie kierunkami usług, a czynnik konkurencji na rynku umożliwia oddziaływanie na poziom cen i jakość usług.

Podsumowanie Planu

Nazwa planu: Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego dla Krakowa

Okres planowania: 2007 – 2013 i kierunkowo

Zasięg terytorialny: Miasto Kraków, z założeniami dla Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego

Obszar: około 4 069 km²

Liczba mieszkańców obszaru: około 1 450 000 mieszkańców

Mapki sytuacyjne / plan obszaru:





Rysunek 2. Granice strefy podmiejskiej Krakowa bezpośrednich powiązań transportowych na tle województwa małopolskiego

Podmiot odpowiedzialny za realizację planu: Urząd Miasta Krakowa

Partnerzy:

- 1) Gminy i powiaty Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego
- 2) Samorząd województwa małopolskiego
- 3) Zarządca infrastruktury kolejowej: PKP PLK S.A., zarządcy dróg, zarządca lotniska Balice
- 4) Przewoźnicy transportu publicznego
- 5) Środowiska pozarządowe, zajmujące się transportem publicznym i zagadnieniami ochrony środowiska

Cel główny programu: Stworzenie warunków dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania się osób poprzez racjonalny podział zadań przewozowych pomiędzy transport zbiorowy, ruch samochodowy, pieszy oraz rowerowy, przy spełnieniu wymogów ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska, a przez to poprawa dostępności komunikacyjnej miasta oraz terenów obszaru metropolitalnego, województwa i kraju.

Główne rezultaty i produkty:

1) Rezultaty:

- Systematyczne skracanie średniego czasu podróży pasażerskich, do uzyskania czasów: 25 minut w obrębie Krakowa ora 45 minut w dojazdach do Krakowa z terenu KOM,
- Uzyskanie podziału zadań przewozowych na poziomie: 35 - 40% transport publiczny, 30% transport indywidualny (samochodowy), 30 - 35% ruch pieszy i rowerowy (w tym kierunkowo do 10% sam ruch rowerowy), przy czym dla obszaru centrum (strefa A - C parkowania) podział ten wyniesie odpowiednio: 45% transport publiczny, 15% transport indywidualny (samochodowy), 30% ruch pieszy, 10% ruch rowerowy²,
- Zmniejszenie zatłoczenia w stosunku do roku wyjściowego o ok. 20% (mierzone poziomem swobody w ruchu drogowym oraz stopniem zapełnienia pojazdów w transporcie zbiorowym).

2) Produkty:

- Zmodernizowana istniejąca infrastruktura tramwajowa, łącznie ok. 17 km,
- Nowe odcinki sieci tramwajowej, łącznie ok. 28 km dwutorowych linii tramwajowych,
- Niskopodłogowy tabor tramwajowy, łącznie 34 pociągi,
- Ekologiczny tabor autobusowy komunikacji miejskiej, łącznie 150 pojazdów do roku 2015,
- Wydzielone pasy autobusowe (dobudowa lub inna forma aranżacji pasa drogowego),
- Węzły przesiadkowe wraz z systemami Park&Ride, łącznie 2 węzły (przebudowa lub inna forma aranżacji) - (Golikówka, III Kampus UJ),
- Budowa ekranów akustycznych,
- Przebudowa 22 przystanków na wysoki peron,
- Budowa nowego zintegrowanego przystanku kolejowo-tramwajowo-autobusowego wraz z mini-centrum obsługi podróżnych (rejon Łągiewnik),
- Budowa estakady i tunelu w pasie drogowym,
- Przebudowa Stacji Kraków Główny wraz z adaptacją infrastruktury dla potrzeb transportu zbiorowego,
- Szybka Kolej Aglomeracyjna.
- Budowa Park&Ride w Wieliczce, ewentualnie także w Batowicach i Swoszowicach.

Główne przedsięwzięcia planowane do realizacji:

² Wg Kompleksowego Badania Ruchu z 2003 roku podział ten wynosił: 43% transport publiczny, 27% transport indywidualny (samochodowy), 29% ruch pieszy, 1% ruch rowerowy, przy czym dla obszaru centrum (strefa A - C parkowania) podział ten wynosił odpowiednio: 49% transport publiczny, 19% transport indywidualny (samochodowy), 30% ruch pieszy, 2% ruch rowerowy (Źródło: KBR 2003, PBS Sopot); zakłada się, że docelowo liczba samochodów wzrośnie w 2003 roku z 220 sam/1000 mieszkańców do ok. 400 sam/1000 mieszkańców.

- I. „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej etap II”:
 1. Budowa linii tramwajowej na odcinku Rondo Grzegórzeckie – Most Kotlarski – ul. Lipska wraz z budową ulicy Kuklińskiego.
 2. Przebudowa torowiska na odcinku ul. Długa - Kamienna wraz z węzłem Basztowa-Długa do pętli Dworzec Towarowy.
 3. Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego (24 sztuk).

- II. Budowa linii tramwajowej łączącej ul. Brożka oraz Kampus UJ wraz z systemem sterowania ruchem i nadzoru.
- III. Rozbudowa węzła: "Mistrzejowice" wraz z linią tramwajową KST "Stella Sawickiego".
- IV. Przebudowa al. 29 Listopada z budową wydzielonych pasów dla komunikacji zbiorowej.
- V. Przebudowa ul. Konopnickiej z budową wydzielonych pasów dla komunikacji zbiorowej.
- VI. Rozbudowa systemu Krakowskiej Karty Miejskiej w obszarze aglomeracyjnym.
- VII. Szybka Kolej Aglomeracyjna.
- VIII. Budowa estakady w ciągu ulic: Nowohuckiej i Powstańców Wielkopolskich.
- IX. Przebudowa węzła rozjazdów Dietla – Starowiślna wraz z linią tramwajową na odcinkach: ul. Sebastiana – ul. Blich oraz węzeł Poczta Główna – ul. Dietla.
- X. Zakupy ekologicznego taboru autobusowego komunikacji miejskiej (150 sztuk w latach 2009-2015).
- XI. Budowa tunelu pod Rondem Ofiar Katynia w Krakowie
- XII. Przebudowa ciągu ulic Dominikańska - Franciszkańska wraz z torowiskiem tramwajowym
- XIII. Przebudowa ul. Czarnowiejskiej z budową wydzielonych pasów dla komunikacji zbiorowej
- XIV. Przebudowa linii tramwajowej na odcinku Rondo Mogilskie – al. Jana Pawła II – Plac Centralny wraz z systemem sterowania ruchem

I. Delimitacja obszaru objętego Planem

Delimitacja Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego przeprowadzona została³ w oparciu o kryteria: demograficzno-osadnicze, społeczne, ekonomiczne, przestrzenne i infrastrukturalne. Krakowski Obszar Metropolitalny (KOM) stanowi swoisty region funkcjonalny, obejmujący miasto Kraków z krakowskim powiatem ziemskim oraz sąsiadującymi z nim powiatami, z kilkoma korektami wynikającymi z aktualnej analizy procedury delimitacji zasięgu przestrzennego. Podstawowym kryterium funkcjonalnym delimitacji jest kryterium dojazdów do pracy. Ponadto uwzględnione zostały kryteria dodatkowe, w tym:

- dojazdy młodzieży do szkół ponad-gimnazjalnych i uczelni;
- dojazdy do usług rynkowych (handel, usługi komercyjne, w tym obsługa finansowo - bankowa);
- dojazdy do usług nierynkowych (kultura, sztuka, służba zdrowia, sport).

Przyjęto, że Krakowski Obszar Metropolitalny obejmuje miasto Kraków jako centralny ośrodek metropolitalny i 51 jednostki samorządu lokalnego:

36 gmin: Biskupice, Bochnia (Gmina), Brzeźnica, Czernichów, Drwinia, Gdów, Gołcza, Igołomia-Wawrzeńczyce, Iwanowice, Jerzmanowice-Przebinia, Kłaj, Kocmyrzów-Luborzyca, Koniusza, Koszyce, Lanckorona, Lipnica Murowana, Liszki, Lubień, Łapanów, Michałowice, Mogilany, Nowe Brzesko, Pcim, Raciechowice, Rzezawa, Siepraw, Stryszów, Sułoszowa, Tokarnia, Trzciana, Trzyciąż, Wielka Wieś, Wiśniowa, Zabierzów, Zielonki, Żegocina

a także 15 miast: Bochnia, Dobczyce, Kalwaria Zebrzydowska, Krzeszowice, Myślenice, Niepołomice, Nowy Wiśnicz, Proszowice, Skała, Skawina, Słomniki, Sułkowice, Świątniki Górne, Wadowice, Wieliczka; akces do podpisania Deklaracji zgłosiła także Alwernia.

Obszar metropolitalny składa się z dwóch części:

- centralnego ośrodka metropolitalnego, tj. Krakowa;
- strefy zewnętrznej dzielącej się na:
 - a) strefę podmiejską - 13 gmin;
 - b) strefę dojazdów do pracy - 39 gminy.

Strefa podmiejska jest częścią zewnętrznej strefy przylegającej bezpośrednio do Krakowa. W jej skład wchodzi następujące miasto - gminy lub gminy: Kłaj, Kocmyrzów-Luborzyca, Krzeszowice, Liszki, Michałowice, Mogilany, Niepołomice, Skawina, Świątniki Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów, Zielonki.

Obszar Metropolitalny Krakowa winien znaleźć się w strefie obsługi Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, bazującej na istniejącym układzie linii kolejowych o częstotliwości zapewniającej dostęp do Centrum Krakowa w czasie nie dłuższym jak 60 min⁴. Autobus

³ "Plan zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego" ; Uchwała nr XV/174/03 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 22 grudnia 2003 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego

⁴ "Określenie optymalnego zasięgu działania dwusystemowego krakowskiego szybkiego tramwaju (DKST) - Etap I - Synteza; Pracownia Planowania i Projektowania Systemów Transportu ALTRANS; Kraków, styczeń 2002 r.

winien pełnić funkcję uzupełniającą. Na przystankach SKA winny być zorganizowane parkingi w systemie P&R, co zwiększy zasięg terytorialny oddziaływania kolei.

Podstawowym środkiem przewozowym w strefie podmiejskiej winna być Szybka Kolej Miejska oraz docelowo tramwaj na kierunkach nie obsługiwanych przez kolej (Zielonki, Kocmyrzów, Pobiednik).

Do rozstrzygnięcia pozostaje kwestia obsługi strefy podmiejskiej po południowej stronie miasta (pasmo Świątnickie) oraz obsługi gminy Wielka Wieś. Autobus winien pełnić funkcje uzupełniające. W rejonie stacji i przystanków komunikacji szynowej winny zostać zorganizowane parkingi w systemie P&R.

Zgodnie ze specjalistyczną ekspertyzą⁵, zamówioną przez Urząd Miasta opisane zasady delimitacji i wyznaczony na ich podstawie obszar metropolitalny są poprawne. Niemniej konieczne jest pogłębienie badań w określeniu delimitacji KOM a także należy uwzględnić zjawisko silniejszych związków z Krakowem gmin bezpośrednio sąsiadujących z miastem centralnym. Ten pierścień będzie bowiem wymagał dodatkowych rozwiązań w zarządzaniu KOM.

II. Diagnoza sytuacji na obszarze planu

II.1 Charakterystyka sytuacji społeczno – gospodarczej

II.1.1 Zagospodarowanie przestrzenne

Transport publiczny odgrywa w Krakowie ważną rolę w funkcjonowaniu i rozwoju miasta oraz jego otoczenia. Opisane niżej zjawiska mają istotny wpływ na pełnienie tej roli i zostały uwzględnione w Programie jako uwarunkowania. Ponadto opisane zjawiska będą uwzględnione w innych działaniach gminy, w tym głównie w planowaniu przestrzennym.

Uwarunkowania wynikające ze stanu istniejącego zagospodarowania przestrzennego są następujące:

- Niedostateczna gęstość sieci transportu zbiorowego, a szczególności szynowego w nowych osiedlach, co wydłuża czas dojazdu i czyni transport zbiorowy mało atrakcyjnym.
- Niepokojące tendencje wyludniania się obszaru Śródmieścia spowodowane usuwaniem przez właścicieli kamienic lokatorów i przekształcaniem mieszkań na lokale komercyjne oraz zamykanie dojazdu do różnych obszarów miasta powoduje pogarszanie się bilansu miejsc pracy i liczby mieszkańców i powoduje zwiększenie transportochłonności układu.
- Brak sprecyzowanych planów regulacyjnych i koncepcji kreowania ulic handlowo-mieszkaniowych prowadzących linie transportu zbiorowego sprzyja zjawisku powstawania mini mono-struktur mieszkaniowych w formie zamkniętych „gett”, bez koncepcji programu towarzyszącego i obsługi komunikacyjnej, podpiętych przypadkowo do istniejącego układu drogowego, z preferencją samochodu jako środka obsługi komunikacyjnej i traktowaniem transportu zbiorowego, a w szczególności tramwaju jako uciążliwości. Obniża to atrakcyjność transportu publicznego.
- Niechęć niektórych inwestorów dużych centrów handlowych do dobrego powiązania obiektów transportem zbiorowym (np. „Zakopianka” odwrócona od linii kolejowej

⁵ „Krakowski Obszar Metropolitalny – jako region funkcjonalny”, dr hab. Waldemar Ratajczak, prof. UAM ekspertyza, Poznań, Kraków, 2008

i źle skomunikowana z linią tramwajową przez wydłużone, niewygodne dojścia do przystanków).

- Upadek dużych zakładów przemysłowych powoduje obumieranie fragmentów infrastruktury tramwajowej budowanej dla ich obsługi (np. trasy w rejonie Huty Mittal Steel).
- Ekstensywne zagospodarowanie terenów wokół linii kolejowych i lokalizacja wzdłuż kolei obiektów, będących złą wizytówką miasta, słaba podatność terenów wokół linii średnicowej pomiędzy Dworcem Głównym a Wisłą na przekształcenia funkcjonalne zmierzające do ich aktywizacji, degradacja terenów przemysłowych po północnej stronie linii kolejowej w prawobrzeżnej części miasta powodem braku zainteresowania korzystania z kolei jako miejskiego środka przewozowego.

Uwarunkowania związane z polityką rozwoju przestrzennego:

Konieczne jest dalsze koordynowanie polityki transportowej z polityką rozwoju przestrzennego, tak aby uzyskać: jak najlepszą przystawalność czynnika transportowego i programu urbanistycznego, poprawę funkcjonalności i zmniejszenie uciążliwości transportu dla środowiska oraz obniżenie transportochłonności układu miejskiego. Niewłaściwe decyzje co do lokalizacji i rodzaju intensywności użytkowania terenów mogą zniweczyć wysiłek podejmowany dla usprawnienia systemu transportowego. Właściwe sterowanie rozwojem przestrzennym ma w szczególności na celu:

- zapewnienie dostępności transportowej, szczególnie ważnej dla działalności gospodarczej i to zarówno w skali lokalnej jak i regionalnej i szerzej,
- oddziaływanie na ruchliwość i długość podróży, w konsekwencji na pracę przewozową oraz wybór środka lokomocji, z preferencją dla ruchu niezmotoryzowanego i transportu zbiorowego,
- łagodzenie konfliktu pomiędzy realizowaną funkcją transportu, a otoczeniem naturalnym i cywilizacyjnym (w tym kulturowym) oraz łagodzenie uciążliwości dla samego transportu (stany zatłoczenia motoryzacyjnego).

Podstawowym sposobem realizacji tych zasad jest uatrakcyjnienie oferty przewozowej transportu publicznego.

Zatem powyższe cele są w większości tożsame z podstawowymi celami racjonalnej polityki transportowej w obszarach zurbanizowanych, także z dokumentem Polityki transportowej dla Miasta Krakowa, uchwalonym przez Radę Miasta w 2007 roku i zmienionym w 2008r.

II.1.2 Sfera gospodarcza

Miasto Kraków jest ośrodkiem metropolitalnym o znaczeniu ponadregionalnym, skupiającym szereg usług publicznych i administracyjnych. Do najważniejszych sektorów o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym należą:

- Edukacja – kilkanaście uczelni wyższych (ponad 192 000 studentów na studiach dziennych, wieczorowych i zaocznych),
- Ochrona zdrowia – specjalistyczne szpitale i przychodnia,
- Turystyka – unikatowy charakter miasta na skalę europejską i światową, obecność zabytków klasy „zero”,