

# TRANSPORT

---

## System transportowy

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

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

Elementy istniejącego systemu transportowego Krakowa przedstawia rysunek.

## Transport drogowy

Sieć drogowo-uliczna Krakowa jest siecią słabo rozwiniętą. Układ dróg podstawowych, w tym związany z przenoszeniem tranzytu i ruchu ciężkiego zlokalizowany jest w centrum miasta (dwie trasy międzynarodowe E77 i E40). Brakuje połączeń międzydzielnicowych, szczególnie na kierunku półn.-półd. Praktycznie nie rozwiązany obecnie problem jest przekraczanie barier komunikacyjnych - rzeki Wisły, układów torowych Płaszów-Prokocim i Dworzec Towarowy Mydlniki oraz klina zieleni po zachodniej stronie miasta. Gęstość sieci dróg publicznych wynosi 3,38 km / km<sup>2</sup>.

### Sieć drogowo-uliczna Krakowa w latach 1994 - 1998

Elementy sieci drogowo-ulicznej	1994	1995	1996	1997	1998
Układ ruchu szybkiego (autostrada, km)	15,5	16,8	16,8	16,8	16,8
Układ podstawowy (drogi krajowe i wojewódzkie, km)	291,2	291,2	291,2	291,2	291,2
Układ obsługujący (drogi lokalne-miejskie, km)	739	763,6	787,1	787,1	813,3
Obiekty (mosty, wiadukty, tunele, szt.)	131	132	134	134	138

źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Gospodarki Komunalnej UMK

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

## Stan techniczny sieci dróg w Krakowie

	poziom dekapitalizacji	
rok	1997 r.	1998 r.
układ podstawowy dróg	34%	40%
układ obsługujący dróg	38%	33%

źródło: opracowanie własne na podstawie danych Miejskiego Zarządu Dróg, ZGK I, ZGK II

Dróg publicznych o nawierzchni bitumicznej jest ok. 75%, co daje 720 km. Pozostałe drogi są o nawierzchni tłuczniowej i gruntowej (nieulepszone). Średni wiek nawierzchni wynosi ok. 20 lat; przekroczoną wartość natężenia krytycznego ma 20% kilometrażu dróg publicznych; stopień zużycia dróg (w warstwach konstrukcyjnych) ma 60% kilometrażu dróg publicznych; stopień zużycia warstwy ścieralnej wynosi ok. 70% kilometrażu dróg publicznych; do remontu kapitalnego "już" kwalifikuje się 40% dróg.

Obiektów inżynierskich (ważniejszych) w Krakowie jest 138, w tym w drogach: krajowych i wojewódzkich 88. Stopień ich zużycia wynosi ok. 30%-35%. Nośność 30 T posiada 55% obiektów, ograniczoną nośność i koniecznego remontu wymaga 45% obiektów.

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

Wskaźnik motoryzacji w Krakowie na dzień 31.12.98 r. osiągnął szacunkową wartość 363 poj.ogółem/1000 mieszk, w odniesieniu do pojazdów osobowych wskaźnik ten wynosi 307 s.o./1000 mieszk., dynamika wzrostu od 1994 roku wyniosła 125%.

Rok	1994	1995	1996	1997	1998
Wskaźnik motoryzacji pojazdy ogółem /1000mieszk	289	303	328	347	363
Dynamika wzrostu	102,5%	105%	108%	106%	105%

## Parametry opisujące ruch drogowy na podstawowej sieci ulic w Krakowie

	szczyt poranny
średnia długość podróży (km)	8,52
średni czas trwania podróży (min.)	21,58
średnia prędkość podróży (km/godz.)	23,3

długość sieci (km) <sup>1)</sup>	1322
średnie przekroczenie przepustowości (%)	27,6
długość sieci z przekroczoną przepustowością (km)	58,1

<sup>1)</sup> Długość odcinków dwukierunkowych liczona jest podwójnie  
źródło: opracowanie własne na podstawie danych IGPIK, GK: Prognoza zerowa 1995 r Analizy uzupełniające do modeli ruchu dla Krakowa, oraz Prognoza zerowa na rok 1998r (program SATURN)

Do obliczeń powyższych parametrów wykorzystano sieć opartą na układzie drogowym przyjętym w prognozie zerowej z 1994r. z dodatkowym uwzględnieniem włączenia do modelu obejścia autostradowego Krakowa wraz z przedłużeniem ul. Radzikowskiego, oraz modernizacji ciągu ul. Opolskiej i Lublańskiej.

W stosunku do roku 1995 nastąpił znaczny wzrost ruchu. Wielkość ruchu w 1995r. określona była na poziomie 30.500 podr./godz.szczytu, natomiast w 1998r. wyniosła 51.600 podr./godz.szczytu. Jest to wzrost o blisko 60%. Obecna sieć na wielu odcinkach jest przepelniona. Konieczne jest uzupełnienie sieci o nowe, planowane odcinki, gdyż sama modernizacja ulic, skrzyżowań nie jest w stanie w przyszłości zapewnić odpowiedniego standardu obsługi komunikacyjnej miasta.

Podstawowym rodzajem ruchu drogowego w Krakowie jest ruch wewnętrzny, stanowiący na sieci podstawowej około 71% całkowitego ruchu pojazdów. Jest to przede wszystkim ruch samochodów osobowych stanowiący około 91% całkowitego ruchu. Zmiany ogólnego potoku ruchu samochodów (poj./godz.szcz.) przedstawia tabela poniżej.

### Zmiany ruchu drogowego w Krakowie

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

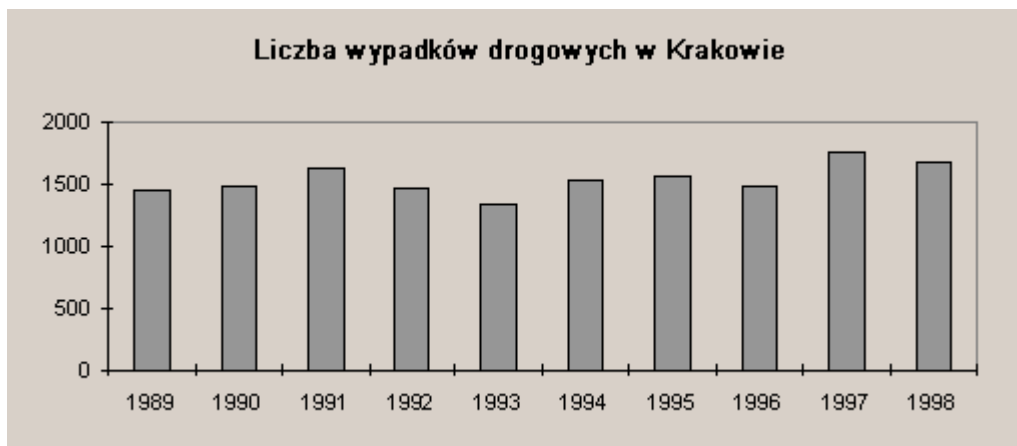
lata	Zasięg ruchu											
	Ruch wewnętrzny		Razem	%	Ruch źródłowy i docelowy		Razem	%	Tranzyt		Razem	%
	sam. osobowe	pozostałe			sam. osobowe	pozostałe			sam. osobowe	pozostałe		
1994	20 786	223	21 009	69	7 569	950	8 519	28	647	288	935	3
1995	24 215	677	24 892	70	8 409	1 402	9 811	27	822	230	1 052	3
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	1400	3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Gospodarki Komunalnej UMK

Ważnym problemem związanym z warunkami ruchu w mieście jest tzw. strefa kongestii, czyli obszar, na którym przekroczone są normatywne wielkości krytycznego natężenia ruchu na ulicach (powstają

"korki"). Jest to nie tylko problem utrudnień w ruchu, ale również problem zwiększonej uciążliwości ruchu w stosunku do otoczenia (spaliny i hałas) oraz obniżonego poziomu bezpieczeństwa. Funkcjonowanie sieci dróg w mieście przedstawia rysunek II.3.

Liczba wypadków w ostatnim dziesięcioleciu ulega wahaniom i w 1998 roku zmalała o 5% w stosunku do roku poprzedniego. Zmiany liczby wypadków drogowych w Krakowie przedstawia wykres II.1.



źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Gospodarki Komunalnej UMK

Już w 1995 r. w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu zaczęto instalować bariery rozdzielające kierunki ruchu. Dokonana w 1997r. ocena efektywności tego działania na ciągu ul. Kamieńskiego wykazała wysoką skuteczność zastosowanego środka. W 1998r. wykonano kolejne odcinki barier rozdzielających pomiędzy skrzyżowaniami z Wileńską i ze Żmujdzką.

Kolejnym elementem poprawy bezpieczeństwa ruchu jest rozdzielenie pasów ruchu separatorami. Zasadniczym celem zastosowania separatorów do pasów ruchu jest wymuszenie priorytetu dla komunikacji zbiorowej, a ponadto dzięki dodatkowemu uporządkowaniu ruchu poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Do działań poprawiających stan bezpieczeństwa zaliczyć należy również modernizację i przebudowę elementów układu komunikacyjnego wraz z sygnalizacją świetlną (modernizacja ul. Opolskiej, przebudowa skrzyżowania jednopoziomowego - węzeł 29-go Listopada - Opolska - Lublańska, dobudowa jezdni północnej ul. Lublańskiej).

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

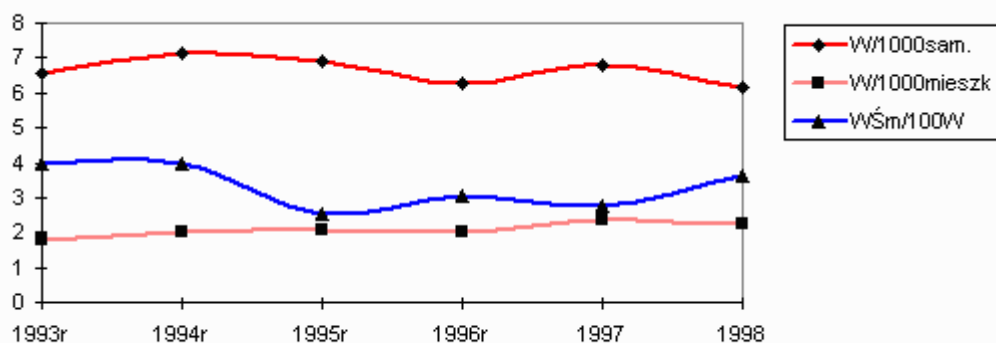
#### Wskaźniki wypadkowości w Krakowie w latach 1993 - 1998

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
W/1000poj.	6,58	7,13	6,93	6,3	6,77	6,18
W/1000mieszk.	1,8	2,03	2,1	1,99	2,38	2,24
WŚm/100W	3,95	3,97	2,55	3,03	2,74	3,64

W- liczba wypadków  
WŚm- liczba wypadków śmiertelnych

źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Gospodarki Komunalnej UMK

### Zmiana wskaźnika wypadkowości w latach 1993 - 1998



źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Gospodarki Komunalnej UMK

Powyższe wskaźniki są nieustabilizowane i wykazują wahania, przy czym wskaźniki "W/1000sam" oraz "W/1000miesz." mają ogólną tendencję spadkową, natomiast należy dodać, że wartości wskaźnika "WŚm/100W" nie odbiegają od wartości analogicznego wskaźnika dla krajów Europy Zachodniej i są kilkakrotnie niższe od wartości ogólnopolskich.

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 Międzywojewódzka Usługowa Spółdzielnia Inwalidów (MUSI) oraz firmy komercyjne.

### Parkingi w Krakowie

Parkingi	1994 r.	1995 r.		1996 r.		1997 r.		1998 r.	
	Ogółem liczba miejsc	Ogółem liczba miejsc	W tym P&R	Ogółem liczba miejsc	W tym P&R	Ogółem liczba miejsc	W tym P&R	Ogółem liczba miejsc	W tym P&R
Wydzielone dla samochodów osobowych	1588	2859	490	3309	490	3469	490	3815	490
w tym płatne	brak danych	2779	490	3159	490	3319	490	3619	490
Przyuliczne (sam.osob.)	5000	12970		12970		12970		12970	
w tym płatne		7710		7710		7710		7710	

Dla samochodów ciężarowych i autobusów		65	15	65	15	65	15	65	15
--	--	----	----	----	----	----	----	----	----

źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Gospodarki Komunalnej UMK

Ograniczona liczba miejsc parkingowych w centrum miasta jest jednym z powodów, dla których funkcjonuje strefa ograniczonego parkowania. 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). Dokonano oceny potrzeb parkingowych wynikających z prognozowanego dla roku 2015 potencjalnego wzrostu ruchu do śródmieścia z obszaru Krakowa o 23% z obszarów zewnętrznych o 27%. Dla zaspokojenia tych potrzeb konieczne byłyby dodatkowe miejsca parkingowe (ok. 800), co jest niemożliwe z uwagi na przyjęte standardy parkowania. Rozwiązaniem powyższego problemu jest zatrzymanie części zewnętrznego ruchu samochodowego na obrzeżach miasta i kontynuowanie podróży komunikacją zbiorową czyli wprowadzenie systemu Park & Ride (P & R). Szacuje się, że przy prawidłowo zrealizowanym i funkcjonującym systemie P&R istnieje możliwość zatrzymania w parkingach strategicznych ok. 50% ruchu zewnętrznego (równoważność 800 miejsc).

W obszarze Krakowa obecnie wyznaczonych jest 5 lokalizacji parkingów funkcjonujących w systemie P& R.

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

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 (październik 1998r.) 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.

Do elementów sieci drogowo-ulicznej zalicza się również system ścieżek rowerowych. W sensie układu jest on rozwijany zgodnie z Polityką Transportową miasta, z ustaleniami Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa oraz zgodnie z przepisami procedury inwestycyjnej. Weryfikację kolejności sposobu realizacji dróg rowerowych przeprowadzono w opracowaniu "Projekt systemu rowerowego w Krakowie". Zalecono wytypowanie ścieżek do realizacji w okresie 1999-2002 r. Dotychczas zrealizowano ok. 16 km dróg rowerowych. W 1996 r. wykonano modernizację ścieżki rowerowej w ul. Bulwarowej na dł. 0,65 km oraz odnowiono ścieżkę rowerową w Al. Solidarności na odcinku od bramy HTS do mostu na rz. Dłubnia. W 1997 r. odnowiono ścieżkę rowerową w Al. Solidarności na odcinku od mostu na rz. Dłubnia do ul. Bulwarowej, wykonano ścieżkę rowerową "Al. Powstania Warszawskiego – Kotlarska - Bulwar Wisły" na odcinku Bulwar Wisły – Kotlarska. W 1998 r. wykonano ścieżkę rowerową ul. Grodzka - ul. Wierzbowa odc. wzdłuż ul. Bernardyńskiej o dł. 445 mb.

## Transport zbiorowy

System komunikacji zbiorowej w Krakowie to sieć autobusowa i tramwajowa wspomagana w niewielkim stopniu przez prywatne linie mikrobusek. Sieć kolejowa praktycznie nie jest wykorzystywana w ruchu wewnątrz miasta. Sieć autobusowa korzysta z ogólnie dostępnych ulic

miasta. Sieć tramwajowa wykorzystuje zarówno torowiska umieszczone w jezdniach ulic, jak i torowiska wydzielone w przekrojach ulic i kilka samodzielnych korytarzy tramwajowych. Na infrastrukturę trakcji tramwajowej składa się 176 km pojedynczego toru torowiska tramwajowego i tyle samo km sieci trakcyjnej, 20 podstacji trakcyjnych oraz towarzyszących urządzeń trakcyjnych takich jak: zwrotnice, układy ogrzewań zwrotnic, sygnalizacje świetlne wzbudzone przez tramwaj, kable zasilające i powrotne, punkty powrotne. Stan techniczny infrastruktury tramwajowej nie jest zadowalający. Torowiska w Krakowie są zużyte, wyeksploatowane ponad miarę. Częstotliwość kursowania tramwajów na najbardziej obciążonych liniach wynosi ok. 32 pociągi na godzinę, a obciążenia sięgają ponad 20 tys. ton/dobę. Żywotność istniejących torowisk obliczono na 9 - 15 lat w zależności od obciążenia ruchem. Do końca 1994r. wykonywano ok. 1,5 km remontów rocznie, co stanowi ok. 10% potrzeb w tym zakresie. W wyniku braku inwestycji i odnowy torowisk, na początku 1995r. ok. 35km torów tramwajowych zostało ocenionych jako niedostateczne.

Pomimo wyremontowania w latach 1994 - 1996 ok. 17 km torowisk tramwajowych dają o sobie znać wieloletnie zaniedbania w tej dziedzinie i na początku 1997 r. oceniono, że ok. 30 km torowisk jest w stanie krytycznym, wymagającym natychmiastowego remontu. W 1998 r. wykazano 36,3 km torowisk dla których konieczny jest remont, a wykonano remont torowisk na dł 11,7 km.

### Parametry sieci komunikacji zbiorowej

Elementy sieci tramwajowej i autobusowej	1994	1995	1996	1997	1998
długość torowisk tramwajowych (pojedynczy tor, km)	176	176	176	176	176
liczba linii tramwajowych (MPK)	28	28	28	28	28
długość linii tramwajowych (MPK, km)	315	328	330	327,5	330
liczba linii autobusowych (MPK + KPPU)	118	118 + 7	116 + 7	117 + 6	117 + 6
długość linii autobusowych (MPK + KPPU, km)	1567	1557 + 459	1479 + 503	1441	1907
liczba przewiezionych pasażerów (MPK + KPPU, mln pas.)	548	560 + 6	557	540	509

źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Gospodarki Komunalnej UMK, MPK

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

Liczba linii autobusowych normalnych w 1998 r. wyniosła 111 (105 MPK + 6 KPPU). W stosunku do roku 1997 zwiększyła się o 4 linie. Liczba linii pospiesznych w stosunku do 1997 r. nie zmieniła się i wynosiła 4 linie pospieszne, liczba linii nocnych również pozostała bez zmian tj. 8.

Liczba przewiezionych pasażerów (łącznie wszystkie linie autobusowe i tramwajowe) wyniosła w 1998 r. 340 mln, przy czym nie osiągnęła ona poziomu z poprzednich lat (rok 1987 - 741 mln).

### Parametry ruchu na sieci komunikacji zbiorowej

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

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

Liczba tramwajów w porównaniu z 1997 rokiem zmalała o 8 pojazdów na stanie oraz o 27 pojazdów w ruchu. Tabor tramwajowy jest już wysłużony (średni wiek w roku 1996 – 17,9 roku, w roku 1998 – 19,1). W 1998r przeprowadzono remonty bieżące 41 pojazdów, remonty kapitalne 9 pojazdów.

Liczba autobusów w porównaniu z 1997 rokiem spadła o 12 pojazdów w inwentarzu, wzrosła o 4 pojazdy w ruchu. Na koniec 1998 roku ogólny stan taboru eksploatacyjnego wyniósł 545 autobusów. Wykonano remont kapitalny 20 szt. autobusów, zakupiono 42 pojazdy, 68 pojazdów wycofano z ruchu. Co czwarty autobus eksploatowany jest powyżej 10 lat, 7 autobusów typu IKARUS eksploatowanych jest już 15 lat. Zakupy autobusów dokonane w ostatnich czterech latach - ogółem 217 sztuk sprawiły, że strukturalny udział nowych autobusów w ogólnej ich liczbie stanowi 40%. Stan taboru przedstawia tabela II.9.

### Stan taboru komunikacji zbiorowej w Krakowie

	1994	1995	1996	1997	1998
tramwaje w inwentarzu (MPK, szt.)	530	518	500	483	475
tramwaje w ruchu (MPK, szt/doba.)	359	370	379	370	343
średni wiek taboru tramwajowego (lata)	15,5	16,3	17,9	18,6	19,1
autobusy w inwentarzu (MPK + KPPU, szt.)	559	578 + 38	573 +33	555 + 24	545+ 22
autobusy w ruchu (MPK + KPPU, szt.)	447	441 + 30	437 + 17	429 + 16	435 + 14
średni wiek taboru autobusowego (lata)	7,9	6,7	6,5	6,1	6,6

źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Gospodarki Komunalnej UMK, MPK

### Transport kolejowy

Sieć kolejowa na terenie miasta jest dobrze rozwinięta. Obecnie jednak nie jest wykorzystywana dla ruchu lokalnego miejskiego. Sieć zelektryfikowana jest w 91%. Stan sieci nie uległ zmianom w stosunku do 1997 r. Sieć kolejowa przedstawiona jest na rysunku II.6, parametry sieci przedstawione są w tabeli II.10.



### Sieć kolejowa w Krakowie 1998r.

całkowita długość linii (km)	109
liczba stacji pasażerskich	2
liczba przystanków pasażerskich	9
liczba stacji pasażersko-towarowych	5
liczba bocznic kolejowych	35

źródło: opracowanie własne na podstawie danych PDOKP W 1998 roku przewozy pasażerskie w aglomeracji krakowskiej kształtowały się na poziomie 9 789 071 pasażerów. Liczba pasażerów w roku 1998 w stosunku do 1997r. wzrosła o 14,5%. Wzrosła również wielkość przewiezionych ładunków (ok. 132 % w stosunku do 1997 r.). Wielkości przewozów przedstawia tabela II.11.

### Przewozy kolejowe na sieci w Krakowie.

	1997	1998
przewozy pasażerskie (pas./rok)	9 774 931	9 789 071
przewozy towarowe (tony/rok)	18 100 000	42 049 038

źródło: opracowanie własne na podstawie danych PDOKP

W 1998 roku nastąpiła reorganizacja PKP. 30 czerwca 1998r 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 1998r Dyrekcję Okręgu Infrastruktury Kolejowej w Krakowie.

Opracowanie własne.

## Komunikacja lotnicza

Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków - Balice należy do największych portów lotniczych w Polsce. Lotnisko w Balicach jest portem o znaczeniu międzynarodowym obok Warszawy i Gdańska.

### Działalność portu lotniczego w Balicach

	1994	1995 (I-III, XII)*	1996	1997	1998

liczba startów i lądowań	5 799	2 388	8 606	12 612	11 791
w tym rozkładowych	3 447	1 316	bd	6 344	bd
liczba obsłużonych pasażerów	122 249	45 074	196 536	258 283	353 388
w tym tranzyt	5 849	4 206	14 939	14 003	21 559
ilość ładunków (tony)	1423	849	683	1060	1281

\*(Przerwa w funkcjonowaniu lotniska w 1995 roku wynikała z prac modernizacyjnych lotniska)  
źródło: opracowanie własne na podstawie danych Portu Lotniczego w Balicach.

### Struktura ruchu pasażerskiego

Rok	1997	1998
ruch krajowy	31,7 %	23,9 %
ruch międzynarodowy regularny	54,7 %	60 %
ruch międzynarodowy charterowy	8,4 %	10 %
ruch tranzytowy	5,1 %	6,1 %

W porównaniu do roku 1997 widoczny jest wzrost udziału charterów o 1,6%, wzrost o 1,0% tranzytów oraz wzrost ruchu międzynarodowego regularnego o 5,3% co jest zjawiskiem korzystnym do generowania przychodów lotniskowych i pozalotniczych. W 1998 roku Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków - Balice obsłużył ponad 353 tys. pasażerów, co oznacza wzrost o ponad 37% w stosunku do roku 1997. Prognozy wykonywane w oparciu o profesjonalną metodologię, dotyczące ruchu pasażerów w MPL Kraków - Balice wskazują, iż tendencja wzrostu będzie się utrzymywać w dłuższej perspektywie czasowej.

Regularne loty z Balic utrzymywało w 1998 r. siedem przedsiębiorstw lotniczych: **LOT** - obsługujący połączenie Krakowa z Frankfurtem, Londynem, Paryżem, Rzymem, Nowym Jorkiem, Chicago, Toronto; **EUROWINGS** - obsługujący połączenie Krakowa z Dreznem; **EUROLOT** – obsługujący połączenie z Warszawą; **AUSTRIAN AIRLINES** - obsługujący połączenie Kraków - Wiedeń; **SWISSAIR** - obsługujący połączenie Kraków – Zurich; **BRITISH AIRWAYS** - obsługujący połączenie Kraków - Londyn, **GENERAL AVIATION**- usługi przewozowe "małego lotnictwa" (Aeroklub Polski, firmy i spółki, Lotnictwo Sanitarne). Wzrasta zainteresowanie również innych towarzystw lotniczych tym największym regionalnym międzynarodowym portem lotniczym. Jednym z powodów jest dynamicznie rosnący ruch pasażerski i towarowy na lotnisku Kraków – Balice w tempie zbliżonym do 30% rocznie, co jest uważane za jeden z największych wskaźników wzrostu ruchu w skali porównywalnych portów lotniczych na świecie.

### Procentowy udział poszczególnych przewoźników w przewozach pasażerów w ruchu zagranicznym w 1998r.

przewoźnik	% udział
LOT	52

EUROWINGS	3
Austrian Airlines	8
British Airways	11
Swissair	11
General Aviation + czartery	15

## Transport wodny

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

## Podsumowanie

Rok 1998 był piątym rokiem realizacji Polityki Transportowej uchwalonej przez Radę Miasta Krakowa w styczniu 1993r. (rys.II.7). Kompleksowe i spójne działania w zakresie całego systemu transportu rozpoczęto od prognozowania ruchu na podstawie wykonanych w 1994r. kompleksowych badań ruchu. Równolegle rozpoczęto prace nad projektami podsystemów transportu, w tym:

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

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

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

Dla zmniejszenia zjawiska degradacji infrastruktury technicznej trakcji tramwajowej przyjęto program naprawczy do 2001r zakładając (w ramach remontów kapitałnych) realizację rocznie 7 km torów tramwajowych, 17 km sieci trakcyjnej i 3 podstacji trakcyjnych. Z uwagi na degradację podbudowy i podtorza oraz zużycie nawierzchni stalowej, jedyną skuteczną i ekonomicznie uzasadnioną formą naprawy torowisk jest remont kapitałny. Obecnie oprócz wykonywania remontów generalnych torowisk stosuje się doraźne środki utrzymania przejezdności infrastruktury tramwajowej, jak awaryjne wymiany szyn, których wielkość w 1998r. zwiększyła się do 1875 mb szyn w miejscach, gdzie były przekroczone dopuszczalne parametry zużycia. W 1998r wykonano remont 11,7 km torów tramwajowych oraz 8,03 km sieci zasilającej.

W celu zwiększenia jakości działań w 1998 roku podpisane zostało porozumienie pomiędzy: Wojewodą Krakowskim, Gminą Kraków, PKP dotyczące przygotowania i realizacji bezpośredniego dojazdu koleją z Krakowa Głównego do Portu Lotniczego Balice. Przedmiotowa inwestycja jest celowa i niezbędna dla szybkiego i bezpośredniego połączenia stacji kolejowej Kraków Główny z Lotniskiem Kraków-Balice, obsługi transportowej mieszkańców osiedli zlokalizowanych przy linii kolejowej, przewozu pasażerów do podmiejskich terenów rekreacyjnych w dolinie rzeki Rudawy, obsługi istniejących bocznic kolejowych oraz zespołów handlowych zlokalizowanych w tym rejonie. Będzie również pierwszym krokiem wykorzystania linii kolejowej do usprawnienia komunikacji miejskiej.

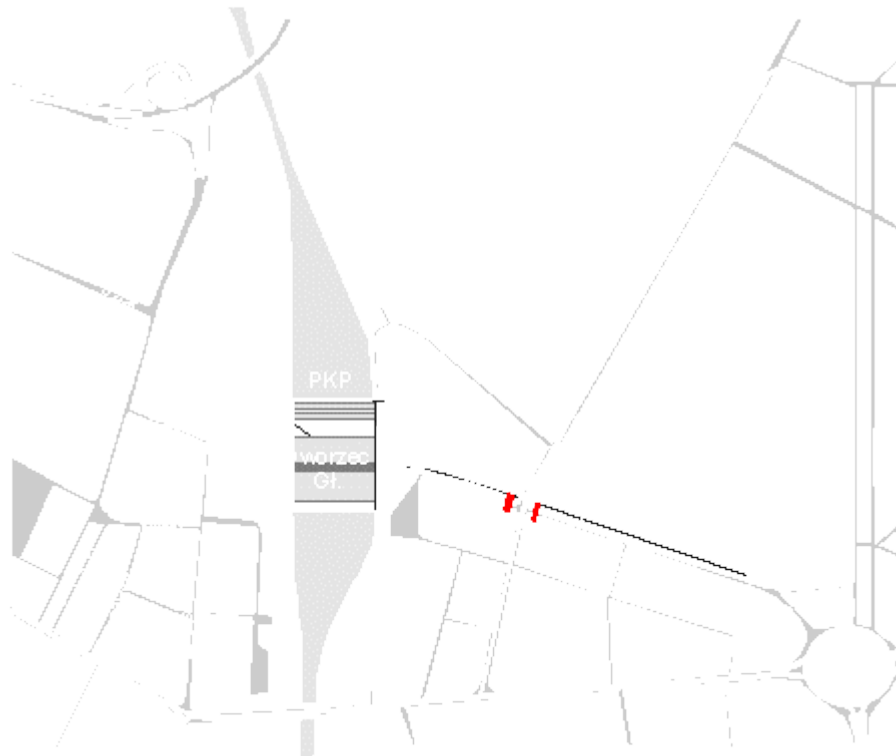
### Ważniejsze inwestycje zrealizowane w 1998r.:

- modernizacja ul. Kobierzyńskiej I etap - dł. 380m
- modernizacja dróg po wykonanej kanalizacji ogólnospławnej ul. Kurasia, Malutka, Fredry
- modernizacja ul. Zwierzynieckiej na odc. od Filharmonii do ul. Włóczków wraz z wymianą oświetlenia - uporządkowanie pasa drogowego w strefie ruchu uspokojonego, zmiana wystroju architektonicznego (nawierzchnia z kostki brukowej oraz stylizowane oświetlenie uliczne)
- w ramach przygotowania terenów pod inwestycje strategiczne:
  - wybudowanie ul. Gronostajowej, odc. dł. 240mb, stanowiącej dojazd do nowobudowanego Campusu UJ
  - modernizacja ul. Jodłowej na odcinku od ul. Ks. Józefa do skrzyżowania z wjazdem na teren Uniwersytetu
- w celu podniesienia bezpieczeństwa ruchu na ciągach ulic jednoprzestrzennych czteropasowych zainstalowano bariery betonowe rozdzielające kierunki ruchu pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Wileńską i Żmujdzką.
- modernizacja torowiska tramwajowego w ul. Zwierzynieckiej
- modernizacja torowiska tramwajowego w ul. Wielickiej
- modernizacja torowiska w Al. Pokoju
- modernizacja torowiska w węźle rozjazdów Rondo Kocmyrzowskie.
- modernizacja mostów:
  - Dębnickiego
  - na rzece Wildze w ul. Podmokłej
  - na rzece Drwini w ul. Półnaki
- budowa mostu na Wiśle "Lajkonik II"

W 1998r. prowadzone było również przygotowanie inwestycji strategicznych:

- Trasy mostowe - Trasa Bagrowa, Trasa Kotlarska, most Zwierzyniecki z dojazdami na odc. ul. Ks. Józefa - Monte Cassino, Trasa Zwierzyniecka na odc. ul. Ks. Józefa - ul. Grota Roweckiego, Trasa Wschodnia - Nowohucka.
- Tramwaj szybki linia N-S I etap – w maju 1998 roku opracowane zostało Studium wykonalności linii N-S Tramwaju Szybkiego. W październiku 1998 roku zostały podpisane umowy kredytowe pomiędzy Gminą Miasta Krakowa oraz Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju i Europejskim Bankiem Inwestycyjnym dotyczące sfinansowania inwestycji. Podpisano również z Agencją Rozwoju Miasta S.A. umowę agencyjną o zarządzanie przedsięwzięciem Krakowski Szybki Tramwaj. Konsekwencją w/w działań było rozpoczęcie prac przygotowawczych inwestycji (wykup gruntów, badania geologiczne, prace geodezyjne), a także rozpoczęto procedury przetargowe dotyczące konsultingu w zakresie zarządzania przedsięwzięciem, sterowania ruchem i zarządzania parkingami oraz podnoszenia wiarygodności kredytowej Gminy Kraków.
- Wykonano opracowanie dodatkowe dla obszaru KCK (dwa warianty dodatkowe Ronda Mogińskiego, linia tramwajowa relacji Basztowa - Pawia, węzeł Galicyjska - Opolska)
- Wykonano studium programowe dla budowy nowego odc. ul. Ks. Józefa na odc. od ul. Szyszko-Bohusza do ul. Gajówka (obejście Przegorzał)
- Wykonano studium programowe dla przekroczenia układu torowego w rejonie ulic: Głowackiego - Wrocławskiej - Kijowskiej.

## Realizacja inwestycji Centrum Komunikacyjnego w Krakowie w 1998 r.



Źródło: opracowanie własne

### TRANSPORT

### TENDENCJE

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