

IV. TRANSPORT I KOMUNIKACJA

53>76

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 *pieszey 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, gminne oraz wewnętrzne. 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 zarządców 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. 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 jest:

- gęstością sieci dróg publicznych wynosi 3,37 km/km²,
- długością dróg przypadającą na 1000 mieszkańców wynosi 1.45 km/1000 mieszkańców

Tabela IV.1

Sieć drogowo-uliczna Krakowa w latach 2002 - 2005

Elementy sieci drogowo-ulicznej	2002	2003	2004	2005
Układ podstawowy w km, w tym:				
drogi krajowe (km)	69	69,6	63,4	68
drogi wojewódzkie (km)	25	25,4	25	25
drogi powiatowe km	212	214,8	221	204
Układ obsługujący				
gminne (km)	760	761,8	769	756
wewnętrzne (km)	–	–	153	156
Obiekty (mosty, wiadukty, tunele, , szt.)*	151	151	166	170
Kładki dla pieszych (szt.)	9	9	15	16
Przejścia podziemne (szt.)	16	16	22	22

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

*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 w ostatnich latach znacznie się obniżył dla dróg układu podstawowego, w stosunku do roku poprzedniego aż o 24,5%, natomiast dla dróg układu obsługującego wzrósł o 5%.

Tabela IV.2

Stan techniczny sieci dróg w Krakowie w latach 2002-2005

	2002	poziom dekapitalizacji		
		2003	2004	2005
Układ podstawowy dróg	43%	42%	27%	2,5%
Układ obsługujący dróg	45%	48%	33%	38%

Źródło: Zarząd Dróg i Komunikacji

W Krakowie w 2005 r. było 170 obiektów inżynierskich. Do remontu w 2005 r. kwalifikowało się 24% obiektów, wyremontowano 10%.

Wskaźnik motoryzacji w Krakowie na koniec 2005 r. osiągnął szacunkową wartość 505 poj. ogółem/1000 mieszk, w odniesieniu do pojazdów osobowych wskaźnik ten wynosi 405 s.o./1000 mieszk.

Tabela IV.3

Wskaźnik motoryzacji w latach 1996-2005

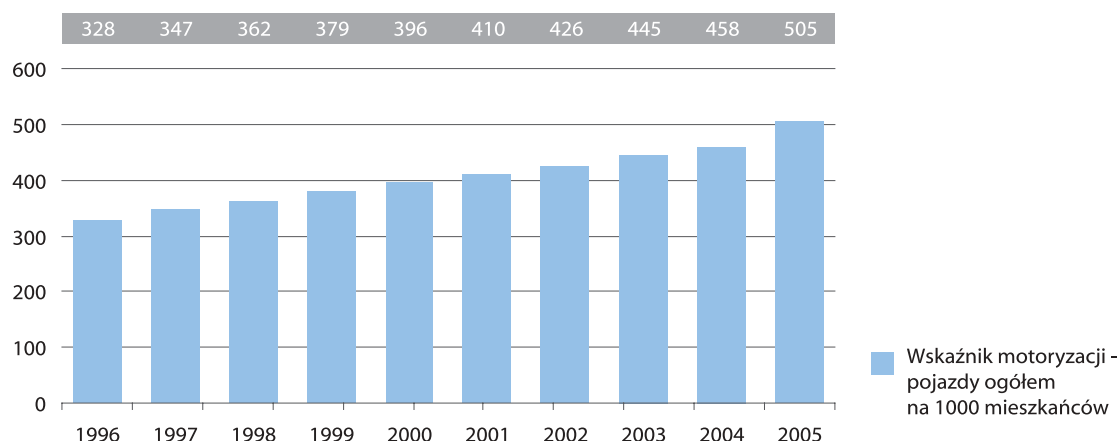
Rok	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Wskaźnik motoryzacji pojazdy ogółem / 1000 mieszk	328	347	362	379	396	410	426	445	458	505
Dynamika wzrostu (%)	108	106	105	105	105	104	104	104,5	103	110,3

Źródło: Wydział Komunikacji, Wydział Spraw Administracyjnych UMK

Uwaga: Wskaźniki motoryzacji podane w oparciu o materiały Wydziału Komunikacji i Spraw Administracyjnych są zdaniem autorów kompleksowych badań ruchu zawyżone. Według KBR 03 wskaźnik motoryzacji dla samochodów osobowych wynosił w 2003 r. 225 s.o./1000 mieszk, natomiast dla samochodów ciężarowych 33 s.c./1000 mieszk.

Wykres IV.1.

Wzrost wskaźnika motoryzacji w latach 1996-2005



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.

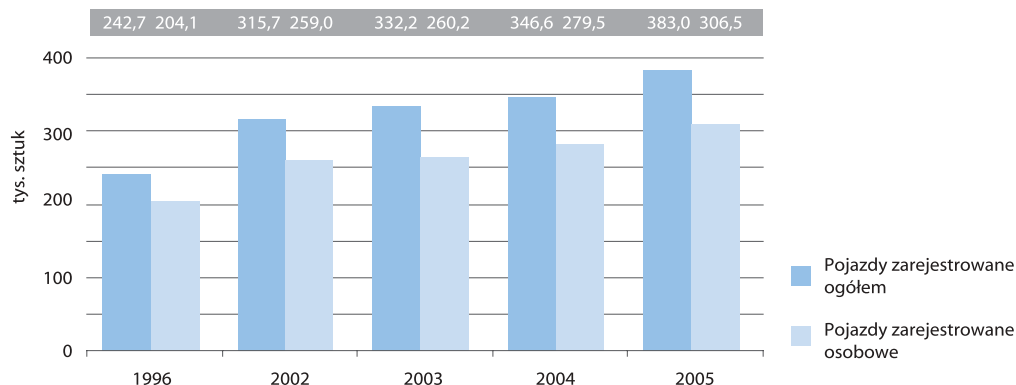
Liczba pojazdów zarejestrowanych na terenie Miasta w latach 1996-2005

rok	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Liczba pojazdów zarejestrowanych na terenie miasta (tys.szt) - ogółem	242,7	259,3	270,4	282,5	302,8	306	315,7	332,2	346,6	383,0
Liczba pojazdów zarejestrowanych na terenie miasta (tys.szt) - osobowe	204,1	218,2	226,4	236,9	250,1	255,1	259,0	260,2	279,5	306,5

Źródło: Wydział Komunikacji, Wydział Spraw Administracyjnych

Wykres IV.2.

Zmiana liczby pojazdów zarejestrowanych na terenie miasta w latach 1996 i 2002-2005



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 przepięniona. 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.

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	%	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
2005	30 858	1 770	32 628	62	14 995	2 374	17 369	33	2 324	278	2 602	5

Źródło: Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska UMK

Kompleksowe Badania Ruchu przeprowadzono w październiku 2003 r. Wykonawcą była Pracownia Badań Społecznych z Sopotu (PBS). 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.

IV.3. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego i kołowego 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: Podbięty, Glogera, Klemensiewicza. Wykonano modernizację sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach ulic: Wybickiego - Łokietka, al. 29 - Listopada z ul. Kuźnicy Kołłątajowskiej i ul. Meiera, wybudowano sygnalizację na skrzyżowaniach ulic: Ks. Jancarza z ul. Wawelską, ul. Grota Roweckiego z ul. Rostworowskiego i ul. Kamieniarską, ul. Grota Roweckiego i ul. Gronostajową. W ramach korekt geometrycznych układu drogowego wykonano przebudowę skrzyżowania ul. Łokietka - ul. Wybickiego, skrzyżowania al. 29 Listopada - ul. Kuźnicy Kołłątajowskiej, przebudowę Ronda Kocmyrzowskiego, przebudowę ul. Ułanów, ul. Skotnickiej, ul. Wielickiej. Wybudowano ekrany akustyczne w ciągu ulicy Kamieńskiego na dł. ok. 371mb, na dojazdach do mostu Zwierzynieckiego na dł. 308 mb, w ciągu ul. Zakopiańskiej na dł 90 mb, w ciągu ul. Radzikowskiego na dł. 569 mb. W ramach oznakowania pionowego ulic wykonano wymianę 961 szt. oznakowania. Ogólną ocenę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego określa wskaźnik wypadkowości: $WŚm/100W$ (W - liczba wypadków, WŚm - liczba wypadków z ofiarami śmiertelnymi, W/1000mieszk.

Tabela IV.6.

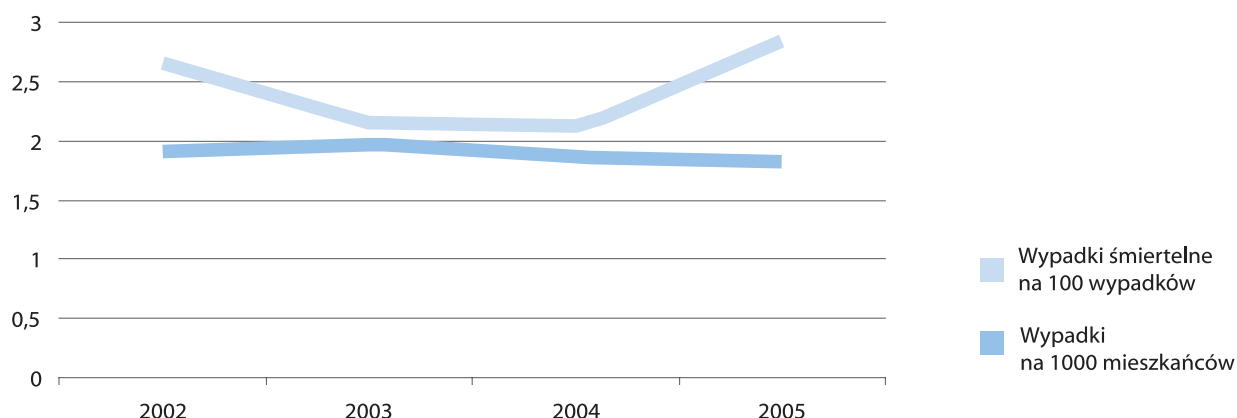
Wskaźniki wypadkowości w Krakowie w latach 1998 - 2005

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Wypadki śmiertelne na 100 wypadków	3,64	3,10	2,66	2,62	2,66	2,16	2,12	2,84
Wypadki na 1000 mieszkańców	2,24	2,18	2,13	2,01	1,91	1,97	1,87	1,82

Źródło: Zarząd Dróg i Komunikacji

Wykres IV.3.

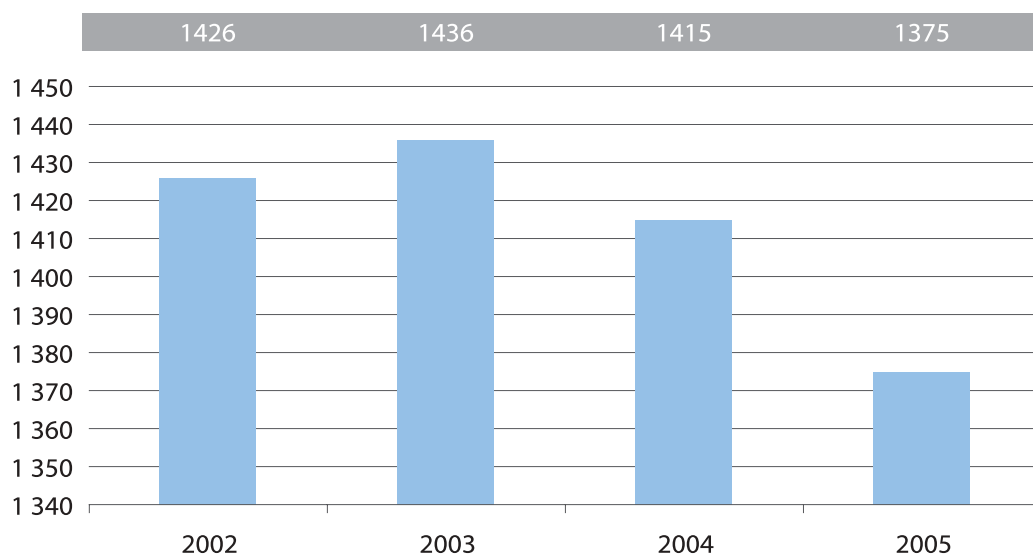
Zmiana wskaźnika wypadkowości w latach 2002- 2005



Od roku 1998 powyższe wskaźniki, mimo wzrostu wskaźnika motoryzacji, mają tendencję spadkową. Liczba wypadków w ostatnim dziesięcioleciu ulega wahaniom i od 1997 r. sukcesywnie maleje. Liczba wypadków śmiertelnych po osiągnięciu minimum w 2004 r., w 2005 r. wzrosła do poziomu z 2001 r.

Wykres IV.4.

Liczba wypadków drogowych w Krakowie w latach 2002-2005



Źródło: Zarząd Dróg i Komunikacji

Do największej ilości zdarzeń drogowych - w tym również wypadków ogółem i wypadków śmiertelnych - doszło na drogach powiatowych (35,6% zdarzeń, 42,1% wypadków ogółem) i drogach krajowych (26,3% zdarzeń, 25,4% wypadków ogółem).

Wskaźnik liczby rannych na 1 wypadek w Krakowie wzrósł do poziomu 1,18 z roku 2003.

Im wyższa kategoria drogi tym wypadki są groźniejsze.

Rok 2005 można uznać za pomyślny w zakresie bezpieczeństwa pieszych, liczba wypadków najechania na pieszego osiągnęła najniższą wartość w dziesięcioleciu (939 w 1997 r., 592 w 2005 r.). Po raz kolejny wypadki najechania na pieszego stanowiły mniej niż połowę ogólnej liczby wypadków (43,1%).

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.

Tabela IV.7.

Parkingi

Parkingi	Ogółem liczba miejsc
Wydzielone dla samochodów osobowych	4045
w tym płatne	3796
Przyuliczne (sam.osob.)	12 970
w tym płatne	7710
Dla samochodów ciężarowych i autobusów	155

Źródło: Zarząd Dróg i Komunikacji

Tabela IV.8.**Wykaz parkingów stanowiących własność Gminy Miejskiej Kraków**

L.p.	Dzielnica	Lokalizacja	Powierzchnia (m²)
1.	IV	Park Kościuszki	300
2.	VII	Park Decjusza	1500
3.	VIII	Park Dębnicki	290
4.	VIII	Ul. Działowskiego w Sidzinie	1635
5.	XI	Park Kurdwanów-2 szt	103
6.	XII	Park L. Wenedy- 3 szt	1677
7.	XIII	Ul. Wapienna	2150
8.	XIII	Ul. Kozia	600
9.	XIII	Ul. Saska	3200
10.	XV	Ul. Ks. Jancarza	1300
11.	XV	Ul. Wawelska	3800
12.	XVI	Ul. Fatimska	1000
13.	XVII	Os. Na Stoku bl. 35	3000

Źródło: Zarząd Dróg i Komunikacji

Tabela IV.9.**Wykaz parkingów wydzielonych położonych przy drogach gminnych nie leżących w pasach dróg publicznych**

L.p.	Dzielnica	Lokalizacja	Powierzchnia (m²)
1.	VI	ul. Tetmajera	855,0
2.	VII	ul. Foscha1	675,0 (około 90 stanowisk)
3.	XIII	ul. Kozia	2094,0
4.	XIV	ul. Hynka	1433,0
5.	XVI	ul. Bogusza	765,0
6.	XVI	ul. Szajnowicza	775,0
7.	XVI	ul. Urbanowicza	1960,0

Źródło: Zarząd Dróg i Komunikacji

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).

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.

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: zwrótnice, układy ogrzewań zwrótnic, 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 2005 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 2005 r. wykonano remont 4,9 km torów tramwajowych oraz 5,0 km sieci trakcyjnej: 3 podstacji.

Tabela IV.10.

Parametry sieci komunikacji zbiorowej

Elementy sieci tramwajowej i autobusowej	2002	2003	2004	2005
długość torowisk tramwajowych (pojedynczy tor, km)	167,5	167,5	166,07	166,07
liczba linii tramwajowych (MPK)	23	23	23	26
długość linii tramwajowych (MPK, km)	286	286	282	325,2
liczba linii autobusowych (MPK + KPPU)*	120	119	125	129
długość linii autobusowych (MPK + KPPU, km)	1414	1386	1599	1751,6
Liczba linii mikrobusowych	6	8	16	b.d
Długość linii mikrobusowych (km)	78,7	115	220	b.d.
liczba przewiezionych pasażerów (MPK, mln pas.)*	331,17	314, 30	302	297,5

Źródło: Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska UMK oraz MPK i KPPU

* Krakowskie Przedsiębiorstwo Przewozowo-Usługowe

Głównym przewoźnikiem w miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. (MPK).

Liczba linii autobusowych w 2005 r. wyniosła: 76 linii dziennych, 8 linii nocnych, 3 linie przyspieszone oraz 42 strefowych.

Liczba przewiezionych pasażerów (łącznie wszystkie linie autobusowe i tramwajowe) w 2005 r. zmalała do 297,5 mln.

W zakresie odbudowy taboru tramwajowego w 2005 r. zakupiono 20 szt. pojazdów. Poza działalnością inwestycyjną, poprawę stanu technicznego wagonów tramwajowych realizowano w drodze remontów kapitalnych i bieżących.

Średni wiek taboru tramwajowego wyniósł 23,3 lata. W 2005 roku wykonano remont kapitalny 53 szt. wagonów tramwajowych. Liczba tramwajów w porównaniu z 2004 r. wzrosła o 9 pojazdów w inwentarzu, natomiast nie zmieniła się liczba pojazdów w ruchu.

Średnia prędkość eksploatacyjna taboru tramwajowego w 2005 r. wyniosła 14,9 km/godz. i nie zmieniła się w stosunku do 2004 r., taboru autobusowego - 18,0 km/godz. (zmałała o 0,1 km/godz w odniesieniu do roku 2004).

Stałą prędkość eksploatacyjną utrzymano m.in. dzięki wydzieleniu pasów i torowisk, odseparowanych od ruchu innych pojazdów, zwłaszcza w centrum miasta, oraz nadaniu priorytetów w ruchu na skrzyżowaniach sterowanych światłami.

Liczba autobusów w porównaniu z 2004 r. wzrosła o 8 pojazdów w inwentarzu oraz o 10 pojazdów w ruchu. Na koniec 2005 r. ogólny stan taboru eksploatacyjnego wyniósł 494 autobusy MPK.

Średni wiek taboru autobusowego wyniósł 7,65. W ramach odnowy taboru MPK zakupiło 48 szt. autobusów komunikacji miejskiej. W związku z prowadzoną od kilku lat strategią w zakresie odnowy taboru, średni wiek autobusów mieści się w granicach zadowalających.

Tabela IV.11.

Stan taboru komunikacji zbiorowej w Krakowie

	2002	2003	2004	2005
tramwaje w inwentarzu (MPK, szt.)	431	426	417	426
tramwaje w ruchu (MPK, szt./doba)	332	343	332	332
średni wiek taboru tramwajowego (lata)	22	21,8	22,9	25,06
autobusy w inwentarzu (MPK + KPPU, szt.)	499	476	486	494
autobusy w ruchu (MPK + KPPU, szt.)	415	417	410	420
średni wiek taboru autobusowego (lata)	7,0	7,7	7,7	7,65
mikrobusy - poj. w inwentarzu (szt.)	43	26	33	b.d
mikrobusy- poj. w ruchu (szt.)	43	26	33	b.d.

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)
- W 2005 r. Spółka PKP Intercity uruchomiła z Krakowa następujące połączenia w komunikacji międzynarodowej:

- Kraków - Hamburg - Altona
- Kraków - Berlin
- Kraków - Budapeszt
- Kraków - Wiedeń
- Kraków - Praga
- Kraków - Lwów - Kijów

W komunikacji krajowej miasto Kraków pociągami Spółki PKP Intercity kategorii: IC, Ex, TLK (Tanie Linie Kolejowe) obsługiwał w komunikacji codziennej i sezonowej następujące miasta: Zakopane, Krynica, Nowy Sącz, Rzeszów, Przemyśl, Tarnów, Warszawa Centralna, Szczecin, Świnoujście, Kołobrzeg, Gdańsk, Gdynia, Poznań, Wrocław, Opole, Katowice.

Na terenie woj. Małopolskiego pełne przewozy w komunikacji krajowej w 2005 r. objęły 1 109 310 przewiezionych pasażerów. W komunikacji międzynarodowej z i do stacji terenu woj. Małopolskiego przewieziono 134 144 pasażerów.

Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych w Krakowie jest wykonawcą jednostką organizacyjną spółki „PKP Przewozy Regionalne”. 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, Kraków Nowa Huta - nieczynna. 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 $\frac{3}{4}$ wszystkich miast powiatowych. Wskaźnik ten należy do najwyższych w kraju. Przystanki osobowe w obrębie miasta Krakowa: Kraków Zabłocie, Kraków Prokocim, Kraków Bieżanów Drożdż., Kraków Krzemionki, Kraków Łagiewniki, Kraków Sidzina, Kraków Łobzów, Kraków Mydlniki Wapiennik.

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, Kraków. Mydlniki, Kraków. Płaszów, Kraków. Główny Towarowy
- 4 stacje towarowe: Kraków Prokocim, Kraków Nowa Huta, Kraków Olsza, Kraków Krzesławice.
- Bocznice kolejowe: „Mittal Steel Poland” S.A. oddział w Krakowie, Cementownia „Nowa Huta” S.A., GÓR-HUT Sp. z o.o., Sambud-2 Sp z o.o., Scholz Recycling Polska Spółka z o.o., Elektrociepłownia „Kraków” S.A., Polskie Zakłady Zbożowe PZZ w Krakowie S.A., Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A., Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków Balice Sp. zo.o., Krakowskie Zakłady Automatyki S.A.
- Zaplecze kolei stanowią Sekcje Napraw Wagonów Towarowych w stacji: PKP CARGO Wagon Kraków Sp. z o.o. 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%.

Tabela IV.12.

Sieć kolejowa w Krakowie

Rok	2002	2003	2004	2005
całkowita długość linii (km)	109	109	109,3	122
liczba stacji pasażerskich	8	8	8	8
liczba przystanków pasażerskich	9	9	9	9
liczba stacji pasażersko-towarowych	5	4	4	4
liczba bocznic kolejowych	8	13	9	11

Źródło: Polskie Koleje Państwowe S.A.

W 2005 r. przewozy pasażerskie w aglomeracji krakowskiej kształtowały się na poziomie 9,4 mln pasażerów. Liczba pasażerów od 2003 r. systematycznie rośnie.

Tabela IV.13.

Przewozy kolejowe w Krakowie

Rok	2002	2003	2004	2005
przewozy pasażerskie (pas./rok)	8 466 150	8 516 150	8 900 000	9 400 000
przewozy towarowe (tony/rok)	7 934 354	4 062 970	8 294 955	7 433 986

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. Cywilną częścią portu lotniczego zarządza MPL im. Jana Pawła II Kraków - Balice Sp. z o.o. W zarządzie spółki pozostaje ok. 24 ha z całkowitej powierzchni lotniska wynoszącej 426 ha. Port lotniczy 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 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.

Tabela IV.14.**Działalność portu lotniczego w Balicach**

Rok	2002	2003	2004	2005
liczba startów i lądowań	15 290	17 029	26 171	34 313
liczba obsłużonych pasażerów	500 852	593 214	841 123	1 586 130
w tym tranzyt	14 616	26 739	27 662	17 292
ilość ładunków (tony)	2104	2969	3 289	3255

Źródło: Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice

Tabela IV.15.**Struktura ruchu pasażerskiego**

Rok	2002	2003	2004	2005
ruch krajowy regularny	33%	30,3%	22,2%	12,3%
ruch międzynarodowy regularny	51%	52,2%	62,3%	86,6%
ruch czarterowy	13%	13%	12,1%	-
ruch tranzytowy	3%	4,5	3,4%	1,1%
razem	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 2005 r. Port Lotniczy obsłużył ponad 1,5 mln. pasażerów, co oznacza wzrost o ponad 88% w stosunku do roku 2004. Wykazana ilość operacji lotniczych, tj. startów i lądowań razem, ujmuje operacje związane z ruchem cywilnych statków powietrznych na lotnisku wojskowym. W pozycjach tych nie ujęto ćwiczebnych operacji lotniczych, realizowanych przez krajowe i zagraniczne wojskowe statki powietrzne.

Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice obsługiwał tygodniowo około 217 regularnych rozkładowych operacji lotniczych (start i lądowanie jako jedna operacja) na 23 kierunkach obsługiwanych przez 14 przewoźników.

Tabela IV.16.**Połączenia regularne z/do portu lotniczego Kraków - Balice:**

Przewoźnik	Kierunek	Ilość połączeń w tygodniu
Alitalia	Milan (MXP)	14
Austrian	Vienna (VIE)	12
British Airways	London (LGW)	7
Centralwings	London (LGW)	6
Centralwings	Rome (CIA)	3
CSA	Prague (PRG)	10
easyJet	Berlin (SXF)	7
easyJet	Dortmund (DTM)	7
easyJet	London (LTN)	7
germanwings	Cologne/ Bonn (CGN)	3
germanwings	Stuttgart (STR)	3
LOT	Chicago (ORD)	3
LOT	Frankfurt (FRA)	7
LOT	New York (EWR)	1

LOT	New York (JFK)	2
LOT	Paris (CDG)	7
LOT	Tel Aviv (TLV)	1
LOT	Warszawa (WAW)	48
Lufthansa	Munich (MUC)	21
Malev	Budapest (BUD)	6
norwegian	Oslo (OSL)	3
SAS	Copenhagen (CPH)	2
SkyEurope	Amsterdam (AMS)	3
SkyEurope	Barcelona (BCN)	1
SkyEurope	Dublin (DUB)	3
SkyEurope	London (STN)	7
SkyEurope	Manchester (MAN)	3
SkyEurope	Milan (BGY)	3
SkyEurope	Paris (ORY)	6
SkyEurope	Rome (FCO)	5
Styrian Spirit	Zurich (ZRH)	6

Wzrasta zainteresowanie również innych towarzystw lotniczych tym największym regionalnym międzynarodowym portem lotniczym. Jednym z powodów jest dynamicznie rosnący ruch pasażerski i towarowy na lotnisku.

Główne inwestycje na terenie Portu Lotniczego Kraków-Balice w 2005 r.:

1. Zakończono inwestycję pn. „Modernizacja międzynarodowego przejścia granicznego - dostosowanie Terminalu Pasażerskiego 'Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków - Balice' Sp. z o. o. do przepisów Unii Europejskiej - Traktat z Schengen - Etap I” o łącznej wartości 25 289,2 tys. zł.

Tabela IV.17.

Efekty rzeczowe modernizacji Portu Lotniczego w 2005 r.

Wyszczególnienie	Powierzchnia
Powierzchnia zabudowy nowej części [m²]:	974,1
Powierzchnia użytkowa modernizowana [m²]:	1 968,4
Powierzchnia użytkowa dobudowywana [m²]:	1 817,8
Kubatura [m³]	8 500

Rozbudowa i modernizacja części istniejącej umożliwią po zakończeniu Etapów I i II:

- całkowitą separację pasażerów na kierunkach S (SCHENGEN) i NS (NON SCHENGEN) przy zapewnieniu odpowiedniego standardu obsługi,
 - wprowadzenie 5-cio stopniowej kontroli bagażu rejestrowanego,
 - prawidłowe rozwiązanie strefy tranzytowej dla wszystkich kierunków,
 - usprawnienie segregacji i załadunku bagażu rejestrowanego na kierunkach odlotowych,
 - przystosowanie obiektu do montażu rękawa pasażerskiego typu "nose loader".
2. Prowadzono inwestycję pn. "Budowa wielofunkcyjnego budynku administracyjno - technicznego" o wartości 11 961 tys. zł.
 3. Przygotowano dokumentację projektową dla inwestycji pn. "Budowa strażnicy Lotniskowej Straży Pożarnej" o wartości 270 tys. zł.

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 2005 przedstawiało się następująco:

1. Żegluga pasażerska (wyłącznie ruch turystyczny):
Na trasie Kraków - Tyniec przewieziono 51 156 osób
2. Żegluga towarowa - transport kruszyw i węgla:
Na trasie Oświęcim-Kraków przewieziono 253 456,89 ton.

W porównaniu do roku 2004 nastąpił wzrost o 4% przewozów turystycznych oraz wzrost przewozów towarowych o 0,4%.

IV.9. Ścieżki rowerowe

Polityka rowerowa Miasta Krakowa oparta jest o następujące dokumenty i opracowania:

1. Polityka Transportowa dla Krakowa - przyjęta uchwałą nr LXX/468/93 Rady Miasta Krakowa, z dnia 8 stycznia 1993 r.
2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta - Uchwała NR XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16.04.2003 r.
3. Studium systemu podstawowych tras rowerowych w Krakowie - XII. 2003 r. + aktualizacja XII. 2004 r.+ aktualizacja VI. 2006 r.
4. Koncepcja dla I etapu realizacyjnego tras rowerowych w Krakowie - sierpień 2003 r. - 13 tras rowerowych o łącznej długości 46,6 km.
5. Studium wykonalności dla I etapu realizacyjnego tras rowerowych w Krakowie - Kraków 2005 - 13 w/w skorygowanych tras rowerowych o łącznej długości 46,161 km.
6. Studium wykonalności i Programy funkcjonalno - użytkowe dla tras rowerowych Nr 2,4 i 7 oraz odbudowy ścieżek rowerowych na terenie Nowej Huty - Kraków 2005 - opracowania wykonane na zlecenie ZGK, jako załączniki do wniosków aplikacyjnych ZPORR (jak poniżej).
7. "Koncepcja oznakowania drogowskazowego istniejących i projektowanych tras rowerowych na terenie Krakowa w oparciu o przyjętą w *Studium systemu podstawowych tras rowerowych* w Krakowie numeracją tras" oraz "Weryfikacja funkcjonujących aktualnie odcinków tras rowerowych w aspekcie ich zgodności z założeniami *Studium systemu podstawowych tras rowerowych* w Krakowie" - grudzień 2004 r.
8. Opracowanie 4 projektów organizacji ruchu dla wytypowanych tras rowerowych tj.:
 - Trasa Nr 3 - odcinek Bagatela - os. Bronowice Nowe,
 - Trasa Nr 5 - odcinek Wawel - Cichy Kącik,
 - Trasa Nr 8 - odcinek Wawel - Ruczaj,
 - Trasa Nr 16 - odcinek Wawel - Dąbie.
9. Opracowanie pn. Program budowy infrastruktury rowerowej,
10. Aktualizację, rozpowszechnianego bezpłatnie w 2005 r., folderu "Mapy szlaków rowerowych Krakowa" o efekty 2005 r. - II wydanie,
11. Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa - wprowadzone do stosowania Zarządzeniem Nr 2103/2004 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2004 r.

Polityka ta, stanowiąca rozwiązanie kompleksowe, mająca na celu stworzenie spójnego systemu tras rowerowych w mieście, realizowana jest poprzez współdziałanie:

- Zespołu Zadaniowego ds. ścieżek rowerowych w Mieście Krakowie. W skład zespołu wchodzi 15 przedstawicieli Wydziałów i jednostek Urzędu Miasta Krakowa oraz instytucji pozarządowych: Polskiego Klubu Ekologicznego, Federacji Zielonych, Fundacji Partnerstwo dla Środowiska i PTTK,
- Rady Programowej ds. Infrastruktury Transportowej przy Prezydencie Miasta Krakowa,
- Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Krakowa,
- Zarządu Dróg i Komunikacji oraz Zarządu Gospodarki Komunalnej w Krakowie,
- Agencji Rozwoju Miasta S.A.,
- Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A.,
- Rad i Zarządów Dzielnic I - XVIII.

Na koniec 2005 r. funkcjonowały w mieście następujące odcinki tras rowerowych, łącznej długości 58,95 km:

Zrealizowane do końca 2002 r. - 37,9 km:

- al. 3 Maja,
- Północne bulwary Wisły (Rodła, Czerwieński, Inflancki, Kurlandzki i bez nazwy) na odcinku od ujścia Rudawy do ujścia Białuchy,
- Salwator - ul. Kasztelańska - al. Focha - ul. Na Błoniach do ul. Piastowskiej,
- Bulwar Rodła - ul. Włóczków - ul. Kałuży - ul. Oleandry do ul. Reymonta
- Teatr Bagatela - ul. Krupnicza - ul. Czysta - ul. Reymonta - Na Grabie - al. Armii Krajowej do ul. Zarzecze,
- Trasa Centralna (odc. al. Powstania Warszawskiego - Rondo Grzegórzeckie - ul. Kotlarska - Most Kotlarski - ul. Klimeckiego do ul. Nowohuckiej),
- ul. Grodzka - ul. Bernardyńska - Bulwar Czerwieński - Most Grunwaldzki - Rondo Grunwaldzkie - ul. Monte Casino - ul. Kapelanka - ul. Kobierzyńska (Tesco),
- ul. Księcia Józefa - Most Zwierzyniecki - ul. Zielińskiego do ul. Kapelanka,
- skrzyżowanie ulic Wrocławska - Wybickiego - Stachiewicza,
- ul. Wielopole - al. Dietla do ul. Daszyńskiego,
- Most Wandy - ul. Półanki,
- al. Solidarności od ul. Bulwarowej do HTS,
- ul. Bulwarowa od al. Solidarności do ul. Wojciechowskiego,
- Park na Dąbiu,
- ul. Stella Sawickiego.

Zrealizowane w 2003 r. - 2,25 km:

- ul. Reymana od ul. Reymonta do al. 3 Maja,
- ul. Jana Pawła II od Białuchy do ul. Meissnera,
- ul. Piastowska wzdłuż Błóż,
- przy Szpitalu Żeromskiego do ul. Odmętowej - 600 m.

Zrealizowane w 2004 r. - 7.982 km:

- Odcinek w ciągu "Młynówki Królewskiej" od ul. Siemieńskiego do ul. Kijowskiej - 269 m,
- ul. Dobrego Pasterza - od skrzyżowania z ul. Strzelców i Lublańską do zjazdu do Multikina - 650 m,
- W ramach budowy III Kampusu UJ na Ruczaju - ul. Poletkowa - 240 m,
- ul. Turowicza d. Nowotarska - od ul. Witosa do ul. Suche - 1065 m,
- ul. Wita Stwosza d. Galicyjska - 2 odcinki tj. od ul. Rakowickiej wzdłuż muru klasztoru Karmelitów w okolicę budowanych dworców autobusowych oraz od ul. Rakowickiej na tyłach klasztoru po projektowane rondo w ul. Wita Stwosza - 500 m,
- ciąg pieszo - rowerowy (trasa sportowo - rekreacyjna) w ramach "Podwyższenia obwałowań bulwarów wiślanych" - od ul. Kolnej do ul. Widłakowej - fragment Trasy Tynieckiej - 5258 m,

Zrealizowane w 2005 r. - 10,81 km:

- Jana Pawła II, odc. od ul. Meissnera do Pl. Centralnego - 3670 m,
- korekta skrzyżowania ul. Łokietka - ul. Wybickiego - 295 m,
- Młynówka Królewska, odc. od Al. Armii Krajowej do dz.288 - 300 m,
- odc. Most Piłsudskiego do ul. Kamieńskiego - 2712 m,
- Kładka pieszo - rowerowa nad ul. Powstańców Śląskich
- Park Kościuszki - 338 m,
- Łąki Nowohuckie - I etap - 1420 m,
- Rondo Kocmyrzkowskie - 1565 m,
- Rondo Barei - 160 m,
- Ul. Wielicka - płn. nitka - odc. od węzła A-4 Wieliczka do ul. Jerzmanowskiego - 350 m.

IV.10. Inwestycje transportowe

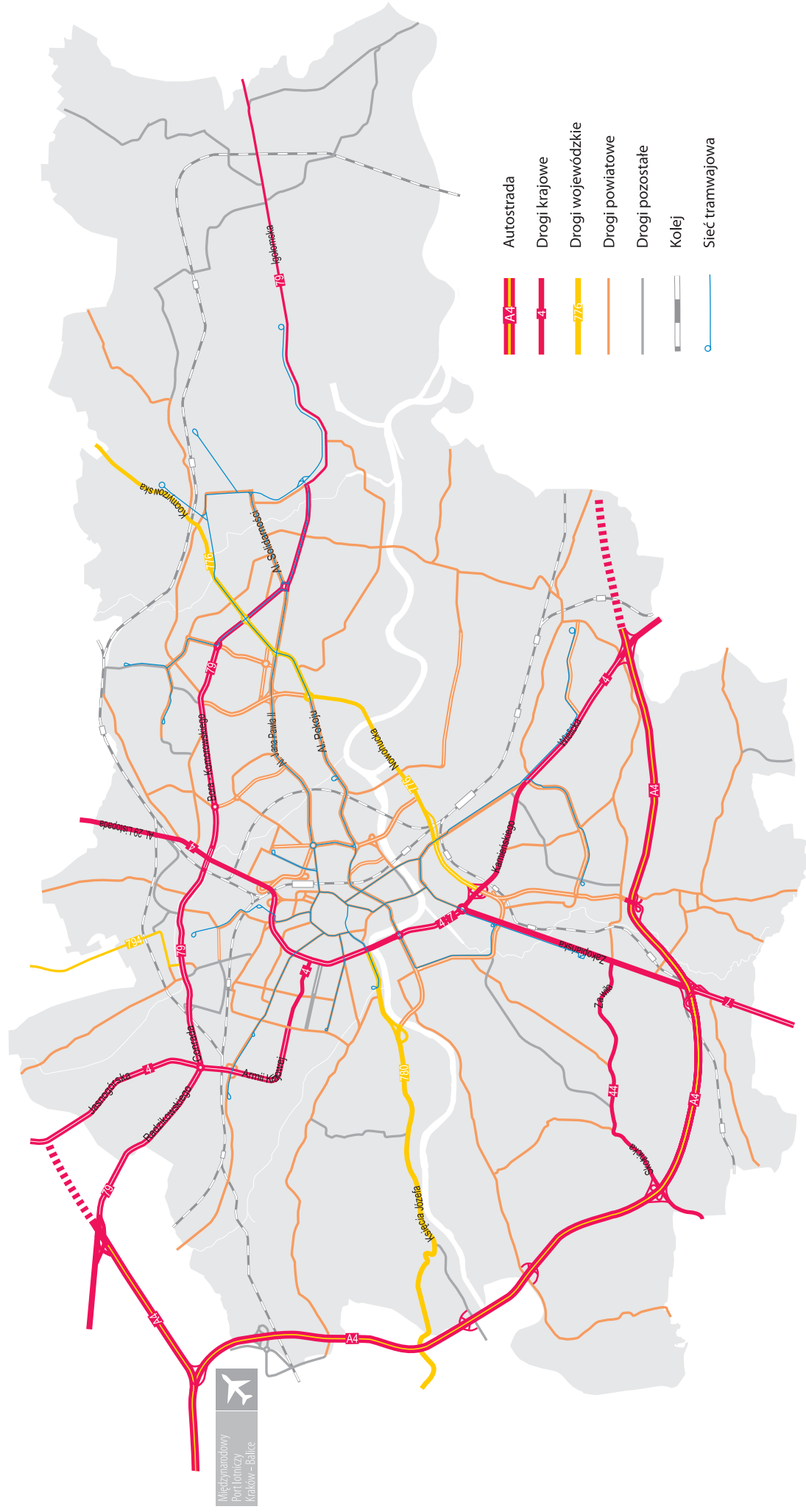
Ważniejsze inwestycje zrealizowane w 2005 r.:

1. Układ komunikacyjny KCK - po zachodniej stronie dworca kolejowego wraz z tunelowym połączeniem drogowym - przebudowano tarczę skrzyżowania ulic: Pawia-Basztowa-Westerplatte-Lubicz, rozpoczęto przebudowę ul. Pawiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą i budowę tunelu drogowego (stan surowy) o dł. 70 m.
2. Przebudowa ciągu tramwajowo-autobusowego w ul. Monte Cassino-Kapelanka-Brożka - przebudowano ciąg tramwajowo-autobusowy, wykonano modernizację: torowiska tramwajowego na dł. ok. 3 km, skrzyżowania ul. Monte Cassino-Szwedzka, 6 przystanków tramwajowych, oświetlenia ulicznego, sygnalizacji drogowej od Ronda Grunwaldzkiego do ul. Brożka, wybudowano 4 przystanki tramwajowo-autobusowe, sygnalizację dźwiękową dla osób niepełnosprawnych.
3. Budowa dróg związanych z funkcjonowaniem III Kampusu UJ - rozpoczęto realizację I etapu budowy ul. Nowoobozowej
4. Estakada nad ul. Wielicką w ciągu ul. Powstańców Wielkopolskich i Powstańców Śląskich (kładka pieszo-rowerowa nad ul. Powstańców Śląskich) - wykonano i oddano do eksploatacji kładkę pieszo - rowerową wraz z pochylniami i schodami.
5. Przebudowa ulicy Mikołajczyka - przebudowano jezdnię południową o dł. 210 mb i wymieniono nawierzchnię jezdni północnej o dł. 130 mb na odc. od wiaduktu nad ul. Okulickiego,
6. Przebudowa ul. Dobrego Pasterza - przebudowano i przekazano do eksploatacji odcinek ulicy od wjazdu do Multikina do zjazdu na ul. Bora Komorowskiego.
7. Przebudowa ul. Królowej Jadwigi - zakończono przebudowę ulicy - III etap - na docinku od ul. Nad Zalewem do ul. Na Wierzchowinach o dł. 423 mb wraz z odwodnieniem, oświetleniem i przekładkami kolidującego uzbrojenia.
8. Droga lokalna łącząca ul. Wita Stwosza z regionalnym Dworcem Autobusowym w Krakowie - wybudowano i oddano do eksploatacji drogę dojazdową na górny poziom płyty Regionalnego Dworca Autobusowego.

Transport/ Tendencje

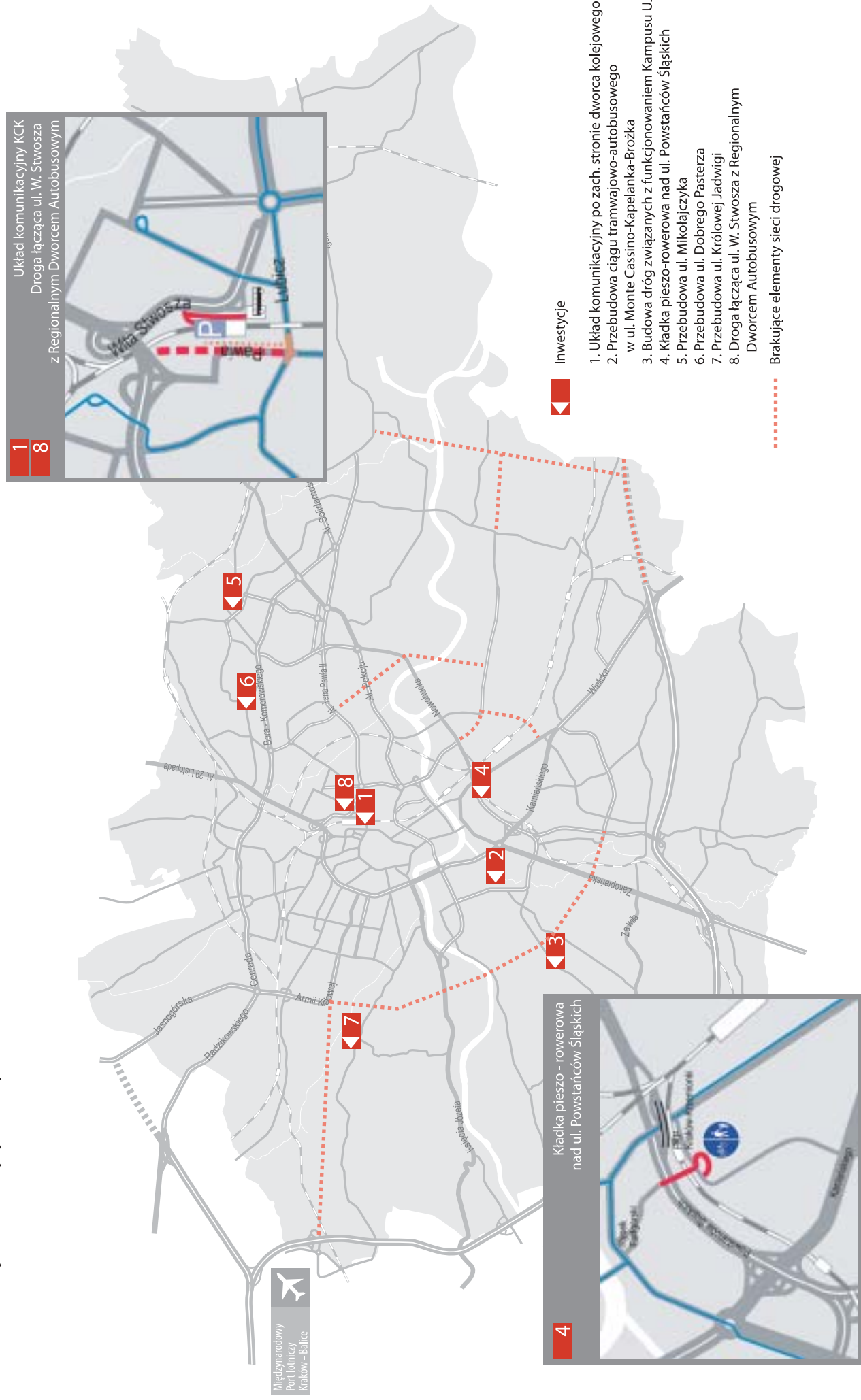
- sieć drogowa jest w znacznej mierze zdekapitalizowana, remonty nie pokrywają potrzeb
- wskaźnik motoryzacji wykazuje tendencję wzrostową
- liczba wypadków sukcesywnie maleje
- maleje liczba przewiezionych pasażerów (linie autobusowe, tramwajowe)
- osobowe przewozy kolejowe wykazują tendencję wzrostową
- Zmalała ilość kolejowych przewozów towarowych
- wzrasta liczba pasażerów komunikacji lotniczej
- nastąpił wzrost przewozów turystycznych w komunikacji wodnej
- wzrosła długość ścieżek rowerowych

Rysunek IV.1.
Podstawowy układ transportowy Krakowa



Rysunek IV.2.

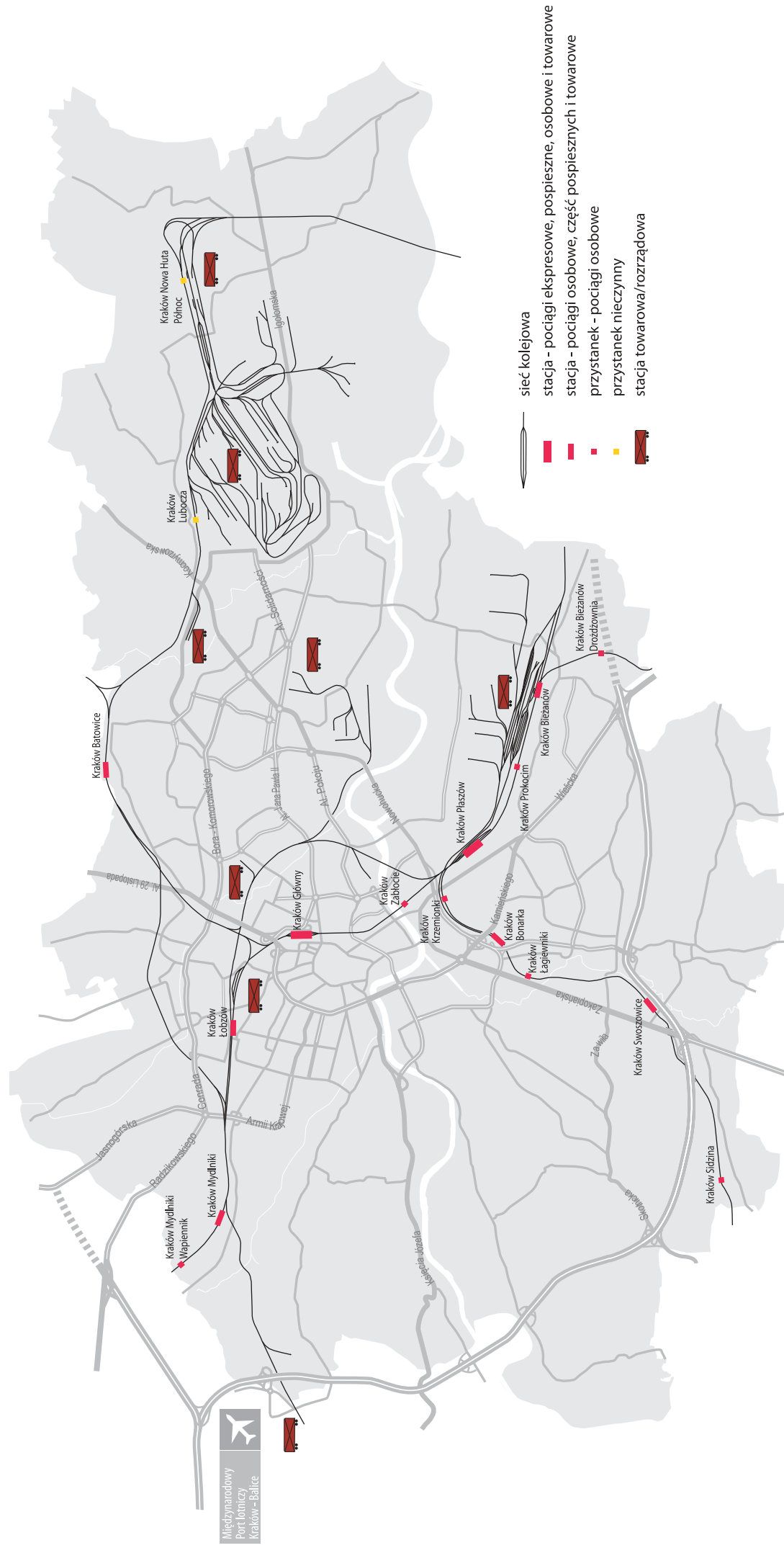
Ważniejsze inwestycje transportowe zrealizowane w 2005 r.



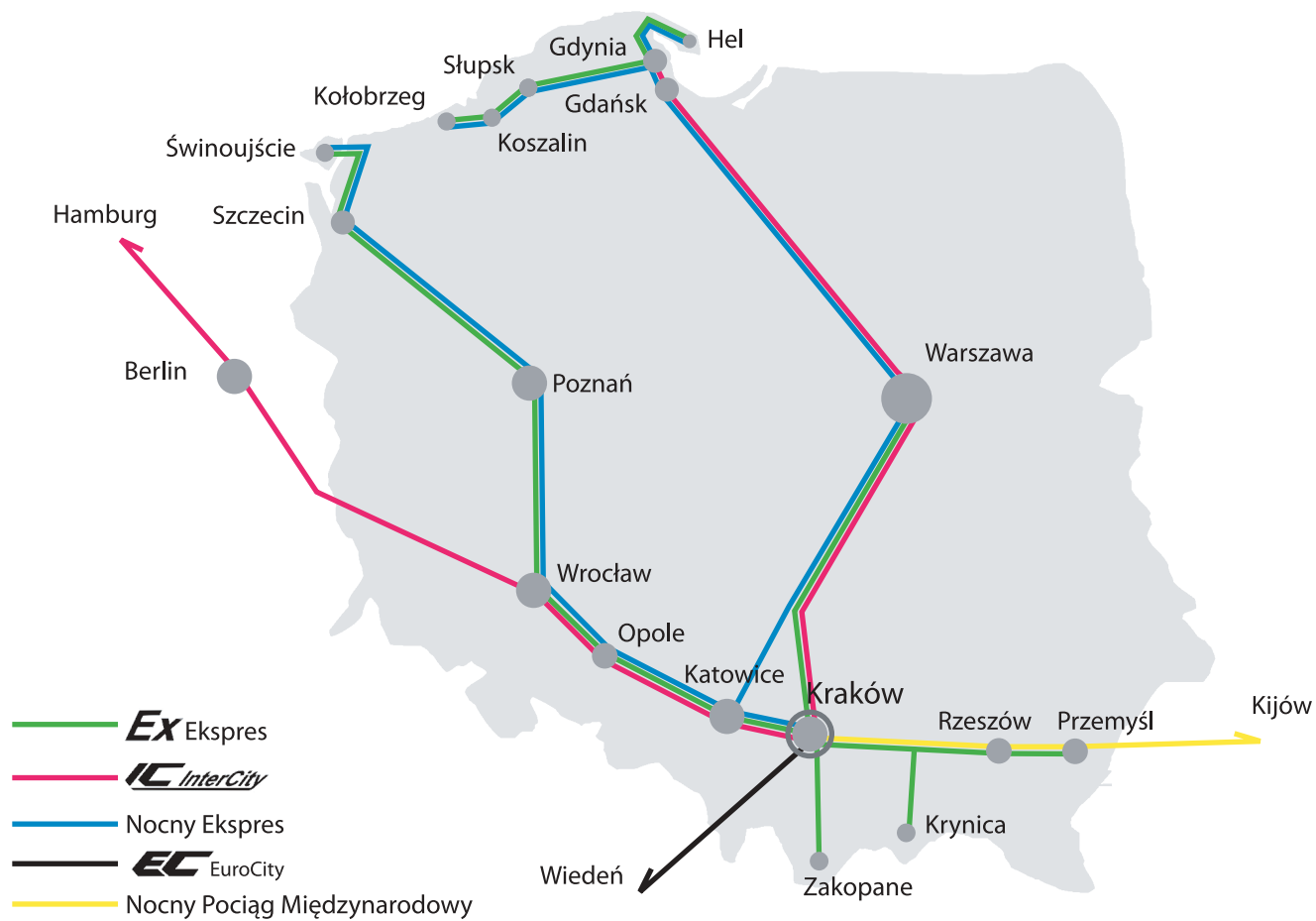
Rysunek IV.3.



Rysunek IV.4. Sieć kolejowa

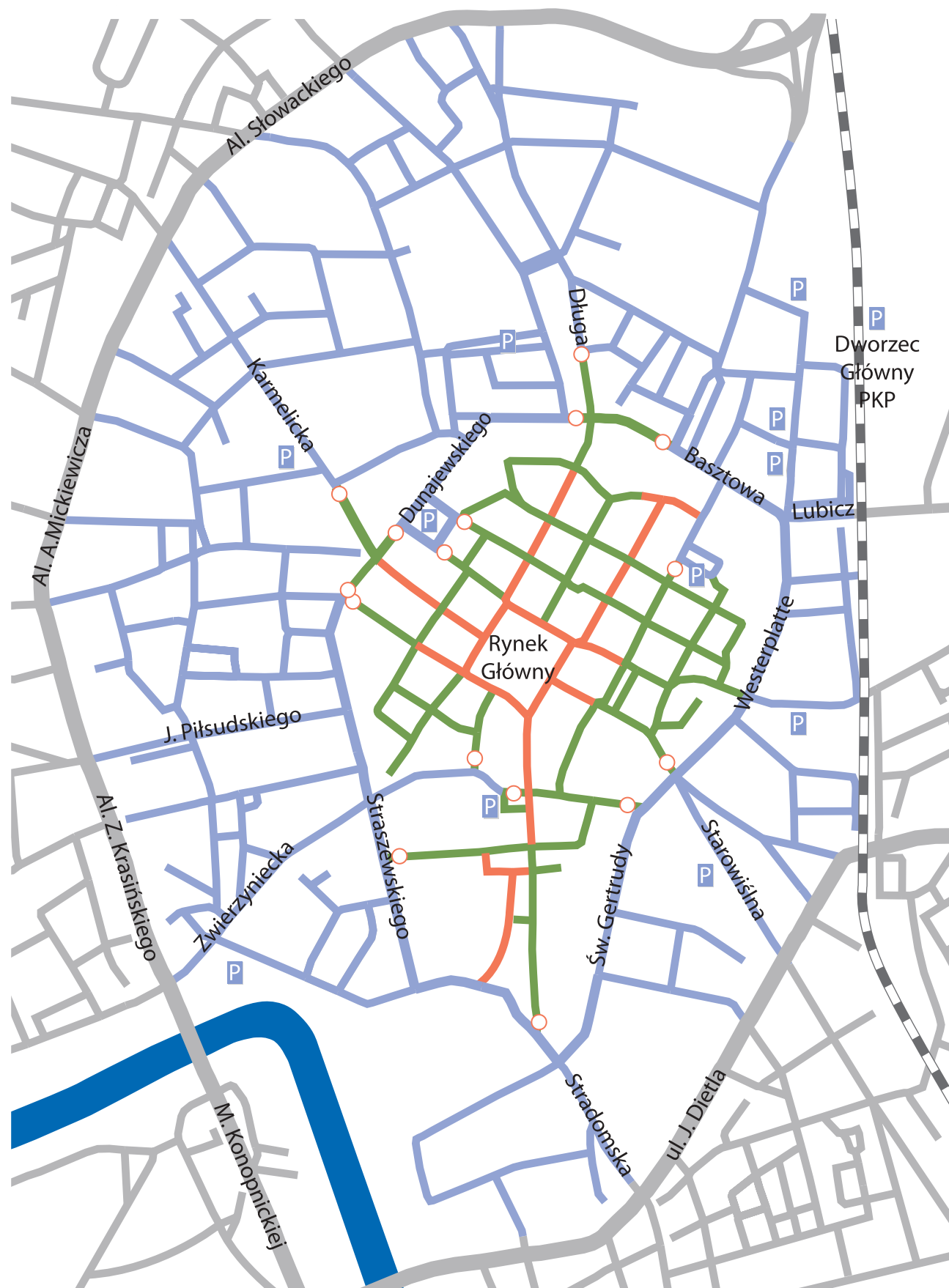


Rysunek IV.5. Kolejowe połączenia dalekobieżne z Krakowa



Rysunek IV.6.

Strefy ograniczonego ruchu i parkowania w centrum Krakowa



Strefa A	Strefa B	Strefa C
Strefa wyłącznie dla pieszych i rowerzystów	Strefa zamieszkania: absolutne pierwszeństwo pieszych, maksymalna prędkość pojazdów 20km/h, parkowanie tylko w miejscach oznaczonych	Strefa postoju ograniczonego do 2 godzin, w dni powszednie w godzinach 10-18 obowiązuje karta postojowa