

Załącznik
do uchwały Nr
Rady Miasta Krakowa z dnia

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

Kraków, Sierpień 2009

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	15
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 Inwestycyjny Miasta Krakowa na lata 2007 – 2016	56
IV.4 KONKLUZJA	56
V. CELE I WSKAŹNIKI REALIZACJI PLANU	56
V.1 CEL GŁÓWNY I CELE SZCZEGÓŁOWE	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. Napełnienia pojazdów na kordonie zewnętrznym	39
Tabela 21. Napełnienia 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 napełnień 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 Badanie 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 Kraków S.A. 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 1. Granice Krakowa na tle Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego i województwa



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) Zarządcy infrastruktury transportowej: spółki Grupy PKP: PKP PLK S.A. i PKP PR Sp. z o.o., 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 zapelnienia 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 Łagiewnik),
- Budowa estakady w pasie drogowym,
- Przebudowa Stacji Kraków Główny wraz z adaptacją infrastruktury dla potrzeb transportu zbiorowego,
- Szybka Kolej Aglomeracyjna. Łącznica kolejowa Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki,
- Budowa Park&Ride w Wieliczce, ewentualnie także w Batowicach i Swoszowicach.

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 z 220 sam/1000 mieszkańców w 2003 roku do ok. 400 sam/1000 mieszkańców.

Główne przedsięwzięcia planowane do realizacji:

- I. „Rozbudowa infrastruktury transportu publicznego w Krakowie, Podprojekt 1 – Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II”:
 1. Budowa linii tramwajowej KST N-S, etap II A: Rondo Grzegórzeckie – Most Kotlarski – Klimeckiego - ul. Lipska wraz z przebudową pasa drogowego i budową ul. Kuklińskiego.
 2. Przebudowa ul. Długiej wraz z torowiskiem i skrzyżowaniem z ul. Basztową, przebudowa torowiska tramwajowego w al. Słowackiego na odcinku od ul. Długiej do ul. Kamiennej.
 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: Andersa/ Stella-Sawickiego/ Bora-Komorowskiego/ Dobrego Pasterza/ Wiślickiej/ Okulickiego 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. Łącznica kolejowa Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki.
- 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).

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 52 jednostki samorządu lokalnego:

37 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, Sułszowa, Tokarnia, Trzciana, Trzyciąż, Wielka Wieś, Wiśniowa, Zabierzów, Zielonki, Żegocina

a także 13 miast: Bochnia, Dobczyce, Kalwaria Zebrzydowska, Krzeszowice, Myślenice, Niepołomice, Nowy Wiśnicz, Proszowice, Skąpa, Skawina, Słomniki, Sułkowice, Świątyniki 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, Świątyniki 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 ekspertyzą, zamówioną przez Urząd Miasta⁵ 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 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, przy ograniczaniu dostępności samochodem do wybranych rejonów największych koncentracji ruchu, z uwzględnieniem efektywności pracy układu, w tym wpływu na kondycję finansową miejskiego transportu zbiorowego, kolei i ponadlokalnych przewoźników autobusowych. W związku z opracowywanymi dokumentami oraz Studium dla podziemnej komunikacji zbiorowej należy założyć, że w najbliższych latach właśnie ten kierunek działania zostanie uznany za priorytetowy, szczególnie w mocno zurbanizowanym obszarze Śródmieścia.

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

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”,
- Centrum specjalistycznych usług o zasięgu europejskim, w tym finansowych oraz nowych technologii o zasięgu ponadnarodowym,
- Tracący na znaczeniu ośrodki tradycyjnego przemysłu.

W strategicznych planach rozwoju gospodarczego Krakowa przewiduje się rozwój następujących sektorów gospodarki:

- Edukacja – rozwój szkolnictwa ponad-wyższego – studia doktoranckie, instytuty badawcze,
- Turystyka – zwiększenie i poprawa oferty turystycznej (w tym infrastruktury – transport, baza hotelowa),
- Wspieranie firm, instytucji, instytutów badawczych w zakresie rozwoju nowych technologii (inkubatory),
- Wspieranie rozwoju europejskiego centrum usług (infrastruktura twarda i miękka).

Wpływ rozwoju transportu publicznego na politykę gospodarczą i zatrudnienie

Dzięki realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu Kraków uzyska znacznie lepszą pozycję w walce z wyzwaniami, jakie niesie ze sobą utrzymanie konkurencyjności, wymóg zapewnienia wysokiej jakości życia, dobrych warunkach pracy i niskiego poziomu wyłączenia mieszkańców z życia w społeczności miejskiej. Proponowana innowacyjna polityka mobilności jest ważną „skierowaną do wewnątrz” inwestycją w ludzi, miejsca pracy, zrównoważenie społeczne i tożsamość kulturową. Jej konsekwentna realizacja stanowić będzie czynnik napędzający rozwój ekonomiczny, w tym:

- wpłynie na rozwój gospodarczy i pełniejsze zatrudnienie;
- dzięki wdrażaniu innowacyjnych rozwiązań technologicznych powstaną nowe możliwości zatrudnienia, w tym w małych i średnich przedsiębiorstwach, powodując rozwój rynku inżynierii transportowej i budowlanej oraz informatyki;
- zintegrowane plany mobilności, wprowadzane w instytucjach podniosą atrakcyjność pracy w tych instytucjach lub transportową dostępność organizowanych dużych imprez;
- intermodalna informacja o sposobach przemieszczania się, spokojne śródmieście, sprawna komunikacja publiczna, powstanie sieci rowerów publicznych zwiększy atrakcyjność miasta, zwłaszcza dla turystów;
- zwiększenie przewozów transportem publicznym realizowanym przez podmioty zewnętrzne oraz nowe źródła wpływów doprowadzą do zmniejszenia poziomu dotowania przewoźników transportu publicznego (lub do poprawy ich usług);
- przychody z korzystania z dróg przez użytkowników i opłaty za parkowanie pozwolą sukcesywnie poprawiać infrastrukturę transportową i poziom usług związanych z przemieszczeniem się.

II.1.3 Strefa społeczna

Transport zbiorowy jest najbardziej uspołecznioną⁶ formą transportu ludzi w miastach, ze względu na jej powszechną dostępność dla wszystkich podróżujących - zarówno osób posiadających nieograniczony dostęp do samochodu, jak również osób, które takiego dostępu nie mają. Dla osób ze stałym dostępem do samochodu – podróż pojazdem transportu zbiorowego jest kwestią wyboru (z różnych przyczyn – np. z powodu złego samopoczucia, powodów ekologicznych lub każdego nieprzewidzianego przypadku), natomiast, w skład tej drugiej wymienionej grupy wchodzi dzieci, młodzież, ludzie mniej zamożni oraz osoby niepełnosprawne, nieposiadające odpowiednio przystosowanego pojazdu indywidualnego. Ponadto transport zbiorowy jest niekiedy jedynym środkiem transportu w obszarach wyłączonych z transportu indywidualnego.

Zintegrowany pakiet nowych działań politycznych i technologicznych na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu ma bezpośredni wpływ na politykę społeczną, gdyż:

- poprawia jakość życia i zdrowotność mieszkańców, w tym poprzez uatrakcyjnienie przestrzeni publicznej – miejsca spotkań ludzi. Dotyczy to zwłaszcza obszarów staromiejskich mających bardzo wysoką wartość emocjonalną i stanowiących podstawowy składnik tożsamości kulturowej mieszkańców,
- promuje partycypację społeczną i konsultacje w procedurach realizacji polityki transportowej, a także zapewnia dostępność niezbędnej informacji, w tym potrzebnej do planowania podróży,
- dostarcza lepsze usługi transportowe, zwłaszcza mieszkańcom podlegającym wyłączeniu społecznemu z względu na niski status ekonomiczny, kalectwo czy podeszły wiek,
- dostarcza dobry jakościowo transport zbiorowy po rozsądnych cenach,
- zapewnia lepsze możliwości przemieszczania się i lepszy dostęp do typowych miejsc aktywności wszystkim osobom bez konieczności posiadania własnego samochodu,
- poprawia bezpieczeństwo osobiste pasażerów.

Czynniki demograficzne i społeczne mają bardzo istotny wpływ na kształt i funkcjonowanie układu transportu zbiorowego. Liczba mieszkańców, oraz ich rozmieszczenie w granicach miasta są podstawą projektowania marszrut linii komunikacji miejskiej. Niezbędne jest okresowe badanie poziomu usług i wprowadzanie korekt do marszrutyzacji, w oparciu o następujące kryteria:

- maksymalizacja liczby pasażerów – zapewnienie możliwości przewożenia jak największej liczby pasażerów,
- dopasowanie układu komunikacji miejskiej do głównych potoków pasażerskich i elastyczność w zmianie układu komunikacyjnego spowodowanego zmieniającą się tkanką miejską,
- minimalizacja liczby przesiadek – zapewnienie bezpośredniości połączeń na ciągach o największych potokach pasażerów, tak aby podróże zawierały nie więcej niż jedną przesiadkę,

⁶ *Miejski transport zbiorowy - zagrożenia i szanse rozwoju na przykładzie Wrocławia - materiały konferencyjne; Polski Klub Ekologiczny Okręg Dolnośląski; Wrocław 1996.*

- minimalizacja kosztów eksploatacyjnych – układ optymalny powinien zapewniać opłacalność stosowanych rozwiązań,
- jak najlepsze połączenie obszarów o podobnym potencjale, w miarę możliwości o komplementarnych motywacjach podróży – np.: obszar zabudowy mieszkaniowej oraz obszar miejsc pracy, dominujące motywacje podróży: dom-praca, praca-dom,
- zapewnienie sprawnej komunikacji miejskiej, w tym komunikacji podziemnej, kursującej z dużą częstotliwością w obszarach o ograniczonym dostępie dla komunikacji indywidualnej,
- bezpośrednie połączenie obszarów o dużej relacji międzyobszarowej, przyjmuje się wartość minimum 500 podróży transportem zbiorowym na dobę.

Z kolei czynniki społeczne (np. poziom życia, wykształcenie) mogą wpływać na:

- wybór środka transportu (transport zbiorowy lub indywidualny, pieszy czy rowerowy),
- konieczność zapewnienia atrakcyjnych z punktu widzenia pasażera powiązań z potencjalnymi miejscami pracy,
- umożliwienie dojazdu do obiektów pełniących funkcje publiczne, takich jak szpitale, uczelnie, szkoły, cmentarze, targowiska, itp.,
- konieczność poszanowania przyzwyczajeń mieszkańców.

Według najbardziej aktualnych danych z roku 2007 liczba mieszkańców miasta w grudniu 2006 roku wynosiła 756 757, z czego 94,7% zameldowanych na pobyt stały (94,8% wśród kobiet i 94,6% wśród mężczyzn) oraz 5,3% zameldowanych na pobyt czasowy (5,2% kobiet i 5,4% mężczyzn). W wieku produkcyjnym znajdowało się ogółem 501 892 osób, co stanowi 66,3% mieszkańców miasta (62,4% wśród kobiet i 69,3% wśród mężczyzn). Strukturę ludności ze względu na płeć i ekonomiczne grupy wieku przedstawiono w tabeli 1.

Mieszkańcy Krakowa stanowili 1,98% ludności kraju i 23,1% ludności województwa małopolskiego. Gęstość zaludnienia wynosiła 2 313 mieszkańców na km².

Tabela 1. Struktura mieszkańców Krakowa wg płci i ekonomicznych grup wieku w 2006r.

	Liczba mieszkańców miasta								
	Ogółem	Kobiety				Mężczyźni			
		W wieku przedprodukcyjnym	W wieku produkcyjnym mobilnym	W wieku produkcyjnym niemobilnym	W wieku poprodukcyjnym	W wieku przedprodukcyjnym	W wieku produkcyjnym mobilnym	W wieku produkcyjnym niemobilnym	W wieku poprodukcyjnym
		0-17 lat	18-44 lat	45-59 lat	powyżej 59 lat	0-17 lat	18-44 lat	45-64 lat	powyżej 64 lat
[%]	100,0	8,7	21,6	11,5	11,3	9,2	20,8	11,7	5,2

Źródło: Rocznik Statystyczny Krakowa 2007

Tabela 2. Struktura wiekowa ludności Krakowa w 2006 roku

	Ogółem	Kobiety	Mężczyźni
Ogółem	756 267	402 528	353 739
Wiek przedprodukcyjny	120 293	58 682	61 611
Wiek produkcyjny	501 892	252 320	249 572
Wiek poprodukcyjny	134 082	91 526	42 556

Źródło: Urząd Statystyczny w Krakowie, Urząd Stanu Cywilnego UMK

Według prognoz z roku 2004⁷, liczba mieszkańców miasta będzie systematycznie spadać - przewidywana liczba mieszkańców w roku 2030 wyniesie 651,2 tys., a więc około 86% stanu z roku 2006 (Tabela.3).

W pracach planistycznych dla Krakowa badana jest także inna hipoteza rozwoju demograficznego, oparta na dodatnim bilansie migracji. Dane na temat tej hipotezy zawarto w części III.

Tabela 3. Prognoza liczby mieszkańców Krakowa w latach 2010-2030

Rok prognozy	2010	2015	2020	2025	2030
Liczba mieszkańców [tys. osób]	753,4	739,4	717,1	687,3	651,2

Źródło: Prognoza Demograficzna na lata 2003 – 2030, GUS, Warszawa, 2004

Rezultatem przemian w procesach demograficznych jest zmniejszanie się udziału liczby dzieci i młodzieży do ok. 16%. Coraz mniej korzystne stają się relacje obrazujące współczynnik obciążenia ekonomicznego – w 2006 roku na 100 osób w wieku produkcyjnym przypadało 51 osób w wieku nieprodukcyjnym. Udział osób w wieku 65 lat i więcej stale rośnie i stanowi obecnie 17,4%. W ostatnich latach obserwuje się systematyczne starzenie mieszkańców Krakowa: przybywa osób w wieku poprodukcyjnym i maleje udział osób w wieku przedprodukcyjnym. Jest to spowodowane wydłużającą się średnią trwania życia

⁷ Prognoza Demograficzna na lata 2003 – 2030, GUS, Warszawa, 2004

oraz utrzymującymi się na niskim poziomie urodzeniami. Na uwagę zasługuje fakt, że pomimo ujemnego salda migracji w kraju, spowodowanego głównie odpływem ludzi do pracy za granicą, Kraków ma dość wysokie dodatnie saldo migracji. Na skutek dodatniej migracji przybywa do Krakowa głównie osób w wieku produkcyjnym, które przyjeżdżają do miasta na studia i do pracy ze względu na szeroką ofertę edukacyjną krakowskich uczelni i dynamicznie rozwijającą się gospodarkę.⁸

Tabela 4. Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w rejestrze REGON wg sektorów własności w latach 2003-2006

Liczba podmiotów	2003	2004	2005	2006
Ogółem, w tym:	102 428	104 051	104 292	104 426
Sektor publiczny	2 052	1 966	1 967	1 814
Sektor prywatny	100 376	102 085	102 325	102 612

Źródło: Urząd Statystyczny w Krakowie

Wartość przychodów ze sprzedaży wyrobów i usług wśród krakowskich przedsiębiorstw wzrosła w 2006 r. względem roku poprzedniego aż o 37%. Wzrost ten wynika z dynamicznie rozwijającego się rynku inwestycji, w tym zagranicznych oraz ogólną dynamiką rozwoju gospodarczego w całym kraju.

Inwestycje zagraniczne w Krakowie w latach 1989-2005 osiągnęły wartość 4 674 mln USD, to jest ponad 2/3 kapitału zagranicznego zainwestowanego w całym województwie małopolskim. W przeliczeniu na jednego mieszkańca daje to 6 177 USD, stawiając Kraków na pierwszym miejscu w regionie. W firmach z kapitałem zagranicznym w stolicy województwa zatrudnionych jest blisko 51 tys. osób spośród 87 tys. w województwie.

Przeciętne zatrudnienie wśród badanych podmiotów (zatrudniających powyżej 9 osób) w Krakowie wykazuje w latach 2003-2006 tendencję wzrostową. Największą dynamikę wzrostu (5%) odnotowano w roku 2006. Sekcjami, w których odnotowano największy wzrost zatrudnienia były: hotele i restauracje, obsługa nieruchomości i firm, oraz handel i naprawy. Dane te odzwierciedlają obserwowane w ostatnich latach trendy rozwojowe. Intensywnemu rozwojowi turystyki przyjazdowej towarzyszy rozwój bazy turystycznej i około turystycznej. Wzrost znaczenia Krakowa na arenie międzynarodowej wpłynął na dynamiczny rozwój firm konsultingowych czy outsourcingowych, w szczególności centrów rozliczeniowych koncernów z Europy zachodniej. Wzrost zatrudnienia w handlu wynika w głównej mierze z systematycznego rozwoju sklepów wielko-powierzchniowych oraz dużych galerii handlowych.

Dodatnie saldo migracyjne i przyrost ludności na skutek migracji odnotowuje nie tylko Kraków, ale i gminy ościenne. Gminy powiatu krakowskiego i wielickiego wykazały w latach 2004-2006 przyrost liczby mieszkańców w wyniku migracji łącznie w wysokości ponad 7,5 tys. osób. Są to często osoby wcześniej mieszkające lub pracujące w Krakowie, które ze względu na niższe ceny nieruchomości przeprowadzają się do miejscowości podkrakowskich. Zazwyczaj zachowują oni swoje dotychczasowe kontakty z Krakowem dojeżdżając do niego regularnie.

⁸ Na podstawie danych zawartych w *Raporcie o stanie Miasta za 2006 rok*, Urząd Miasta Krakowa

II.1.4 Wpływ na środowisko naturalne i kulturowe

Transport zbiorowy z natury wspiera działania zmierzające ku poprawie stanu środowiska życia człowieka. Głównym czynnikiem tej poprawy jest fakt, iż każdy pasażer, przewiezony transportem publicznym pozwala na emisję mniejszej ilości spalin i hałasu, niż ten sam pasażer, wieziony samochodem osobowym. Również zajęcie powierzchni jest wielokrotnie mniejsze (zależnie od typu samochodu 4 – 10 razy).

Dzięki zastosowaniu opisanych środków, a także dzięki korzystaniu z pojazdów alternatywnych i innowacyjnych – może zmniejszyć się skala wywoływanych przez transport zanieczyszczeń powietrza oraz poziomu hałasu. Pozwoli to również na oszczędność zużycia energii (paliwa napędowe) oraz na zahamowanie procesu przeznaczania coraz to nowych obszarów na przestrzenie komunikacyjne. Przewiduje się także spadek wypadkowości oraz zmniejszenie skutków wypadków. Wzrost gospodarczy będzie mógł się odbywać bez szkody dla środowiska a także nastąpi wzmocnienie spójności polityki transportowej i ekologicznej oraz integracja polityk sektorowych. Dalszy rozwój transportu zbiorowego ułatwi dostęp do bogatych zasobów zabytkowych miasta nie czyniąc zagrożeń dla ich bytu fizycznego oraz warunków ich funkcjonowania. Ma to niezmiernie ważne znaczenie wobec szczególnego charakteru miasta będącego jednym z największych ośrodków zabytkowo-kulturowych na świecie.

Program w swojej istocie prowadzi do możliwości uzyskania opisanych korzyści. Warunkiem jednak jest jego spójność z ogólną polityką transportową, to znaczy, aby rozwój był na tyle zrównoważony pomiędzy różnymi gałęziami transportu w Mieście i Obszarze Metropolitalnym, aby podział ruchu na środki podróżowania był zgodny z założeniami. Sytuacją przeciwną może być taka, kiedy nawet w całości zrealizowany rzeczowy program ZPRTP nie doprowadzi do osiągnięcia założonych rezultatów, jeśli nie będzie zharmonizowany z częścią dotyczącą dróg oraz zarządzania i sterowania ruchem.

II.2 Charakterystyka stanu sektora transportu publicznego

II.2.1 Diagnoza stanu istniejącego transportu publicznego w Krakowie

Układ transportu publicznego w Krakowie składa się z:

- sieci komunikacji tramwajowej,
- sieci komunikacji autobusowej i mikrobusowej,
- sieci kolejowej,
- obiektów lotnictwa cywilnego.

Układ podstawowy transportu zbiorowego miasta stanowi komunikacja tramwajowa, a w rejonach, gdzie sieć ta nie jest wykształcona (np. zespół mieszkaniowy Ruczaj – Zaborze, tereny Campusu UJ, zespół Prądnika Czerwonego – Mistrzejowic) sieć magistralnych linii autobusowych. Sieć komunikacji autobusowej i mikrobusowej stanowi układ uzupełniający. Sieć kolejowa ma niewielkie znaczenie w obsłudze wewnętrznej miasta, natomiast obsługuje intensywne potoki ruchu na podstawowych kierunkach w skali metropolii.

Głównym przewoźnikiem realizującym obsługę transportem zbiorowym w Krakowie jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. (MPK). Przewoźnicy prywatni obsługują

nieznaczną liczbę linii (choć obszar metropolii obsługuje około 400 przewoźników, z czego około 250 w relacjach do / z Krakowa). W roku 2007 w drodze przetargu wyłoniono przewoźnika 2 linii regularnych w obrębie Krakowa i dla jednej linii aglomeracyjnej (firma MOBILIS Sp. z o.o.). W powiązaniach Krakowa ze strefą podmiejską⁹ w strefie bezpośredniego wpływu transportu zbiorowego Krakowa znajduje się ponad 1 mln osób - 750 tys. mieszkańców miasta, 190 tys. studentów oraz 100 tys. mieszkańców podkrakowskich gmin (Mogilny, Skawina, Czernichów, Liszki, Zabierzów, Skąpa, Zielonki, Iwanowice, Michałowice, Kocmyrzów-Luborzycza, Wieliczka, Wielka Wieś, Świątyniki Górne). Na sieci komunikacyjnej znajduje się 145 pętli i dworców, 321 przystanków tramwajowych i 1988 autobusowych. Według badania ruchu w strefie podmiejskiej z roku 2007¹⁰ codziennych podróży do Krakowa dokonuje około połowy mieszkańców strefy, co daje rząd 150 000 podróży dziennie (w dwie strony), z czego transportem publicznym 47%, stanowi więc około 25% podróży wykonywanych transportem publicznym na terenie Krakowa.

Według SITK w Krakowie w roku 2006 pojazdy MPK przewiozły 304 mln pasażerów (Tabela 5.). Widoczny jest spadek liczby przewożonych pasażerów, w stosunku do roku 1999 wynosi on 10% (wg SITK), natomiast w odniesieniu do roku 2002 – 5%. Łączna długość sieci transportu zbiorowego (w jedną stronę) wynosi 3316 km.

Tabela 5. Liczba przewiezionych pasażerów wg GUS i SITK

Liczba przewiezionych pasażerów [mln pas.]	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
wg GUS	564	560	554	531	509	523	504	488	474	497	453	443	458
wg SITK	361	358	337	336	348	348	345	332	331	314	302	298	304

W roku 2007 pojazdy MPK wykonały 56 001 tys. wozokm pracy przewozowej¹¹, z czego 51 416 tys. wozokm na terenie miasta oraz 4 585 tys. wozokm na terenie gmin ościennych. Tramwaje wykonały 22 573 tys. wozom (12 681 pockm), co stanowi spadek o 0,3% w stosunku do roku 2006. Natomiast w przypadku komunikacji autobusowej w roku 2007 zanotowano pracę przewozową wielkości 33 428 tys. wozokm, co stanowi wzrost o 1,6% w stosunku do roku 2006.

W tabeli 6. zamieszczono zestawienie parametrów sieci w latach 1994-2002¹², 2003¹³ oraz 2004-2007¹⁶

⁹ Zasięg strefy podmiejskiej pokazano na Rysunku 2 i opisano w definicji pojęć,

¹⁰ KBR dla strefy podmiejskiej Krakowa, PBS DGA, Sopot, 2007

¹¹ Sprawozdanie Zarządu MPK S.A. w Krakowie za rok 2007.

¹² Raporty o stanie miasta 1999 – 2002 r. www.krakow.pl.

¹³ Analiza otoczenia społeczno-gospodarczego projektu pn. „Zintegrowany transport publiczny w Aglomeracji Krakowskiej”, Małopolska Szkoła Administracji Publicznej Akademii Ekonomicznej w Krakowie. Kraków, czerwiec 2004.

Tabela 6. Zestawienie parametrów sieci komunikacji tramwajowej i autobusowej

Elementy sieci	Rok zestawienia													
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Długość torowisk tramwajowych (pojedynczy tor, [km])	176	176	176	176	176	161	167	167	167	167,5	166	166	166	169
Liczba linii tramwajowych (MPK)	28	28	28	28	28	22	23	23	23	23	23	26	26	26
Długość linii tramwajowych (MPK, [km])	315	328	330	327,5	330	271	285,5	285,5	286	286	282	325	327	324
Liczba linii autobusowych (MPK + KPPU do 2001)	118	118+7	116+7	117+6	117+6	117+6	118+6	119+6	123	119	125	129	134	128
Długość linii autobusowych (MPK + KPPU do 2001, [km])	1567	1557+459	1479+503	1441	1907	1672	1503	1526	1050	1386	1599	1752	1775	1705

Źródło: Analiza i ocena funkcjonowania systemu transportowego miasta Krakowa", Transeko; Warszawa 2008

II.2.2 Miejski system autobusowy

Sieć autobusowa korzysta z ogólnie dostępnych ulic miasta. Komunikacja stosuje wydzielone pasy, oraz korzysta z wydzielonych torowisk tramwajowych. Dodatkowo transportowi miejskiemu nadawane są priorytety w ruchu na skrzyżowaniach sterowanych sygnalizacją świetlną.

Tabela 7. Parametry sieci autobusowej w 2007 r.¹⁴

liczba linii autobusowych (szt.)	136
w tym: nocnych	8
długość linii autobusowych (km)	1 705
w tym: poza granicami miasta Krakowa	459
długość tras autobusowych	955
ilość pętli autobusowych (szt.)	138
liczba przystanków autobusowych (szt.)	2 267

Liczba autobusów względem 2006 roku zwiększyła się o 6 pojazdów w inwentarzu oraz o 5 w ruchu. Na koniec 2007 r. ogólny stan taboru eksploatacyjnego wyniósł 496 autobusów MPK. Średni wiek taboru autobusowego w roku 2007 wyniósł 7,34 lat i zmniejszył się w stosunku do roku 2006 o 1,14 roku. W ramach odnowy taboru, w roku 2007, MPK zakupiło 45 szt. autobusów komunikacji miejskiej. Dzięki prowadzonej

¹⁴ *Sprawozdanie Zarządu MPK S.A. w Krakowie za rok 2007*

konsekwentnie polityce odnowy taboru autobusy niskopodłogowe stanowią 85% całego taboru komunikacji autobusowej, podczas gdy na koniec 2006 r. wskaźnik ten wynosił niewiele ponad 71%.

Średnia prędkość eksploatacyjna taboru autobusowego w roku 2007 wynosiła 17,5 km/godz.(zmałała o 0,3 km/godz. w odniesieniu do 2006 r.). Wskaźnik wykorzystania taboru autobusowego wzrósł o 0,6% w porównaniu do 2006 r. i wyniósł 86,4%.

Od 14 lipca 2007 roku została wprowadzona nowa usługa giętkich linii, zwana w Krakowie TELE-BUS. Usługa cieszy się coraz większym zainteresowaniem wśród pasażerów, a ilość zamówień stale rośnie. Autobusy TELE-BUS od lipca do grudnia 2007 r. przewiozły niespełna 6,5 tys. pasażerów i wykonały niemal 15,5 tys. kilometrów.

Tabela 8. Stan taboru autobusowego w 2007 r.

Autobusy w inwentarzu (szt.)	496
Autobusy w ruchu (szt.)	428
średni wiek taboru autobusowego (lata)	7,34

Źródło: Sprawozdanie Zarządu MPK S.A. w Krakowie za rok 2007

II.2.3 Sieć tramwajowa

Dla sieci tramwajowej wykorzystane są zarówno torowiska umieszczone w jezdniach ulic, jak i torowiska wydzielone w przekrojach ulic a także w kilku fragmentach samodzielne korytarze tramwajowe. Na infrastrukturę trakcji tramwajowej składa się 166,07 km pojedynczego toru torowiska tramwajowego i tyle samo km sieci trakcyjnej, 24 podstacje trakcyjne o mocy całkowitej 59,2 MW oraz towarzyszące urządzenia trakcyjne takie jak: zwrotnice, układy ogrzewań zwrotnic, sygnalizacje świetlne wzbudzane przez tramwaj, kable zasilające i powrotne, punkty powrotne.

Stan techniczny infrastruktury tramwajowej nie jest zadowalający. Wiele torowisk wymaga gruntownego remontu ze względu na widoczną degradację podbudowy i nawierzchni drogowej oraz występowaniem licznych wyboczeń i zapadnięć. Dodatkowo tabor tramwajowy wymaga ciągłego nadzoru technicznego oraz remontów w celu utrzymania prawidłowej jakości usług. Ze względu na stan krytyczny części torowisk oraz przestarzałego taboru w najbliższych latach planowane są remonty oraz zakupy nowych wagonów by utrzymać zakładaną zdolność przewozową.

Tabela 9. Parametry sieci tramwajowej w 2007 r.

liczba linii tramwajowych (szt.)	26
długość linii tramwajowych (km)	324
długość tras tramwajowych (km)	83,7
liczba pętli (szt.)	21
liczba przystanków tramwajowych (szt.)	332

Źródło: Sprawozdanie Zarządu MPK S.A. w Krakowie za rok 2007

Średnia prędkość eksploatacyjna taboru tramwajowego w roku 2007 wyniosła 14,5 km/godz. i zmałała o 0,4 km/godz. względem roku poprzedniego. Wskaźnik wykorzystania taboru tramwajowego spadł o 1,1% i w roku 2007 utrzymał się na poziomie 78,5%.

Tabela 10. Stan taboru tramwajowego w 2007 r.

Tramwaje w inwentarzu (szt.)	434
Pociągi w ruchu (szt.)	183
w tym: wagony (szt.)	336
średni wiek taboru tramwajowego (lata)	21

Źródło: Sprawozdanie Zarządu MPK S.A. w Krakowie za rok 2007

W 2006 r., w ramach projektu współfinansowanego ze środków ZPORR, zawarto umowę na zakup 24 wagonów tramwajowych typu NGT6, z czego 8 zostało dostarczonych w roku 2007, a pozostałe 16 skierowano do eksploatacji w na początku 2008 roku. Obecnie po ulicach Krakowa kursuje 50 sztuk tego typu pojazdów.

II.2.4 Sieć kolejowa

Sieć kolejowa na terenie miasta jest dobrze rozwinięta. Obecnie jednak nie jest wykorzystywana dla ruchu lokalnego miejskiego. Sieć zelektryfikowana jest w 91%. Zwiększyła się liczba przystanków pasażerskich o 1 oraz zmniejszyła się liczba bocznic kolejowych z 11 do 9 względem roku 2005.

Tabela 11. Sieć kolejowa w Krakowie w 2006 r.

całkowita długość linii (km)	126,9
liczba stacji pasażerskich	8
liczba przystanków pasażerskich	10
liczba stacji pasażersko-towarowych	4
liczba bocznic kolejowych	9

Źródło: Raport o stanie miasta 2006

W 2006 roku przewozy pasażerskie w aglomeracji krakowskiej kształtowały się na poziomie 9,9 mln pasażerów. Liczba pasażerów wzrosła o 0,5 mln względem roku poprzedniego i nadal rośnie. Także wzrosła wielkość ładunków o około 22% w porównaniu do roku 2005.

Tabela 12. Przewozy kolejowe w Krakowie w 2006 r.

Przewozy pasażerskie (pas./rok)	9 900 000
Przewozy towarowe (tony/rok)	9 054 866

Źródło: Raport o stanie miasta 2006

Zakład Linii Kolejowych PKP PLK S.A. w Krakowie realizuje umowy na udostępnianie linii i ich odcinków, przejazdy 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. Zakład prowadzi także wynajem 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.

Kolejowy Dworzec Główny jest częściowo zintegrowany z miejskim systemem transportu zbiorowego. W przewozach pasażerskich rolę uzupełniającą wobec Dworca głównego pełnią: Dworzec Płaszów (Kraków Wschodni, kierunek Rzeszów, Tarnów), Dworzec Batowice (Kraków Północny, kierunek Kielce, Warszawa), Dworzec Bronowice (Kraków Zachodni, kierunek Katowice), Dworzec Borek (Kraków Południowy, kierunek Zakopane). W ramach projektu badawczego UE „Caravel / Civitas II” od marca roku 2008 realizowane jest działanie „Zintegrowany bilet i taryfa” jako pilotowy program integracji taryfowej komunikacji miejskiej i kolejowej. Celem projektu jest zwiększenie udziału transportu publicznego w korytarzu Kraków – Krzeszowice.

Ilość połączeń (pociągów) w dobie w dniu roboczym z dworców Kraków Główny i Kraków Płaszów pokazuje poniższe zestawienie¹⁵.

	Pociągi międzywojewódzkie	Pociągi regionalne	Razem
Kraków Główny			
Pociągi rozpoczynające bieg	3	114	117
Pociągi kończące bieg	3	113	116
Pociągi tranzytowe	64	17	81
Kraków Płaszów			
Pociągi rozpoczynające bieg	13	3	16
Pociągi kończące bieg	13	2	15
Pociągi tranzytowe	38	107	145

II.2.5 Transport lotniczy

Lotnictwo cywilne - Port Lotniczy Kraków – Balice

Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice od wielu lat konkuruje z co najmniej dwoma innymi regionalnymi portami lotniczymi (Gdańsk – Rębiechowo i Katowice – Pyrzowice) o miano drugiego po Warszawie lotniska w Polsce. Podstawowe parametry działalności portu przedstawia tabela 13.

Tabela 13. Podstawowe parametry działalności portu lotniczego Kraków-Balice¹⁶

Rok:	1996	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
liczba operacji lotniczych	8 606	15 288	16 674	15 290	17 029	26 071	34 313	39 322	40 269
liczba obsłużonych pasażerów (tys.)	197	517	549	501	593	841	1 586	2 367	3068
cargo* (ton)	684	2 468	1 799	1 586	2 969	3 289	3 255	3 438	3 801**

Źródło: www.lotnisko-balice.pl

¹⁵ Raport o stanie miasta 2006

¹⁶ * "Analiza i ocena funkcjonowania systemu transportowego miasta Krakowa", Transeko; Warszawa 2008,

** http://pl.wikipedia.org/wiki/Port_lotniczy_Kraków-Balice

Prognozowany jest systematyczny wzrost przewozów lotniczych, co przedstawia tabela 14.

Tabela 14. Prognozowany wzrost przewozów lotniczych

Rok:	2008	2010	2015	2020
liczba operacji lotniczych	31 760	41 140	55 030	67 230
liczba obsłużonych pasażerów (tys.)	3 644	4 706	5 735	6 728

Źródło: www.lotnisko-balice.pl

Regularne połączenia lotnicze z Balic utrzymuje obecnie (lipiec 2008) 23 linii lotniczych (12 tradycyjnych oraz 11 low-cost). Umożliwiają one bezpośrednie połączenia z Warszawą, Poznaniem, Bydgoszczą oraz 43 portami zagranicznymi (w tym 3 w USA) w 40 miastach – razem to 53 połączenia zagraniczne i 3 krajowe, realizowane z różną częstotliwością w sumie 374 tygodniowo.

Aktualna przepustowość terminali pasażerskich (międzynarodowy i krajowy) wynosi 3,5 mln pasażerów rocznie, czyli ruch pasażerski przekroczył przepustowość.

W 2007 roku oddano do użytku część terminala dla odpraw odlotowych Schengen, co pozwoliło na pełną separację ruchu pasażerów strefy „Schengen” od „Non-Schengen”. Dzięki temu powstało 15 nowych stanowisk do odpraw pasażerskich, 5 do kontroli bezpieczeństwa oraz 6 do kontroli paszportowej. Ponadto uruchomiono nowy system transportu bagażu rejestrowanego, wyposażonego w pięciostopniowy system kontroli.

W 2006 roku uruchomiono na bazie istniejącej bocznicy kolejowej kolejkę dojazdową – dowozi ona pasażerów z Dworca Głównego w Krakowie do przystanku oddalonego o około 200 m od terminala międzynarodowego. Na terenie lotniska pomiędzy przystankiem a terminalami rozwozi pasażerów bezpłatny autobus. Planowana jest również rozbudowa o drugie torowisko połączenia Kraków Główny – port lotniczy w Balicach i dalej na zachód, co znacząco poprawi komunikację lotniska z centrum Krakowa.

W planach inwestycyjnych Balic na przyszłe lata jest dalsza rozbudowa terminali pasażerskich a także na terenach około-lotniskowych budowa hotelu wraz z parkingiem wraz ze stacją szynobusu. Przebudowany zostanie również węzeł drogowy na przedpolu portu lotniczego, segregując ruch regionalny od dojazdu do lotniska.

Warto pamiętać o możliwościach jakie otwierają się przed Muzeum Lotnictwa Polskiego, które uzyskało zgodę ULC na obsługę małych statków powietrznych. A więc można przyjąć, że w niedalekiej przyszłości ten pas startowy będzie wykorzystywany bardziej intensywnie. Po wschodniej stronie miasta jest jeszcze w Pobiedniku lotnisko aeroklubu krakowskiego z perspektywą budowy betonowego pasa startowego.

II.2.6 Ocena funkcjonowania miejskiego transportu zbiorowego w Krakowie

Oceny dokonano w oparciu o wyniki systemu Statystycznej Kontroli Usługi Przewozowej (SKUT), jaka jest prowadzona od 1996 roku wobec usług transportu

publicznego MPK Kraków. Wyniki podstawowych wskaźników oceny transportu zbiorowego w Krakowie przedstawiono w tabeli 15.

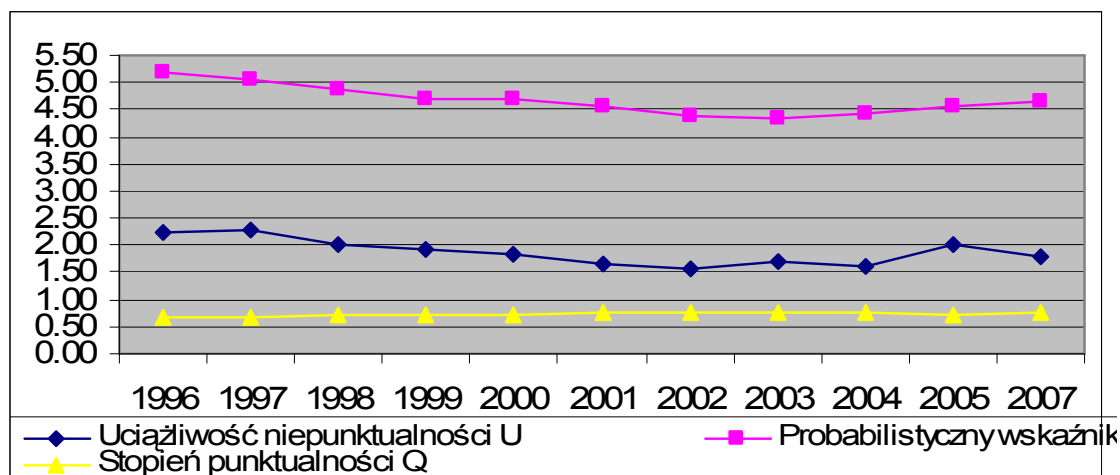
Tabela 15. Zestawienie wskaźników funkcjonowania transportu zbiorowego w Krakowie, w latach 1996-2007

Wskaźnik	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2007	% poprawy 1996 - 2007	
Probabilistyczny wskaźnik nieregularności R	5,19 ndst	5,07 ndst	4,88 dst	4,71 dst	4,68 dst	4,54 dst	4,39 dst	4,32 dst	4,44 dst	4,57 dst	4,64 dst	10,6	
R_R	3,70	3,24	3,40	3,17	3,40	3,48	3,28	3,19	3,43	3,45	3,62	2,2	
Uciążliwość niepunktualności U	2,24 dst	2,28 dst	2,02 dst	1,93 db	1,85 db	1,67 db	1,55 db	1,68 db	1,63 db	2,02 dst	1,81 db	19,2	
Stopień punktualności Q	0,69 dst	0,68 dst	0,71 db	0,72 db	0,72 db	0,74 db	0,76 db	0,75 db	0,76 db	0,71 db	0,76 db	10,1	
Wskaźnik komfortu K	ogółem	1,33 db	1,32 db	1,35 db	1,31 db	1,31 db	1,26 db	1,24 db	1,23 db	1,25 db	1,21 db	-	-0,8
	dni robocze szczyty	1,42 db	1,37 db	1,41 db	1,35 db	1,39 db	1,33 db	1,31 db	1,26 db	1,3 db	1,24 db	-	-
K >3,5	ogółem	-	-	-	-	-	0,56	0,21	0,14	0,22	0,08	-	-
	dni robocze szczyty	-	-	-	-	-	0,88	0,35	0,22	0,28	0,12	-	-
Jakość kursowania pojazdów W_{JK}	3,42	3,40	3,16	3,04	2,98	2,82	2,69	2,74	2,75	3,04	2,94	14	
Wskaźnik niewykonanych półkursów W_{NK}	1,50	1,72	1,24	1,20	1,09	0,80	0,60	0,99	1,2	1,17	1,81	20,7	

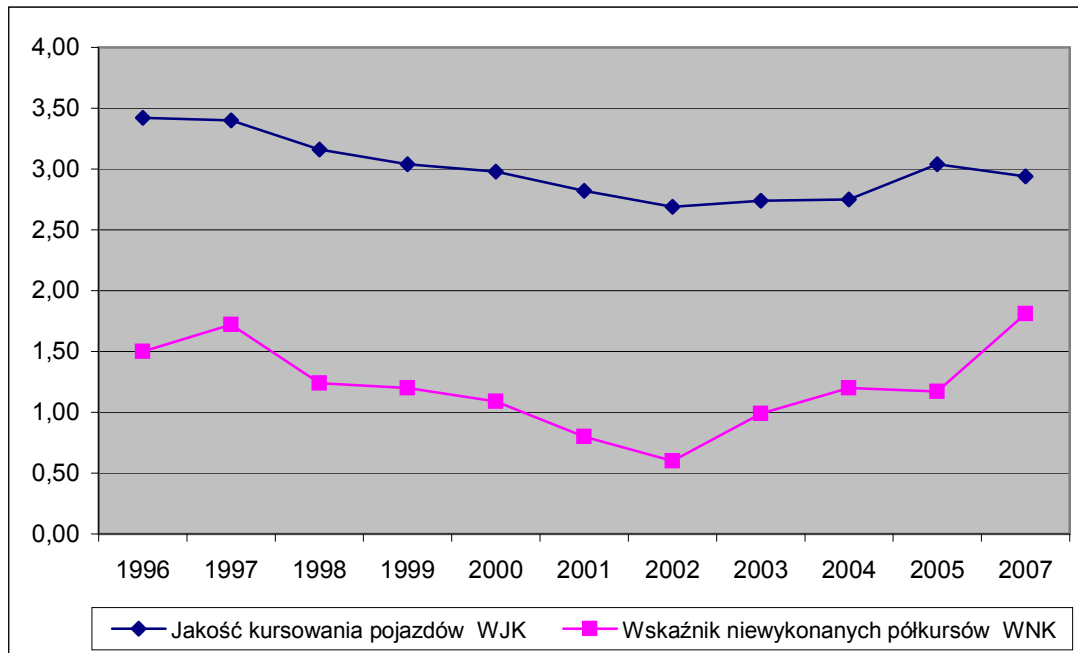
Źródło: "Wyniki obliczeń wskaźników punktualności, regularności i niezawodności kursowania pojazdów miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie w ramach badania potrzeb przewozowych zgodnie z założeniami systemu statystycznej kontroli usługi transportowej SKUT", ARMA Serwis Michał Pelz, Kraków grudzień 2007.

Powyższe zależności zostały przedstawione na wykresach 1 i 2:

Wykres 1. Wskaźniki nieregularności i niepunktualności (minut)



Wykres 2. Wskaźniki jakości kursowania (min) i niewykonanych półkursów (%)



Wartość wskaźnika R jest miarą straty pasażerów związanej z oczekiwaniem na pojazd wskutek występowania niejednakowych odstępów pomiędzy kolejnymi odjazdami. Wartość tego wskaźnika ogółem w latach obserwacji poprawiła się o 10,6%, lecz dla okresu od roku 2003 do 2007 ulega niewielkiemu pogorszeniu. Z danych wynika, że w 2003 roku pasażerowie tracili średnio około 4,4 minut, a w 2007 roku już około 4,6 minut. Opisana sytuacja uznawana jest za dostateczną, stąd należy uznać poprawę tego wskaźnika jako ważny cel działań organizacyjnych i technicznych.

Wskaźnik U pokazuje straty czasu oczekiwania pasażerów spowodowane występowaniem odchyłek od rozkładu jazdy. Wartość tego wskaźnika w roku 2007 wyniosła 1,81, co oznacza, że strata czasu pasażerów spowodowana odchyłkami od rozkładu jazdy wyniosła około 1,81 minut. W perspektywie od 1996 widać poprawę tego wskaźnika o około 19,2%. Obecna sytuacja jest uznawana za dobrą.

Do zmierzenia stopnia punktualności wykorzystany został wskaźnik Q. Jest to wskaźnik obrazujący odczucia pasażera o „punktualnych odjazdach”, gdzie 1 oznacza odjazd punktualny, natomiast mniejsze wartości z przedziału (0; 1) – opóźnienia bądź przyspieszenia odjazdu w stosunku do rozkładu jazdy. Na przestrzeni lat 1996-2007 zaobserwować można stały, jednak niewielki wzrost tego wskaźnika o około 10%.

Wskaźnik K jest miarą komfortu, określa ile razy podróż danym pojazdem jest bardziej uciążliwa od podróży w warunkach akceptowalnych (za warunki akceptowalne przyjęto zajęte wszystkie miejsca siedzące, a miejsca stojące zapełnione w ilości 2 – 3 pasażerów na 1m² powierzchni do stania). Wartość wskaźnika bliska 1 odpowiada warunkom akceptowanym. We wszystkich badanych latach wartość tego wskaźnika w dniach roboczych w godzinach szczytu nie przekraczała 1,42 – uznać to można za dobrą sytuację.

Wskaźnik jakości kursowania pojazdów W_{JK} (będący miarą średnich strat czasu pasażera w minutach jakie powstają w wyniku braku punktualności i regularności) uległ poprawie o około 14% w porównaniu z rokiem 1996 i w 2007 roku wyniósł 2,94 minut. Wskaźnik

niewykonania półkursów (wyrażony w %) po okresie poprawy (minimum w r. 2002) rośnie, choć nie przekroczył wartości 2% uważanej za akceptowalną.

Do mierzenia niewykonanych kursów użyto wskaźnika niewykonanych wozokilometrów W_{nk} w %. Za niewykonany kurs uznano brak pojazdu na punkcie obserwacji po przyporządkowaniu rzeczywistych odjazdów odjazdom według rozkładu jazdy. Wartość tego wskaźnika najkorzystniejsza była w roku 2002 – wynosiła wtedy jedynie 0,6. Obecnie jego wartość wynosi 1,81, co w porównaniu z rokiem 1996 daje pogorszenie o około 20%.

Regularność pojazdów transportu zbiorowego ulega ciągłej poprawie. W roku 2007 średnia wartość wskaźnika nieregularności R dla wszystkich rodzajów pojazdów wyniosła 4,62 – co stanowi poprawę w odniesieniu do roku 2002 o 5,3% a w stosunku do roku 1996 aż o 12,8%. Wskaźniki punktualności w roku 2007 uległy niewielkiemu pogorszeniu (U o 8,4%, Q o 13,2%) w odniesieniu do 2006 roku, ale utrzymują się w zakresie oceny dobrej. Również wskaźnik jakości kursowania pojazdów w ostatnim roku uległ nieznacznemu pogorszeniu - o 1,9%, ale w odniesieniu do roku 1996 pogorszył się aż o 15%.

Wyniki obliczeń wskaźnika udziału odjazdów punktualnych N dla autobusów i tramwajów przedstawiono w tabeli 16. W zestawieniu ujęto odjazdy bezwzględnie punktualne (z tolerancją do 0,5 minuty) N , N_A , N_T , oraz odjazdy z przedziału $(-2;1)$ w opinii pasażerów - uznanego jako zawierający odjazdy punktualne¹⁷ dla autobusów i tramwajów razem $N_{(-2,1)}$ i osobno $N_{(-2,1)A}$, $N_{(-2,1)T}$, oraz w dni robocze N_r i weekendowe (soboty, niedziele, święta) N_s , a także w godzinach szczytów $N_{(-2; 1)szcz}$ i poza szczytami $N_{(-2; 1)pszcz}$.

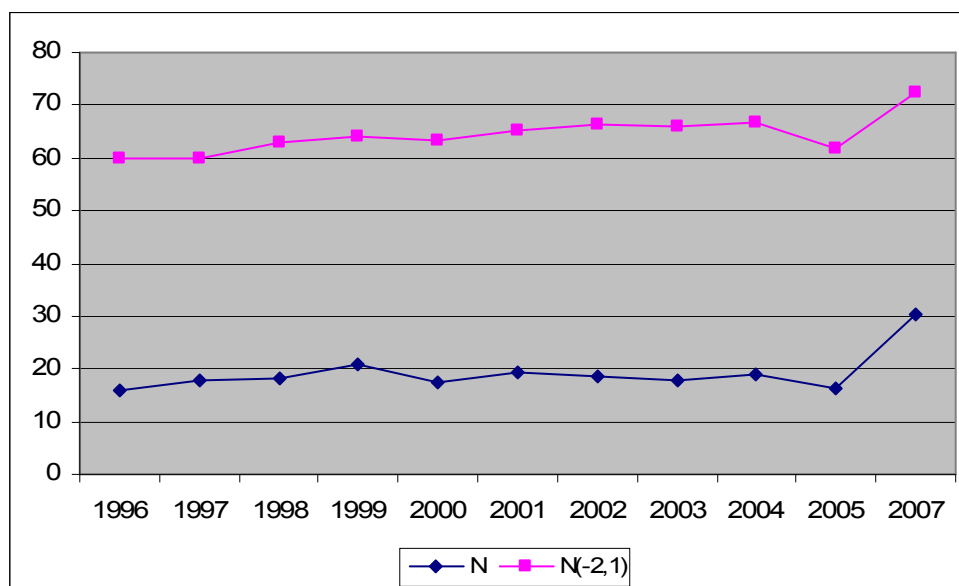
Tabela 16. Zestawienie wartości wskaźnika N w latach 1996-2007

Wskaźnik	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2007	(2007-1996)/1996
N punktualne [%]	15,9	17,8	18,3	20,8	17,3	19,2	18,4	18,0	19,1	16,4	30,2	89,9
N_A	14,1	17,1	17,5	19,7	15,9	18,0	16,9	16,2	17,4	15,6	28,3	100,9
N_T	19,5	19,3	19,9	23,0	20,0	21,2	21,2	21,1	22,2	17,9	32,9	68,7
N_r	15,2	17,6	18,5	20,0	16,9	19,3	17,9	17,6	18,9	16,6	28,9	89,9
N_s	19,2	19,2	17,5	20,3	19,2	18,8	20,6	19,7	20,3	15,7	36,6	90,8
$N_{(-2,1)}$	59,8	59,8	62,8	64,1	63,4	65,3	66,4	65,9	66,9	61,8	72,4	21,1
$N_{(-2; 1)A}$	55,3	57,8	61,6	60,7	61,0	62,1	63,2	61,5	63,2	59,5	68,5	23,9
$N_{(-2; 1)T}$	68,5	64,0	65,1	69,9	68,0	71,0	72,5	74,0	73,6	65,9	78,1	14
$N_{(-2; 1)r}$	58,8	59,0	62,1	63,1	62,5	65,1	65,3	65,0	65,6	60,7	70,1	19,2
$N_{(-2; 1)s}$	64,2	64,6	65,8	67,8	68,3	66,5	71,6	70,5	72,7	67,5	83,8	30,6
$N_{(-2; 1)szcz}$	58,7	59,5	60,7	63,5	63,3	64,4	66,8	64,8	65,9	61,8	73,2	24,7
$N_{(-2; 1)pszcz}$	61,7	61,1	66,9	65,2	63,7	67,0	65,9	68,4	69	61,8	70,9	14,9

Źródło: "Wyniki obliczeń wskaźników punktualności, regularności i niezawodności kursowania pojazdów miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie w ramach badania potrzeb przewozowych zgodnie z założeniami systemu statystycznej kontroli usługi transportowej SKUT", ARMA Serwis Pelz M; Kraków grudzień 2007.

¹⁷ Starowicz W.; "Pojęcie punktualności kursowania pojazdów w ocenie mieszkańców Krakowa"; Zeszyty Naukowo-techniczne Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie; Nr 46 (Zeszyt nr 92). Kraków 2002.

Wykres 3. Wskaźnik N i N(-2,1)



Wskaźnik punktualności N wskazuje procentowy udział odjazdów punktualnych, widać wyraźnie, że w 2005 roku 16,4% pojazdów odjeżdżało punktualnie natomiast w 2007 roku już 30,2%. Od roku 1996 do 2007 nastąpiła poprawa prawie o 90%. Największą poprawę punktualności można zaobserwować w przypadku autobusów (ponad 100%). Znacząca poprawa nastąpiła również w komunikacji tramwajowej (około 69%). O około 90% wzrosła również punktualność odjazdów komunikacji miejskiej w dniach roboczych, jak również w soboty i niedziele. W przypadku wskaźnika odjazdów w przedziale najbardziej akceptowalnym przez pasażerów widać zwiększenie się liczby odjazdów o około 21%. Poniższy wykres dobrze obrazuje ciągły wzrost punktualności środków komunikacji miejskiej.

W tabeli 17. przedstawiono zestawienie średnich odchyłek od rozkładu jazdy transportu zbiorowego w Krakowie, w latach 1996-2007 wspólnie dla komunikacji tramwajowej i autobusowej - dla wszystkich odjazdów, odjazdów opóźnionych i nadspieszonych.

W większości rozważanych przypadków średnie odchyłki dla opóźnień i nadspieszzeń uległy zmniejszeniu, natomiast w przypadku średnich odchyłek wspólnie dla opóźnień i nadspieszzeń – zaobserwowano przesunięcie wartości średnich w stronę tych pierwszych.

Przedstawione wyniki wskaźników obrazują poprawę transportu zbiorowego w Krakowie na przestrzeni ostatnich lat. Począwszy od roku 1996, zaobserwowano ciągłą poprawę regularności, natomiast poprawa punktualności odbywa się z małymi wahaniami. Stopniowo zwiększa się udział odjazdów punktualnych, zarówno bezwzględnie punktualnych jak również uznanych przez pasażerów za punktualne. Zmniejszeniu ulega również wielkość średnich nadspieszzeń, szczególnie dokuczliwych dla pasażerów.

Tabela 17 - Zestawienie średnich odchyłek od rozkładu jazdy transportu zbiorowego w Krakowie, w latach 1996-2007.

Lp	Charakter tolerancji	Rok	Rodzaj transportu			Rodzaj dnia		Pora dnia	
			A + T [%]	A [%]	T [%]	roboczy [%]	sobota, niedz [%]	szczyty	pszcz
1	wartość średnia odchyłki punktualności (wszystkie odjazdy: autobusy + tramwaje)	1996	-1,53	-1,74	-1,12	-1,72	-0,62	-1,56	-1,47
		1997	-1,39	-1,51	-1,16	-1,49	-0,83	-1,49	-1,14
		1998	-1,08	-1,24	-0,74	-1,17	-0,66	-1,23	-0,79
		1999	-0,98	-1,17	-0,62	-1,12	-0,39	-1,06	-0,85
		2000	-1,29	-1,43	-1,02	-1,4	-0,76	-1,32	-1,22
		2001	-1,09	-1,26	-0,79	-1,1	-1,03	-1,15	-0,97
		2002	-1,21	-1,3	-1,06	-1,27	-0,98	-1,15	-1,32
		2003	-1,55	-1,74	-1,21	-1,6	-1,33	-1,62	-1,4
		2004	-1,41	-1,66	-0,96	-1,45	-1,21	-1,48	-1,27
		2005	-1,96	-2,11	-1,68	-2,01	-1,71	-1,96	-1,96
		2007	-1,94	-2,22	-1,53	-2,08	-1,23	-1,93	-1,95
		(2007-1996)/1996	26,5	27,7	36,2	21	98,4	23,7	32,5
2	średnie opóźnienie (tylko odjazdy opóźnione: autobusy + tramwaje)	1996	-2,71	-3,04	-2,04	-2,84	-1,99	-2,75	-2,63
		1997	-2,79	-2,97	-2,41	-2,88	-2,22	-2,89	-2,53
		1998	-2,49	-2,59	-2,26	-2,6	-1,95	-2,64	-2,17
		1999	-2,39	-2,62	-1,9	-2,52	-1,76	-2,5	-2,19
		2000	-2,38	-2,53	-2,09	-2,47	-1,93	-2,42	-2,32
		2001	-2,18	-2,36	-1,81	-2,22	-2	-2,25	-2,02
		2002	-2,1	-2,27	-1,81	-2,17	-1,8	-2,07	-2,16
		2003	-2,29	-2,54	-1,82	-2,34	-2,05	-2,36	-2,14
		2004	-2,25	-2,5	-1,76	-2,35	-1,82	-2,34	-2,05
		2005	-2,64	-2,83	-2,3	-2,72	-2,23	-2,65	-2,62
		2007	-3,04	-3,41	-2,48	-3,21	-2,13	-3,02	-3,08
		(2007-1996)/1996	12,3	12,2	21,8	13	3,1	9,9	17,1
3	średnie nadspieszenie (tylko odjazdy przed czasem planowanym: autobusy + tramwaje)	1996	1,47	1,66	1,12	1,38	1,77	1,48	1,45
		1997	1,43	1,47	1,35	1,43	1,45	1,41	1,48
		1998	1,49	1,52	1,43	1,48	1,53	1,53	1,41
		1999	1,46	1,58	1,26	1,44	1,51	1,42	1,52
		2000	1,32	1,43	1,14	1,31	1,36	1,32	1,32
		2001	1,29	1,41	1,11	1,3	1,23	1,3	1,27
		2002	1,16	1,28	0,94	1,18	1,07	1,21	1,05
		2003	1,01	1,09	0,85	1,01	0,97	0,99	1,03
		2004	1	1,05	0,94	1,02	0,91	0,97	1,09
		2005	0,95	0,98	0,9	0,98	0,8	0,99	0,87
		2007	1,78	1,77	1,8	1,84	1,43	1,73	1,87
		(2003-1996)/1996	21,2	6,7	60,7	33,5	-19,2	16,6	28,8

Źródło: "Wyniki obliczeń wskaźników punktualności, regularności i niezawodności kursowania pojazdów miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie w ramach badania potrzeb przewozowych zgodnie z założeniami systemu statystycznej kontroli usługi transportowej SKUT", ARMA Serwis Pelz M; Kraków grudzień 2007

Średnie odchyłki dla opóźnień wszystkich odjazdów uległy pogorszeniu. W 1996 roku komunikacja miejska była średnio opóźniona o 1,53 minuty, natomiast w roku 2007 opóźnienie to wynosiło 1,94 minuty. W przypadku komunikacji tramwajowej nastąpiło pogorszenie o około 0,41 minuty, a autobusowej 0,48 minut. Największe pogorszenie wystąpiło w soboty i niedziele (o około 98%) z 0,62 minut do 1,23. Natomiast najmniej pogorszyła się średnia odchyłka w dzień roboczy z 1,72 do 2,08. W przypadku okresów szczytowych opóźnienie w 2007 roku wyniosło 1,93 minuty, a poza okresami szczytowymi 1,95.

W przypadkach odjazdów opóźnionych nastąpiło nieznaczne pogorszenie. Zwiększyło się średnie opóźnienie do 3,04 minuty (pogorszenie o około 12%). Największe pogorszenie (o około 21%) nastąpiło w ruchu tramwajowym, w okresach poza szczytami (o około 17%) oraz w dni robocze (o około 13%).

W przypadku pojazdów odjeżdżających przed planowanym czasem również nastąpiło pogorszenie (wzrost średniego nadspieszenia) z 1,47 minuty do około 1,78. Największy wzrost nadspieszenia można zaobserwować w przypadku komunikacji tramwajowej o ponad 60%. W dni robocze nadspieszenie wzrosło o około 33%, a w okresach poza szczytami komunikacyjnymi o ponad 28%. Poprawa nastąpiła jedynie w przypadku sobót i niedziel, średnie nadspieszenie zmalało o około 20%.

II.2.7 Rozkład przestrzenny podróży

Ruch na terenie Krakowa

Zmiany w podziale zadań przewozowych w Krakowie na podstawie trzech ostatnio przeprowadzonych Kompleksowych Badań Ruchu przedstawia tabela 18.

Tabela 18. Zmiany w podziale zadań przewozowych

Środek lokomocji	Rok kompleksowego badania ruchu		
	1985	1994	2003
Pieszy	30,3	28,2	29,1
Transport zbiorowy	58,3	48,0	42,8
Samochód osobowy (w tym Taxi)	10,3	20,9	27,0
w tym - kierowca:	7,6	15,9	20,8
- pasażer	2,7	5,0	6,2
Rower	0,4	1,6	1,1
Inne środki	0,7	1,3	-
Suma	100,0	100,0	100,0

Źródła: Archiwum robocze UMK, Kompleksowe badania ruchu w Krakowie, 1985, 1994, 2003

W badaniach z 2003 r.¹⁸ struktura używanych środków lokomocji w podróżach do centrum przedstawia się następująco: pieszy – 9%, transport zbiorowy 70% (w tym: tramwaj - 41%, autobus - 28%, mikrobus -1%), samochód osobowy - 19%, rower – 2%.

Średnia ruchliwość mieszkańca w typowy dzień roboczy (wtorek - czwartek) wynosi 2,1 podróży na dobę co oznacza wzrost w stosunku do 1994 r. o 17%. Podróże związane z pracą stanowią 28%, z nauką – 19%, inne podróże związane z domem - 41%, podróże nie

¹⁸ "Kompleksowe Badania Ruchu KBR 2003, Podsumowanie I Etapu prac"; Pracownia Badań Społecznych; Sopot, marzec 2004

związane z domem – 12%. W stosunku do wyników KBR '94 rośnie ruchliwość w celach fakultatywnych, co wynika ze zmiany modelu życia, wzrostu mobilności i kultury konsumpcyjnej. W grupie podróży obligatoryjnych wydatnie rośnie udział podróży związanych z nauką.

Ruch osób transportem zbiorowym (godzina szczytu) wg KBR 2003¹⁹:

- Średnia długość podróży: 6,06 km,
- Średni czas podróży w: 29,0 min,
- Mediana: 22 min,
- Kwantyl 90%: 53 min,
- Kwantyl 95%: 66 min,
- Wskaźnik przesiadkowości (średnia liczba przejazdów w podróży) 1,29 przemieszczenia / podróż,
- Procent podróży z 1 przesiadką 21,2%,
- Procent podróży z więcej niż z 1 przesiadką 3,6%.

Ruch transportem zbiorowym do centrum (godzina szczytu):

- Średnia długość podróży: 4,87 km,
- Średni czas podróży w: 22,82 min,
- Mediana: 17 min,
- Kwantyl 90%: 42 min,
- Kwantyl 95%: 50 min,
- Wskaźnik przesiadkowości (średnia liczba przejazdów w podróży) 1,14,
- Procent podróży z 1 przesiadką: 13,8%,
- Procent podróży z więcej niż z 1 przesiadką: 0,1%.

W podróżach wykonywanych transportem zbiorowym dominują podróże wykonywane autobusem (25,9% wszystkich podróży) i tramwajem (21,9%), natomiast szczytkowy jest udział kolei w podróżach wewnętrznych (0,2% wszystkich podróży).

Intensywność dobowego²⁰ popytu na przewozy transportem zbiorowym (potencjał rejonów komunikacyjnych) jest zróżnicowana. W rejonie Prokocimia, os. Na Kozłówce Woli Duchackiej-Wschód, Podgórze, Kazimierza, Dębniek, Osiedla Podwawelskiego, Centrum, Bronowic, Czerwonego prądnika, przekracza 20 tys. pasaż. na dobę, podczas gdy w rejonie Tyńca, obrzeży Nowej Huty nie osiąga 1000 pasaż. na dobę.

Najlepszą dostępnością do transportu zbiorowego, krótszą niż 8 minut charakteryzują się obszary: wewnątrz I obwodnicy i na zachód od niej do II obwodnicy oraz rejon Czyżyn, Bieńczyce i CA Nowej Huty.

Najgorszą natomiast dostępnością charakteryzują się obszary: Sidziny, Skotnik, Kobierzyna oraz południowo-wschodnie rubieże Nowej Huty na południe od huty Mittal Steel w kierunku Wisły.

¹⁹ "KBR 2003, Przetwarzanie wyników badań Moduł: Modelowanie ruchu"; Pracownia Badań Społecznych; Sopot, marzec 2003

²⁰ "Studium racjonalizacji organizacji transportu zbiorowego Krakowa i taryfikacji za przewozy - raport dodatkowy; badania zweryfikowanych rozkładów jazdy"; Biuro Inżynierii Transportu s.c.; Poznań, czerwiec 1997.

Ruch w strefie podmiejskiej

Według KBR dla strefy podmiejskiej, wykonanego w 2007 roku²¹ struktura użytych środków transportu w podróżach w tej strefie jest następująca:

Tabela 19 - Struktura użytych środków transportu w podróżach w strefie podmiejskiej

środek podróżowania	podróże	procent	
tylko pieszo	5200	0,9%	
samochód osobowy - jako kierowca	185450	31,6%	
samochód osobowy - jako pasażer	71122	12,1%	K.Z.
tramwaj	24221	4,1%	47%
autobus MPK Kraków	27143	4,6%	
autobus strefowy MPK Kraków	29674	5,1%	
autobus PKS	14055	2,4%	
autobus innych przewoźników	34813	5,9%	
mikrobus	140374	23,9%	
kolej	4805	0,8%	
taxi	291	0,0%	
rower	35392	6,0%	
inne środki	13669	2,3%	
Razem	586 209	100%	

Źródło: jak w przypisie ²¹

Z wykonanej w roku 1999²² prognozy potoków pasażerskich na rok 2012 wynika, że największy potok podróży w godzinie szczytu popołudniowego przewiduje się pomiędzy Śródmieściem, a Podgórzem, Prokocimem, Bieżanowem, Piaskami i Kurdwanowem – 3231 pasaż./h, Śródmieściem, a Grzegórkami, Dąbiem, Wieczystą, Rakowicami, Prądnikiem Czerwonym, Olszą -2786 pasaż./h, Grzegórkami, Dąbiem, Wieczystą, Rakowicami, Prądnikiem Czerwonym, a Nową Hutą – 3906 pasaż./h.

Najbardziej obciążone ciągi transportu zbiorowego to: Kamińskiego (od Sławka) – Aleje – do 7800 pasaż./h w przekroju, Dietla – Grzegórzecka – do 6200 pasaż./h, Andersa (pomiędzy Rondem Kocmyrzowskim i DH Wanda) – do 7300 pasaż./h, Dobrego Pasterza – do 5800 pasaż./h.

Prognoza dla roku 2025²³ dla godziny szczytu popołudniowego wykonana została:

- 1) przy założeniu braku rozbudowy sieci transportu szynowego,
- 2) oraz przy założeniu zrealizowania wszystkich zapisanych w Studium Uwarunkowań elementów układu tramwajowego.

W pierwszym przypadku najbardziej obciążone ciągi to: Wielicka – Starowiślna – Westerplatte – do 8000 pasaż./h, Kamińskiego – Aleje – do 8400 pasaż./h, Lubicz – do 8000 pasaż./h, Bieńczycka – do 6000 pasaż./h, Andersa – Dobrego Pasterza – do 6700 pasaż./h.

²¹ „KBR dla strefy podmiejskiej Krakowa”, PBS DGA, Sopot, 2007

²² "Prognoza ruchu pasażerskiego dla zintegrowanego systemu transportu zbiorowego - dwusystemowy krakowski szybki tramwaj"; Pracownia Planowania i Projektowania Systemów Transportu ALTRANS; Kraków, październik 1999 r.

²³ "Obliczenia prognozowanych potoków pasażerskich w środkach komunikacji tramwajowej w Krakowie"; Pracownia Planowania i Projektowania Systemów Transportu ALTRANS; Kraków, kwiecień 2003.

W drugim przypadku przy założeniu funkcjonowania systemu tramwaju szybkiego najbardziej obciążone ciągi to: Wielicka – do 7000 pasaż./h, Kotlarska – do 6000 pasaż./h, Dietla – do 7600 pasaż./h, Mogilska – do 8400 pasaż./h, Stella-Sawickiego – do 5500 pasaż./h, Jana Pawła II (odcinek Czyżyny – Plac Centralny) – do 6000 pasaż./h. Stosunkowo niskie potoki pasażerskie w rejonie Białego Prądnika i Górki Narodowej będących obszarami dynamicznego rozwoju budownictwa mieszkaniowego rodzą odczucie, że jest ona w stosunku do tych obszarów nieoszacowana.

II.2.8 Zasady i struktury zarządzania transportem zbiorowym

Uwarunkowania prawno-organizacyjne, w tym struktury zarządzania transportem w mieście

Doświadczenia światowe, w tym szczególnie z terenu Unii Europejskiej, wskazują, że niektóre uwarunkowania prawne w Polsce stwarzają bariery w stosowaniu sprawnych instrumentów prowadzenia zrównoważonej polityki transportowej. Dotyczą one stworzenia możliwości (lub choćby tylko dopuszczalności) takich rozwiązań jak:

- prawa do powierzania obsługi transportowej miasta lub jego części na wyłączność wyłonionych w procedurach konkurencyjnych podmiotom gospodarczym (według zasady służby publicznej);
- obligatoryjności tworzenia związków komunalnych w celu koordynacji rozwiązań przestrzennych i transportowych, w tym w odniesieniu do obszarów metropolitalnych²⁴;
- określenie roli transportu publicznego (w formie oddzielnej ustawy).

Po przyjęciu w Unii Europejskiej Rozporządzenia Rady i Parlamenty Europejskiego 1370/2007²⁵ powstają przesłanki do stopniowego wprowadzania takich instrumentów w drodze dostosowania prawa polskiego do tego aktu prawnego, wiążącego Polskę.

Jednakże najistotniejsze na poziomie lokalnym jest utworzenie takich ram organizacyjnych dla struktur zarządzania, które zapewnia sprawność i efektywność rozwoju systemu transportu.

Zintegrowany zarząd transportu miejskiego

Obecnie funkcje zarządzające transportem realizowane są przez: wydziały Urzędu Miasta w zakresie zagadnień strategicznych oraz procedur budżetowania, oraz Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu, który obejmuje swoimi kompetencjami zarządzanie drogami, ruchem drogowym oraz transportem zbiorowym.

Podstawą stworzenia silnej jednostki zarządzającej eksploatacją i rozwojem transportu miejskiego jest nadanie jej stosownych uprawnień i obowiązków w ramach ogólnego systemu zarządzania miastem.

Ten system zarządzania miastem polegać ma na realizacji planowania strategicznego i koordynacji w obrębie wydziałów Urzędu Miasta (Wydział Strategii i Rozwoju Miasta,

²⁴ Trwają konsultacje rządowego projektu ustawy o rozwoju miast, centrach rozwoju regionalnego i obszarach metropolitalnych, który te zagadnienia uwzględni, choć w formie niedoskonałej

²⁵ Rozporządzenie Rady i Parlamenty Europejskiego 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie drogowego i kolejowego transportu pasażerskiego, 23 października 2007, Dziennik Urzędowy UE nr L 315, z 3.12.2007

Biuro Infrastruktury Miasta i Biuro Planowania Przestrzennego), zaś w ramach zarządzania transportem – wykonywanie przez specjalistyczny zarząd zadań o charakterze wdrożeniowym dla osiągnięcia zadanych celów poprzez zawieranie stosownych umów o przewozy i umów pokrewnych, także porozumień z gminami ościennymi. Działania te są oceniane przez system obiektywnych mierników poziomu świadczonych usług.

Ponadto w zakresie zarządzania operacyjnego przewiduje się:

- Utrzymanie oddzielania funkcji decyzyjnych od wykonawczych w całym sektorze transportowym,
- Częściowa demonopolizacja usług przewozowych przez wprowadzanie podmiotów prywatnych na wybrane relacje, z przestrzeganiem reguł uczciwej konkurencji (w tym przetargi i zezwolenia regulujące podaż z wykorzystaniem możliwości poprawy jakości i obniżki kosztów transportu zbiorowego przez uruchomienie mechanizmów konkurencji,
- Stworzenie warunków stabilizujących pozycję usługodawców (zawieranie wieloletnich kontraktów o świadczenie usług przewozowych lub utrzymaniowych),
- Poszerzanie bazy społecznej podejmowanych decyzji przez publiczne dyskusje (w tym otwarte Forum Mobilności), tworzenie specjalistycznych zespołów zadaniowych, itp),
- Prowadzenie audytu rozwiązań ze względu na zgodność z celami ogólnymi i częściowymi polityki,
- Wprowadzanie innowacji wg „najlepszej europejskiej praktyki” (wzorców), z uwzględnieniem dostępności technologicznej i finansowej w warunkach polskich / krakowskich,
- Utworzenie systemu informatycznego transportowej bazy danych.

Miasto Kraków współdziała z sąsiednimi gminami i powiatami w ramach zawieranych porozumień i umów i ten kierunek będzie kontynuowany. Obecnie funkcjonuje 13 porozumień Miasta Krakowa z sąsiednimi gminami (zawarte są w grudniu 2007 z 12 gminami i jedno w sierpniu 2008), na podstawie których miasto Kraków, jako gmina - powiernik, wykonuje funkcję organizatora transportu podmiejskiego na rzecz uczestników porozumień, udzielając w tym celu zezwoleń na świadczenie usług dla poszczególnych przewoźników oraz prowadząc wspólną politykę taryfową i rozliczenia z przewoźnikami. Gminy rozliczają się z dopłat do świadczonych umów z miastem Krakowem.

Ponadto, działając w gronie gmin szerszego obszaru KOM (52 gmin + miasto Kraków), przy współpracy z samorządem województwa małopolskiego, prowadzone są przygotowania do utworzenia KOM; 22 listopada 2007 roku zainteresowane strony podpisały Deklarację o utworzeniu Rady Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego. Celem Rady jest podjęcie „...wspólnych działań zmierzających do integracji gmin i miast z terenu KOM...”. Działaniami Rady będą objęte dziedziny: infrastruktura transportowa, kubaturowe obiekty publiczne, gospodarka odpadami, edukacji sprawy społeczne. Sformułowano także listę inwestycji priorytetowych dotyczących wspomnianych dziedzin. W zakresie transportu publicznego przewidziano współpracę obejmującą m. in.:

- Połączenia infrastrukturą szynową i siecią autobusową Krakowa z gminami sąsiednimi, z elementami systemów Park&Ride,
- Modernizację linii kolejowej Balice – Kraków – Wieliczka,
- Budowę systemu połączeń Kraków – Wieliczka z integracją transportu publicznego z prywatnym,

- Integrację infrastruktury komunalnej – dalszą rozbudowę sieci tramwajowej, w tym rozważenie budowy szybkiego tramwaju do Kocmyrzowa,
- Szybką kolejkę Kraków – Bochnia,
- Modernizację taboru kolei podmiejskich,
- Węzły przesiadkowe Park&Ride.

II.2.9 Infrastruktura transportowa inna niż transport zbiorowy

Sieć drogowa

Miasto realizując rozwój sieci drogowej kieruje się także przesłankami, wynikającymi z potrzeb transportu publicznego. Chodzi zarówno o zapewnienie stosownej przestrzeni dla urządzeń transportu publicznego (torowiska tramwajowe i podstacje, przystanki, dworce, pętle), jak i urządzenia organizacji ruchu, takie jak: wspólne pasy ruchu i przystanki tramwajowe i autobusowe, wydzielone pasy ruchu na jezdniach, teren dla ścieżek rowerowych i parkingów / stojaków rowerowych). Ponadto ciągi drogowe są dostosowywane do potrzeb wykształcenia węzły przesiadkowych.

Każdorazowo będzie badane, czy inwestycja drogowa może stanowić konkurencję dla transportu zbiorowego, szczególnie szynowego (koleje, tramwaj). W decyzjach dotyczących sieci dróg uwzględnione będą następujące czynniki:

- Dla nowych linii tramwajowych, nie prowadzonych w pasach drogowych, nie będą przewidywane równoległe ciągi drogowe,
- Przed przystąpieniem do planowania rozbudowy ciągu drogowego będzie analizowana możliwość zmniejszenia otoków ruchu na drodze poprzez wprowadzenie szerszej oferty w transporcie publicznym.

Parkowanie

W celu zapobieżenia degradowania systemu transportu zbiorowego oraz zwiększenia zasięgu i skali zatłoczenia ruchem „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Krakowa” w swej części opisowej wprowadziło limitowanie miejsc postojowych z uwzględnieniem strefowania, które jest zależne od stopnia dostępności komunikacji zbiorowej. Miara dostępności jest wyrażona sumą czasu dojścia do przystanku i czasu oczekiwania na pojazd. Miasto Kraków przygotowuje polityki program obsługi parkingowej, który zostanie przyjęty w drodze oddzielnej uchwały kierunkowej Rady Miasta.

Istotnym elementem integracji systemu transportu zbiorowego ze zmotoryzowaną komunikacją indywidualną (samochód osobowy) jest budowa parkingów przesiadkowych „P&R” wraz z budową lub modernizacją ulic ułatwiających dojazd do tych parkingów.

Ciągi piesze, zwłaszcza wydzielone z ruchu pojazdów i prowadzące intensywny ruch pieszy powinny być dogodnie powiązane ze stacjami oraz przystankami komunikacji miejskiej, a także z węzłami przesiadkowymi. Postulat ten dotyczy również stopnia rozwoju i przebiegu dróg rowerowych, z budową i urządzeniem parkingów dla rowerów.

Kształt sieci drogowo-ulicznej i jej znaczne zatłoczenie powoduje spore utrudnienie w sprawnym funkcjonowaniu transportu zbiorowego. Dotyczy to w szczególności ruchu tramwajowego w rejonie I obwodnicy (ul. Basztowa, Dunajewskiego) i ul. Lubicz,

a także na głównej osi Podgórze (ul. Kalwaryjska i Dunajewskiego), gdzie blokowanie torowiska przez pojazdy jest zjawiskiem nagminnym. Blokowanie przez samochody stref przystanków powoduje znaczne utrudnienia procesu wymiany pasażerów. W ruchu autobusowym zjawisko „grzeźnięcia w korkach” występuje na I i II Obwodnicy (ul. Basztowa, Konopnickiej, Powstania Warszawskiego) oraz elementach układu promienistego (Lubicz, Al. 29 Listopada, Prądnicka, Czarnowiejska, Monte Cassino) powoduje znaczne wydłużenia czasu przejazdu. Dlatego w obszarach mocno zurbanizowanych jednym z priorytetów będzie przygotowanie inwestycji dla zbiorowej komunikacji podziemnej tzw. Premetra.

Wydzielone pasy ruchu

Ważnym środkiem warunkującym funkcjonowanie transportu zbiorowego są działania obejmujące wydzielanie pasów specjalnych i torowisk oraz faz sygnalizacji świetlnej przeznaczonych dla transportu zbiorowego²⁶.

O ile wprowadzenie na niektórych fragmentach sieci drogowo-ulicznej wydzielonych pasów specjalnych dla tramwajów i autobusów przyniosło bezpośrednie korzyści w postaci skrócenia czasu jazdy, to wprowadzenie nowych sygnalizacji i modernizacja starych, obejmująca wydzielenie faz, często przynosi wydłużenie czasu jazdy z powodu zwiększenia długości cyklu i faktycznego braku priorytetów dla transportu zbiorowego.

W ramach przygotowań do przedsięwzięć infrastrukturalnych w sieci ulicznej miasta zakłada się ułatwienia dla transportu zbiorowego, kontynuując dotychczasową praktykę. Kraków jest w tym względzie stawiany za przykład najlepszych europejskich praktyk w tym zakresie.

Ruch rowerowy i ścieżki rowerowe

Polityka transportowa miasta Krakowa zakłada znaczący wzrost ruchu rowerowego w podróży codziennych – z obecnych 2% podróży ogółem kierunkowo do 10%. W hipotezie rozwoju rynku usług przewozowych (Rozdział III) założono, iż zmiana ta nastąpi poprzez spadek udziału w pierwszym rzędzie ruchu samochodowego i w mniejszym stopniu transportu publicznego. Poziom udziału ruchu pieszego jest założony na obecnym poziomie.

Uzyskanie efektu zakładanego zwiększenia udziału ruchu rowerowego w transporcie miejskim jest możliwe tylko w efekcie znaczącego rozwoju układu dróg rowerowych aż do uzyskania efektu systemu rowerowego, w miarę niezależnego od sieci drogowej.

W ramach takiej strategii rozwoju sieci drogowej miasto prowadzi równolegle rozwój sieci dróg rowerowych, zaś w ramach oddzielnie prowadzonej polityki mobilności – rozmieszcza urządzenia dla ruchu rowerowego (parkingi, stojaki, wypożyczalnie). Równocześnie uruchomiono przygotowanie do wprowadzenia w Krakowie systemu rowerów miejskich, czyli publicznie dostępnej sieci wypożyczalni rowerów.

²⁶; "Miejski transport zbiorowy, szanse i zagrożenia - materiały pokonferencyjne z lat 1998-2000"; Szalkowski M., Polski Klub Ekologiczny Okręg Dolnośląski; Wrocław 2000

Potrzeby osób niepełnosprawnych i starszych

Transport publiczny jest jedną z ważniejszych usług publicznych dla osób niepełnosprawnych i starszych, niemniej ich szczególne potrzeby stwarzają ważną okoliczność dla kształtowanie zasad obsługi oraz stosowanych urządzeń i procedur.

Miasto Kraków wdrożyło szereg rozwiązań w tym zakresie (pojazdy niskopodłogowe z pomostami, przeszkolenie pasażerów, informacja dźwiękowa, pokrycie nawierzchni perforacja, początki systemu „autobus na życzenie”), niemniej kierunek ten będzie rozwijany w ramach nowych przedsięwzięć. Doskonalone są standardy projektowania infrastruktury, rozwijane będą systemy informacji oraz szkolenie personelu MPK.

II.2.10 Struktura rynku przewozów pasażerskich

Wewnątrz miasta Krakowa dominującą rolę w przewozach sprawuje MPK Kraków, które przewozi ponad 300 mln pasażerów rocznie. Oferta PKP z uwagi na bardzo niską częstotliwość i małą liczbę przystanków w mieście cieszy się słabym zainteresowaniem – firma przewozi rocznie 9 mln pasażerów w aglomeracji krakowskiej. Przewoźnicy prywatni mają niewielkie znaczenie dla przewozów wewnętrznych – obsługują linie nocne, dwa połączenia centrum Krakowa z centrum Nowej Huty, a także powiązania międzydzielnicowe w ramach linii podmiejskich. Firmy PKS nie obsługują znacząco połączeń wewnątrz miasta,

Zupełnie inaczej przedstawia się sytuacja na połączeniach Krakowa z regionem. Sytuację dobrze opisują wyniki kordonowych badań ruchu przeprowadzonych w ramach Kompleksowych Badań Ruchu Strefy Podmiejskiej Krakowa w 2007²⁷. W tabeli 20 zestawiono wlotach napelnienia pojazdów na kordonie zewnętrznym a w tabeli 21 na kordonie wewnętrznym.

²⁷ *Kompleksowe badania ruchu strefy podmiejskiej Krakowa 2007; Pracownia Badań Społecznych; Sopot, październik 2007*

Tabela 20. Napelnienia pojazdów na kordonie zewnętrznym

numer punktu	nazwa punktu	numer drogi	kierunek	autobusy komunikacji miejskiej		autobusy komunikacji zamiejskiej		busy		Inne autobusy t	
1d	Szczepanowice	DK 7	do Krakowa			204	594	370	1078	40	1246
1z	Szczepanowice	DK 7	z Krakowa			390		708		1 206	
3d	Piotrowice	DK 79	do Krakowa			70	342	15	104	45	165
3z	Piotrowice	DK 79	z Krakowa			272		89		120	
6d	Łapczyca	DK 4	do Krakowa	55	88	291	890	186	1413	195	1147
6z	Łapczyca	DK 4	z Krakowa	33		599		1 227		952	
10d	Myślenice	DK 7	do Krakowa			545	1429	1 217	3571	2 042	4041
10z	Myślenice	DK 7	z Krakowa			884		2 354		1 999	
12d	Biertowice	DK 52	do Krakowa			266	691	401	1110	658	1343
12z	Biertowice	DK 52	z Krakowa			425		709		685	
17d	Wola Filipowska	DK 79	do Krakowa	20	20	53	228	188	527	164	674
17z	Wola Filipowska	DK 79	z Krakowa			175		339		510	
18d	Sieniczno	DK 94	do Krakowa	165	201	39	318	677	1499	772	2562
18z	Sieniczno	DK 94	z Krakowa	36		279		822		1 790	
Łącznie: 25 281, w tym:				309		4 492		9 302		11 178	

Źródło: KBR dla Strefy podmiejskiej Krakowa, PBS DGA, 2007

Na kordonie zewnętrznym największą część pasażerów komunikacji zbiorowej stanowili ludzie podróżujący autokarami turystycznymi (44%), nieco mniejszą busów (37%) oraz autobusów komunikacji zamiejskiej (18%), a najmniejszą autobusów miejskich – 1%. Przez punkt pomiarowy w Myślenicach (DK 7) przejechało najwięcej pasażerów komunikacji publicznej.

Na kordonie wewnętrznym sytuacja przedstawia się nieco inaczej: tym razem największy udział w ogóle osób przejeżdżających przez punkty pomiarowe mają pasażerowie busów stanowiąc 44% całości, zaś pasażerowie autokarów turystycznych – 27%, udział pasażerów komunikacji miejskiej i zamiejskiej to odpowiednio: 14% i 15%.

Analizując powyższe wielkości łącznego potoku ruchu, przecinającego kordon zewnętrzny (wokół Strefy podmiejskiej) i wewnętrzny (na granicy Strefy i Krakowa) wskazuje, że do miasta potok ruchu transportem zbiorowym wynosi około 70 000 osób dziennie, z czego około 50 000 podróży jest generowanych w Strefie podmiejskiej.

Z badań przeprowadzonych w ramach KBR w Krakowie i Strefie podmiejskiej wynika także, że podział ruchu (poza pieszym i rowerowym) na środki podróżowania w Strefie i mieście Krakowie wynosi: w Krakowie: samochodami 48%, podczas gdy do centrum 22%, transportem zbiorowym odpowiednio 52% i 78%, natomiast w Strefie odpowiednio samochód wykorzystuje w dojazdach do Krakowa 65% (do Śródmieścia 45%), transport zbiorowy odpowiednio 35% i 55%. Należy zauważyć, że wskaźnik motoryzacji w mieście jest obecnie nieco wyższy niż w Strefie (odpowiednio ponad 300 sam osobowych na 1000 mieszkańców w mieście²⁸ i 285 w Strefie; wskaźniki te zapewne szybko się wyrównają a z czasem wskaźnik w Strefie przewyższy ten w Krakowie). Mechanizmy podziału są jednak różne w tych obszarach: w mieście samochody posiada około połowy gospodarstw

²⁸ Wielkość tego wskaźnika podawana w statystykach opartych na bazach danych o rejestracji pojazdów jest zawyżone, ponieważ bazy te nie są uporządkowane pod kątem usuwania pojazdów zlikwidowanych lub wyrejestrowanych; podane liczby wynikają z KBR 2003 i 2007

domowych (55%), zaś w Strefie – 75%. Oznacza to, że w Strefie stopień użycia samochodów na dojazdy do Krakowa jest niższy niż w mieście. Z KBR wynika, że głównym motywem użycia samochodu jest wygoda, ale gotowość do rezygnacji z użycia samochodu na rzecz transportu zbiorowego wynika głównie z oczekiwania lepszych usług transportu publicznego (tylko 25% badanych nigdy nie zrezygnuje z szycia samochodu).

Miasto prowadzi politykę przeorganizowania dojazdowego ruchu podmiejskiego w modelu obsługi aglomeracji, w którym połączenia z innymi gminami są realizowane poprzez terminale przesiadkowe. Przewoźnik gminny MPK Kraków, w miarę możliwości taborowych, może obsługiwać linie w obrębie KOM, uzupełniając sieć linii mikrobusowych, działających na ogólnych zasadach komercyjnych. Rozproszona zabudowa gmin ościennych powinna być obsługiwana przez mikrobusy i midibusy, które będą dowozić pasażerów do miast gminnych i powiatowych oraz do punktów przesiadkowych na komunikację miejską położonych poza śródmieściem Krakowa. Takimi punktami są pętle tramwajowe oraz duże pętle autobusowe. Ponadto mikrobusy i midibusy powinny być wykorzystane wewnątrz miasta do obsługi małych potoków pasażerskich (zabudowa rozproszona, linie nocne). Przy istniejącej sieci kolejowej, budowie nowych przystanków kolejowych w Krakowie i znacznym zwiększeniu częstotliwości PKP ma szansę przejąć część potoku pasażerskiego z kierunku Wieliczki, Skawiny (pod warunkiem wybudowania łącznicy na Krzemionkach dla połączenia z Dworcem Głównym) i Zabierzowa. Przy integracji biletowej i skoordynowaniu rozkładów jazdy mikrobusy mogłyby dowozić pasażerów z rozproszonej zabudowy okolicznych gmin do dworców kolejowych w tych miastach.

Tabela 21. Napelnienia pojazdów na kordonie wewnętrznym

numer punktu	nazwa punktu	numer drogi	kierunek	autobusy komunikacji miejskiej		autobusy komunikacji zamiejskiej		busy		Inne autobusy	
271d	ul. Mirowska	DP 289	do Krakowa	111	365	182	386	111	436	190	1127
271z	ul. Mirowska	DP 289	z Krakowa	254		204		325		937	
272d	ul. Poniatowskiego	DW 780	do Krakowa	220	793	443	1426	604	1670	152	442
272z	ul. Poniatowskiego	DW 780	z Krakowa	573		983		1 066		290	
273d	ul. Olszanicka	DP 305	do Krakowa	315	432		12	97	152	15	90
273z	ul. Olszanicka	DP 305	z Krakowa	117		12		55		75	
295/1d	Lotnisko Balice	A4	do Krakowa					37	135	30	106
295/1z	Lotnisko Balice	A4	z Krakowa			98		76			
295/2d	Lotnisko Balice	A4	do Krakowa					7	27	210	385
295/2z	Lotnisko Balice	A4	z Krakowa			20		175			
274d	ul. Balicka	DP 102	do Krakowa	136	387	1	1	153	296		40
274z	ul. Balicka	DP 102	z Krakowa	251		143		40			
276d	ul. Krakowska	DK 79	do Krakowa	235	690	44	162	864	2098	50	120
276z	ul. Krakowska	DK 79	z Krakowa	455		118		1 234		70	
277d	ul. Jasnogórksa	DK 94	do Krakowa	97	307	92	570	577	2610	1 545	2348
277z	ul. Jasnogórksa	DK 94	z Krakowa	210		478		2 033		803	
278d	ul. Glogera	DW 794	do Krakowa	280	719	1	39	409	1652	103	148
278z	ul. Glogera	DW 794	z Krakowa	439		38		1 243		45	
279d	Al. 29 Listopada	DK 7	do Krakowa	323	875	164	694	589	2052	113	1428
279z	Al. 29 Listopada	DK 7	z Krakowa	552		530		1 463		1 315	
280/1d	ul. Powstańców	DP 150	do Krakowa					14	27		50
280/1z	ul. Powstańców	DP 150	z Krakowa			13		50			
280/2d	ul. Powstańców Batowice	DP 154	do Krakowa	63	224	27	65	10	12		56
280/2z	ul. Powstańców Batowice	DP 154	z Krakowa	161		38		2		56	

numer punktu	nazwa punktu	numer drogi	kierunek	autobusy komunikacji miejskiej		autobusy komunikacji zamiejskiej		busy		Inne autobusy	
281d	ul. Kocmyrzowska	DW 776	do Krakowa	105	525	60	245	440	1563		51
281z	ul. Kocmyrzowska	DW 776	z Krakowa	420		185		1 123			
282d	ul. Igołomska	DK 79	do Krakowa	24	49	100	413	672	2546	300	1035
282z	ul. Igołomska	DK 79	z Krakowa	25		313		1 874		735	
283d	ul. Brzeska	DK 75	do Krakowa			1	116	326	947	124	346
283z	ul. Brzeska	DK 75	z Krakowa			115		621		222	
284d	ul. Łutnia	DP	do Krakowa	24	57			178	450		
284z	ul. Łutnia	DP	z Krakowa	33		272					
285d	ul. Kokotowska	DP	do Krakowa	217	397		160	158	375	4	56
285z	ul. Kokotowska	DP	z Krakowa	180		160		217		52	
297/1d	ul. Krakowska (Wieliczka)	DK 4	do Krakowa	590	1495	259	1093	2 061	6650	2 080	3622
297/1z	ul. Krakowska (Wieliczka)	DK 4	z Krakowa	905		834		4 589		1 542	
297/2d	ul. Krakowska (Wieliczka) - ul. Obwodnica	DK 4	do Krakowa			542	1439	363	520	857	1636
297/2z	ul. Krakowska (Wieliczka) - ul. Obwodnica	DK 4	z Krakowa			897		157		779	
299d	ul. Drużbackiej	DP	do Krakowa	33	94			41	88		0
299z	ul. Drużbackiej	DP	z Krakowa	61		47					
291d	ul. Krzyżańskiego	DP 238	do Krakowa	91	356	71	335	25	180		50
291z	ul. Krzyżańskiego	DP 238	z Krakowa	265		264		155		50	
292d	ul. Zakopiańska	DK 7	do Krakowa	296	864	1 193	3413	973	3634	2 765	5541
292z	ul. Zakopiańska	DK 7	z Krakowa	568		2 220		2 661		2 776	
293d	ul. Skotnicka	DK 44	do Krakowa	347	920			852	2746	204	532
293z	ul. Skotnicka	DK 44	z Krakowa	573		1 894		328			
300d	ul. Bogucianka	DP 288	do Krakowa	31	49			2	2		6
300z	ul. Bogucianka	DP 288	z Krakowa	18				6			
Łącznie: 70 250, w tym:				9 598		10 569		30 868		19 215	

II.3 Tabela SWOT transportu publicznego w Krakowie

Poniższa tabela SWOT obejmuje tylko najważniejsze elementy, pozwalając na ocenę sytuacji w systemie transportu publicznego Krakowa i KOM.

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Dobrze ukształtowanie systemu transportowego Krakowa, stopniowa ewolucja w kierunku czystego układu promienisto - obwodnicowego. • Zachowanie przez wspólnotę samorządową własności firm świadczących publiczne usługi komunalne (w tym MPK) i efektywne zarządzanie nimi. • Konsekwentna realizacja planów rozwojowych, począwszy od 1996 roku. • Dobrze rozwinięty i będący w niezłym stanie system techniczny transportu publicznego (infrastruktura, tabor). • Wdrażanie systemu obszarowego sterowania ruchem z preferencjami dla transportu zbiorowego. • Wdrożenie prac nad Centrum Sterowania, którego zadaniem będzie koordynacja prac różnych służb miejskich dla preferowania transportu publicznego. • Zawarcie porozumień na obsługę transportu publicznego z gminami ościennymi. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zbyt słabe preferencje transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego. • Nieprzestrzeganie zasad zrównoważonego transportu w nowych przedsięwzięciach rozwojowych (preferowanie użytkownika samochodu). • Dekapitalizacja układu drogowego. • Brak integracji w drogowej komunikacji miejskiej (niezależne funkcjonowanie przewoźników zatrudnionych przez Gminę i przewoźników prywatnych). • Wrażliwość komunikacji autobusowej na zatory w ruchu drogowym. • Niechęć władz miasta do Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Możliwość wprowadzenia nowoczesnych rozwiązań taryfowo – biletowych zwiększających atrakcyjność korzystania z transportu publicznego i powiązanie ich z polityką parkowania. • Utrzymanie, co najmniej dotychczasowego udziału transportu zbiorowego w realizacji przewozów miejskich. • Polityka transportowa w odniesieniu do układu drogowego i parkingowego oraz współpracy z koleją, sprzyjająca rozwojowi transportu zbiorowego. • Skuteczne przeciwdziałanie niekontrolowanemu wzrostowi ruchu samochodów osobowych. • Polityka transportowa sprzyjająca rozwojowi transportu zbiorowego (wydzielone pasy ruchu, pierwszeństwo przejazdu przez skrzyżowania). • Polityka transportowa zmniejszająca atrakcyjność wykorzystywania samochodu osobowego (opłaty parkingowe, strefy płatnego parkowania). • Skuteczne przeciwdziałanie niekontrolowanemu wzrostowi ruchu samochodów osobowych, mogącemu 	<ul style="list-style-type: none"> • Niekontrolowany wzrost liczby i ruchu samochodów osobowych. • Utrata pasażerów na rzecz samochodów osobowych z powodu niskiej jakości usług transportu zbiorowego. • Zmiana kursu polityki transportowej samorządu na niekorzystną dla transportu zbiorowego. • Brak środków finansowych na poprawę jakości transportu zbiorowego. • Nacisk inwestorów na preferowanie samochodu jako środka lokomocji, zwłaszcza na nowych terenach rozwojowych.

<p>doprowadzić do znacznego pogorszenia przepustowości dróg i ulic miejskich oraz wzrostu liczby wypadków.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realizacja publicznej komunikacji podziemnej tzw. Premetra. • Realizacja Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. 	
---	--

Analizując powyższą tabelę można stwierdzić znaczną przewagę mocnych stron nad słabymi i szans nad zagrożeniami co sprzyja realizacji strategii max-min, polegającej na maksymalnym wykorzystaniu możliwości i mocnych stron oraz minimalizacji skutków spowodowanych działaniem słabych stron i zagrożeń.

Przedstawiona tabela SWOT będzie stosowana jako podstawa metodyczna w ocenach poszczególnych przedsięwzięć organizacyjnych i inwestycyjnych, podejmowanych przez miasto Kraków w zakresie transportu publicznego.

III. Prognoza dotycząca rozwoju usług transportu publicznego

III.1.1 Zmiany w przewozach w Krakowie

Transport publiczny w Krakowie i KOM ma długą tradycję i jest trwałym elementem funkcjonowania i rozwoju miasta i jego obszaru oddziaływania Uruchomienie omnibusów konnych – pierwszej regularnej komunikacji miejskiej w Krakowie.

Zorganizowany transport publiczny datuje się od drugiej połowy XIX wieku: w 1875 r. uruchomiono pierwszą linię omnibusu konnego, a w 1882 tramwaju, zaś od 1901 tramwaju elektrycznego. W 1910 r. Gmina zostaje większościowym udziałowcem firmy komunikacyjnej. W roku 1927 uruchomione zostały regularne linii autobusowe. Od roku 1928 działa Krakowska Miejska Kolej Elektryczna S.A. – przedsiębiorstwa z większościowym udziałem Gminy Kraków. Ta organizacja dominuje do dnia dzisiejszego.

Wielkość rynku usług przewozowych transportu publicznego zmieniała się wraz z rozwojem ludnościowym, ekonomicznym, przestrzennym, zaś od początku lat siedemdziesiątych – znacząco także ze wzrostem motoryzacji. Działy równocześnie trzy czynniki: wzrost liczby mieszkańców, wzrost ruchliwości oraz spadek udziału transportu publicznego ze wzrostem motoryzacji.

Jednak, jak pokazują wyniki Kompleksowych Badań Ruchu, wykonywanych systematycznie od 1975 roku, liczba osób korzystających z transportu publicznego nie zmienia się w istotny sposób (wyjątkiem były lata 80-te ze względu na ograniczenia w dostępie do użytkowania samochodów osobowych). Wzrost ruchliwości rekompensuje spadek ruchliwości transportem publicznym (wynikający ze wzrostu liczby samochodów) stabilizując udział tego rodzaju transportu na poziomie 40 %.

Widoczne są także zmiany struktury podróży dla poszczególnych motywacji – podróże o charakterze obligatoryjnym (związane z pracą i nauką) nieco maleją w swej liczbie na mieszkańca (co wynika ze zmian ludnościowych – zmniejszanie się frakcji ludności w wieku szkolnym), zaś szybko rosną liczebności podróży związanych z usługami i rozrywką, co jest skutkiem wzrostu zamożności społeczeństwa.

Tabela 22. Struktura podróży w latach 1975 – 2007 oraz podział na środki podróżowania

	1975	1985	1994	2003	2007*
dom-praca	0,39	0,35	0,28	0,29	0,3
praca- dom	0,34	0,31	0,24	0,26	0,27
dom-nauka	0,09	0,1	0,11	0,19	0,19
nauka-dom	0,08	0,09	0,1	0,17	0,17
dom-inne	0,25	0,38	0,4	0,44	0,45
inne-dom	0,26	0,41	0,42	0,47	0,48
NZD	0,26	0,49	0,21	0,25	0,26
suma	1,66	2,11	1,75	2,07	2,12

liczba mieszkańców	684 600	740 100	746 000	757 700	756 600
liczba podróży	1 136 436	1 561 611	1 305 500	1 568 439	1 603 992
Udział ruchu pieszego	20%	30%	29%	30%	30%
udział ruchu rowerowego	0%	1%	3%	2%	2%
udział transportu indywidualnego	10%	10%	19%	26%	25%
udział transportu publicznego	69%	59%	49%	43%	44%
liczba podróży transportem publicznym	784 141	921 350	639 695	674 429	705 638

Źródło: *Modele ruchu dla Miasta Krakowa na rok 2015 i 2025*, ALTRANS, *pracowania Planowania System w Transporcie, Kraków, grudzień 2007*; dane empiryczne z *Kompleksowych badań ruchu w latach 1975, 1985, 1994 i 2003*.

* szacunek na podstawie ekstrapolacji

III.1.2 Prognoza rynku transportu publicznego

Opisane tendencje zarejestrowane w przyszłości będą się generalnie utrzymywać. Niemniej, celem miasta jest takie zarządzanie popytem na transport, aby zrównoważyć popyt na ruch samochodowy w stosunku do możliwej podaży systemu drogowego i parkingowego. Założono więc iż rolą transportu publicznego będzie pełnienie roli instrumentu owego zarządzania przez tworzenie atrakcyjnych warunków transportu publicznego, przejmującego dla wybranych relacji pasażerów z transportu indywidualnego, a także rozwój ruchu rowerowego (od 2% udziału do 10% docelowo). Stąd w założonych zadaniach polityki miasta jako docelowy podział zadań przewozowych przyjęto: 35 - 40% transport publiczny, 30% transport indywidualny (samochodowy), 30 - 35% ruch pieszy i rowerowy (w tym kierunkowo do 10% sam ruch rowerowy).

W poniższym zestawieniu pokazano strukturę podziału ruchu na grupy motywacji oraz oszacowano prognozę ruchliwości metodą analogii do podobnych obszarów zurbanizowanych

w różnych krajach²⁹. W wyniku uzyskano założone liczebności podróży transportem publicznym dla obszaru Krakowa. Wyniki analiz pokazano w dwóch wariantowych scenariuszach rozwoju sytuacji:

Wariant minimalny: spadek ludności miasta (prognoza GUS z 2004 roku), lekki spadek ruchliwości, brak aktywnej polityki oddziaływania na użytkowanie samochodu.

Wariant maksymalny: hipoteza o niewielkim wzroście liczby mieszkańców Krakowa, zwiększeniu ruchliwości oraz aktywna polityka oddziaływania na zmniejszenie użytkowania samochodu, szczególnie w centrum miasta.

Tabela 23. Prognoza ruchliwości i udziału transportu publicznego dla Krakowa na lata do 2013

Grupy podróży:	Prognozy:	Wariant	wariant
		minimum	maksimum
		2013	2013
dom-praca		0,31	0,33
praca- dom		0,28	0,3
dom-nauka		0,21	0,21
nauka-dom		0,18	0,18
dom-inne		0,49	0,53
inne-dom		0,52	0,56
NZD		0,29	0,32
Suma		2,28	2,42
liczba mieszkańców		740 000	755 000
liczba podróży		1 687 200	1 827 100
udział transportu publicznego		35%	40%
liczba podróży transportem publicznym		590 520	730 840

Źródło: opracowanie autorskie

W zakresie ruchu w Strefie podmiejskiej oszacowano ogólną wielkość potoku dziennego na 664 453 podróże (przy liczbie mieszkańców 442 431 osób daje to średnią ruchliwość 1,50 podróży dziennie na mieszkańca). Podróży związanych z Krakowem generowanych w Strefie jest około 230 000 (16% podróży generowanych w Strefie), z czego transportem publicznym 59% (w tym mikrobusem 36%, koleją 3%, autobusami 20 %) zaś samochodem 41%.

Oszacowana wielkość rynku będzie punktem odniesienia do poszczególnych przedsięwzięć rozwojowych, zarówno w sensie zagospodarowania przestrzennego jak

²⁹ Podział ten szczegółowo został przebadany w ramach pracy Modele ruchu dla Miasta Krakowa na rok 2015 i 2025", ALTRANS, pracownia Planowania System w Transportu, Kraków, grudzień 2007; dane empiryczne z Kompleksowych badań ruchu w latach 1975, 1985, 1994 i 2003., skąd zaczerpnięto dane.

i zarządzania transportem. Z analizy wynika, iż wielkość rynku usług transportu publicznego dla potrzeb mieszkańców Krakowa w okresie od 2007 do roku 2013 przy pasywnej postawie zarządców transportem może spaść o około 15%, zaś pod warunkiem prowadzenia opisanej w Planie polityki może się zwiększyć o około 4 % (należy to ocenić, iż warunek utrzymania polityki oznacza utrzymanie poziomu ilościowego przewozów na obecnym poziomie).

Z praktycznego punktu widzenia oznacza to, że aktywna polityka zarządzania powinna dotyczyć tych części miasta, które cechują się największą wrażliwością na zjawiska zatłoczenia oraz wymagają szczególnej ochrony przed uciążliwościami motoryzacji indywidualnej – chodzi o całość Śródmieścia, tzw. Stare Podgórze oraz lokalne obszary intensywnej zabudowy.

IV. Powiązanie Planu z dokumentami strategicznymi

IV.1 Kontekst międzynarodowy i krajowy

IV.1.1 Polityka transportowa państwa³⁰

W swych zapisach polityka państwa wskazuje na cechę szczególną miast, tj. współzależność różnych podsystemów transportowych. Widoczne to jest w związkach ruchu samochodów osobowych, parkowania i transportu zbiorowego - funkcjonują one jako naczynia połączone, obsługujące konkretnych podróżnych, podejmujących decyzje o podjęciu podróży, wyborze środka podróżowania, trasie, dokonywanych przesiadkach, itp.

Doświadczenie miast polskich pozwala na stwierdzenie, że pomimo poważnych ograniczeń finansowych miasta są w stanie generować strumienie finansowania znaczących przedsięwzięć transportowych m.in. zakupy taboru autobusowego i tramwajowego. Warunkiem podjęcia tych wysiłków jest postawienie w polityce rozwojowej miasta problematyki transportowej na odpowiednio wysokim poziomie priorytetów.

Miasta z uchwalonymi politykami transportowymi opierają swe działania na zasadach zrównoważonego rozwoju, polegających na kompromisie między celami przestrzennymi, społecznymi, ekonomicznymi i ochrony środowiska. Podstawowe zasady tej polityki, to:

- priorytet dla transportu zbiorowego oraz dla ruchu pieszego i rowerowego; ograniczona swoboda korzystania z samochodu w niektórych strefach (zwłaszcza centrum miasta i inne intensywnie zabudowane obszary); ważnym narzędziem realizacji tej zasady jest polityka parkingowa: płatne parkowanie, ograniczenie liczby parkingów w przeciążonych obszarach, aby dostosować ją do przepustowości sieci ulicznej;
- nacisk - zwłaszcza w pierwszym etapie - na rehabilitację i bardziej efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury (drogi, tramwaje, kolej) i jej modernizację;
- ułatwienie funkcjonowania transportu zbiorowego w warunkach rosnącego zatłoczenia ulic przez stosowanie rozwiązań zapewniających priorytet w ruchu, takich jak: wydzielone pasy ruchu, sygnalizacja świetlna reagująca na pojawienie się tramwaju / autobusu itp.; towarzyszyć temu powinna restrukturyzacja przedsiębiorstw komunikacji miejskiej prowadząca do poprawy jej jakości i efektywności ekonomicznej;

³⁰ "Polityka transportowa państwa na lata 2001 - 2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju"; Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej; Warszawa, wrzesień 2001, „Polityka Transportowa na lata 2006 – 2026”, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, czerwiec 2005

- oparcie planów modernizacji i rozwoju systemu transportu na analizie ekonomicznej efektywności rozważanych przedsięwzięć oraz na realistycznej koncepcji finansowania z uwzględnieniem nowych modeli finansowania.

IV.1.2 Polityka transportowa Unii Europejskiej

Oficjalną polityką transportową Unii Europejskiej jest tzw. „Biała Księga”³¹. Z obszernego materiału przytaczane będą kwestie mające związek z transportem publicznym z obszarami zurbanizowanymi, a w części – kwestie dotyczące specyfiki dużych miast.

Istnieje potrzeba stworzenia i realizowania kompleksowej strategii, która bierze pod uwagę m.in.:

- Politykę transportu miejskiego w większych konurbacjach, aby dochodzić do równowagi pomiędzy unowocześnianym transportem publicznym i bardziej racjonalnym użyciem samochodu osobowego. Umożliwiłoby to spełnienie międzynarodowych porozumień ograniczających emisję CO₂ w miastach i na drogach.
- Politykę konkurencji, aby zapewnić otwartość rynku przewozów - szczególnie w sektorze kolei. Przedsiębiorstwa już funkcjonujące na rynku przewozowym nie powinny przez swoją już dominującą pozycję powstrzymywać rozwój konkurencji. Nie można przy tym dopuścić do pogorszenia się jakości usług przewozowych.

Zasadnicze zadania proponowane w „Białej Księdze” to w szczególności:

- Rewitalizacja kolei.
- Urzeczywistnienie postulatu intermodalności.
- Rozwój transportu miejskiego o wysokiej jakości.

Zmiana podejścia polega również na usytuowaniu użytkownika systemu w centrum polityki transportowej. Użytkownik ma prawo oczekiwać bardziej racjonalnego transportu w miastach, w tym systemu „z ludzka twarzą”.

„Biała Księga” poświęca dużą uwagę postulatowi zapewnienia ciągłości podróży, upatrując w tym wielką rolę planowania miejscowego. Stacje metra, kolei, autobusów oraz parkingi powinny być „zazębione”, tak aby przestrzeń w której dokonuje się przesiadka z samochodu lub ze środka transportu publicznego oferowała odpowiednie usługi (np. sklepy) oraz zachęcała do korzystania z transportu zbiorowego. Zapewniając parkingi na peryferiach miasta w sąsiedztwie stacji metra, kolei, tramwaju czy autobusu, daje się możliwość zmotoryzowanym pozostawienia samochodu i dalszej podróży tymi środkami (ew. także taksówką). Adaptując transport publiczny do przewożenia rowerów zachęca się do jednej z form intermodalności. Do sukcesu intermodalności może przyczynić się taksówka, której rola może wykraczać poza przewóz pasażerów i obejmować: doręczanie przesyłek ekspresowych, niewielkich ładunków, itp. Rozwój inteligentnych systemów informujących pasażerów o warunkach podróży pozwoli zredukować straty czasu na przesiadanie się. Sukces intermodalności oczywiście zależy od łatwego dostępu do wszystkich środków transportu. Trzeba mieć na uwadze, że dla osób o ograniczonej ruchliwości, zmiana środka lokomocji może być realną przeszkodą w spełnianiu zamierzonej mobilności.

W rozdziale poświęconym racjonalizowaniu transportu miejskiego „Biała Księga” zwraca uwagę, że zmiany stylu życia oraz elastyczność charakteryzująca używanie

³¹ *White Paper: European transport Policy for 2010: time to decide. European Commission, 2001*

samochodu powodują, że oferta transportu zbiorowego jest nie zawsze adekwatna. Transport publiczny w obecnej formie i warunkach trudnego do oszacowania popytu nie jest w stanie zapewnić oczekiwanej elastyczności obsługi. Z powodu braku poczucia bezpieczeństwa osobistego odstręcza to potencjalnych użytkowników od korzystania transportu publicznego na pewnych obszarach i w pewnych okresach dnia. Decentralizacja mieszkalnictwa oraz innych aktywności zepchnęła na boczny tor rozwój transportu zbiorowego, jego infrastruktury i usługi, a - wobec braku zintegrowanej polityki odnośnie rozwoju przestrzennego i transportu - utorowała samochodowi osobowemu całkowitą monopolizację podróży w miastach.

Nadmierne użytkowanie samochodów osobowych jest głównym powodem kongestii. Dlatego powinno się tworzyć alternatywy do samochodu, zarówno w zakresie infrastruktury (linie metra, tramwaje, ścieżki rowerowe, pasy ruchu z priorytetem dla transportu zbiorowego) jak i parametrów usługi (jakość, informacja). Transport zbiorowy powinna osiągnąć poziom komfortu odpowiadający oczekiwaniom mieszkańców. Dotyczy to w szczególności obsługi osób z ograniczoną mobilnością.

Pojazdy tzw. lekkich kolei, jeżdżące po wydzielonych trasach są bardzo cenione w wielu miastach, są środkiem transportu zarazem ekonomicznym jak i popularnym wśród pasażerów, zwłaszcza jeśli są to pojazdy o futurystycznej formie plastycznej.

Miasto Kraków w opiniowaniu dokumentów strategicznych związanych z transportem publicznym zajmuje stanowisko wyrażone w rezolucji nr 20/08 RMK z dnia 12 marca 2008 r.

IV.1.3 Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko

Ogólne informacje o projektach.

W obszarze transportu publicznego (Oś priorytetowa VII) wspierane będą głównie projekty rozbudowy sieci szynowych (szybkiej kolei miejskiej, linii tramwajowych, metra) i trolejbusowych oraz zakup i modernizacja taboru, budowa i rozbudowa stacji i węzłów przesiadkowych ze szczególnym uwzględnieniem ich integracji z innymi gałęziami transportu, w tym projekty typu „parkuj i jedź” oraz systemy telematyczne poprawiające funkcjonowanie transportu publicznego. W ramach osi priorytetowej przewiduje się też realizację projektów w zakresie budowy terminali kontenerowych i centrów logistycznych.

Działanie 7.3 Transport miejski w obszarach metropolitalnych.

Cel działania:

Zwiększenie udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego w obsłudze mieszkańców obszarów metropolitalnych.

W ramach działania wspierane będą projekty promujące przyjazny środowisku system transportu publicznego. Preferowane będą projekty, dzięki którym nastąpi integracja podsystemów transportowych funkcjonujących na terenie obszaru metropolitalnego, oraz takie, które będą zgodne z aktualnymi zintegrowanymi planami rozwoju transportu publicznego. Działania w zakresie promowania transportu publicznego powinny przyczynić się do zmniejszenia hałasu ulicznego oraz emisji spalin pochodzących od środków transportu. Wsparcie w ramach działania mogą otrzymać wyłącznie systemy przyjaznego środowisku transportu publicznego, to jest szybka kolej miejska, tramwaj, metro i trolejbus.

Projekty współfinansowane w ramach programu obejmują:

- adaptację, budowę, przebudowę, rozbudowę sieci szynowych (szybkiej kolei miejskiej, tramwaju, metra) i trolejbusowych,
- budowę, przebudowę, rozbudowę przystanków, stacji i węzłów przesiadkowych – zintegrowanych z różnymi rodzajami systemów transportu,
- projekty z zakresu telematiki poprawiające funkcjonowanie transportu publicznego.

IV.2 Kontekst regionalny

IV.2.1 Strategia rozwoju³² oraz Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego³³

W ramach nadrzędnego celu strategicznego A: Konkurencyjność Gospodarcza obszar III.3 Infrastruktura dla Rozwoju Regionalnego Zwiększenie Roli Transportu Zbiorowego w Obsłudze Regionu Strategia rekomenduje m.in. rozwiązania:

- Budowa i modernizacja infrastruktury kolejowej, przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych (A.III.3 a);
- Rozbudowa infrastruktury służącej obsłudze pasażerów, rozbudowa infrastruktury lotniskowej lotniska Kraków – Balice, rozwój lotnisk lokalnych. (A.III.3 b);
- Podział zadań przewozowych pomiędzy kolej i komunikację drogową, reorientacja wysokotonażowego transportu samochodowego na transport kolejowy, poprawa standardu przewozów pasażerskich, zintegrowane węzły przesiadkowe i taryfy (A.III.3 c).

W polityce rozwoju przestrzennego Plan zakłada w zakresie transportu pasażerskiego (Transport pasażerski - regionalna komunikacja zbiorowa) wielotorowe działania w kierunku usprawnienia jego funkcjonowania i obsługi regionu, tj.:

- komunikacja kolejowa - intensyfikacja regionalnego i lokalnego ruchu kolejowego poprzez integrację oraz wchodzenie różnych operatorów w przewozy kolejowe, przy finansowym wsparciu ze strony władz samorządowych, jak również poprzez przewozy autobusami szynowymi;
- komunikacja autobusowa - kontynuacja procesu restrukturyzacji i prywatyzacji PKS, generalnie w oparciu o dotychczasowe formy i zasady funkcjonowania, przy uwzględnieniu uwarunkowań organizacyjnych i stosowaniu zasad polityki stymulowania wzrostu popytu na usługi transportowe;
- miejska komunikacja publiczna – restrukturyzacja, zakłada się priorytety dla rozwoju komunikacji publicznej, uzasadnione ekonomicznie wykorzystywanie transportu szynowego w obszarze aglomeracji, szczególnie uzasadnione w obsłudze powiązań z obszarem podmiejskim.

³² Załącznik nr 1/II do Uchwały XLI527/2006 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 30 stycznia 2006 „Małopolska 2015. Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2007 – 2013”.

³³ Uchwała nr XV/174/03 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 22 grudnia 2003r. w sprawie przyjęcia Planu zagospodarowania przestrzennego Województwa Małopolskiego”

W zakresie transportu kolejowego działania powinny objąć w szczególności:

- modernizację linii kolejowej Katowice - Kraków - Tarnów - Medyka do standardów międzynarodowej linii kolejowej E-30;
- budowę nowego odcinka linii kolejowej Podłęże - Tymbark - Muszyna z odgałęzieniem Mszana Dolna - Zakopane jako część międzynarodowej linii CE 65;
- modernizację linii kolejowej Kraków - Tunel - Kozłów jako części międzynarodowej linii CE 65;
- budowę linii kolejowej Kozłów – Charsznica, jako obejścia stacji Tunel;
- modernizacja linii Kraków Główny - Balice jako linii wahadłowej realizującej dojazd do Lotniska Balice (2006-2008);
- modernizację stacji Prokocim poprzez połączenia stacji Prokocim i Nowa Huta;
- wykorzystanie infrastruktury kolejowej do komunikacji miejskiej miasta Krakowa z dojazdami do Wieliczki, Skawiny, Krzeszowic, Miechowa i Bochni;
- Korekta linii kolejowej Skawina – Sucha Beskidzka na odcinku Stryszów – Zembrzyce;
- Modernizacja linii kolejowej Ząbkowice – Kraków Główny (2009 – 2015).

Działania w zakresie infrastruktury transportu lotniczego to:

- Dalsza, intensywna rozbudowa Portu Lotniczego Jana Pawła II w Krakowie dla utrzymania rangi drugiego portu lotniczego w kraju, a w szczególności:
 - wydłużenie drogi startowej do długości 2 800 m wraz z niwelacją terenowej przeszkody lotniczej; - powiększenie płyty postojowej samolotów;
 - powiększenie parkingów dostępnych dla pasażerów;
 - dostosowanie Terminala Pasażerskiego do wymogów Układu z Schengen wraz z modernizacją międzynarodowego przejścia granicznego;
 - budowa strażnicy Lotniskowej Straży Pożarnej

IV.2.2 Małopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2007 – 2013

Ogólne informacje o projektach.

W obszarze infrastruktury dla rozwoju gospodarczego (oś priorytetowa 4) skoncentrowano się na trzech głównych aspektach związanych z infrastrukturalnymi uwarunkowaniami rozwoju Małopolski, przyczyniającymi się do tworzenia sprawnego systemu transportowego w zakresie infrastruktury drogowej, wzmocnienia miejskich systemów transportu publicznego oraz regionalnej sieci kolejowej, a także kreowania korzystnych warunków do lokowania na obszarze regionu inwestycji.

MRPO daje w tym zakresie szereg możliwości wsparcia realizacji niniejszego Planu. Propozycje pozyskania środków pokazano w części programowej Planu (rozdz. VIII, tab. 26).

Działanie 4.2 - Zwiększenie roli transportu zbiorowego w obsłudze regionu

Cel działania:

Poprawa i wzmocnienie na obszarze województwa systemów transportu publicznego, przyczyniających się do zwiększenia jego atrakcyjności gospodarczej, w tym: miejskich systemów transportu publicznego i systemu kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich oraz regionalnej sieci kolejowej.

W ramach działania na wsparcie mogą liczyć inwestycje polegające na zakupie nowego taboru transportu publicznego - wyłącznie autobusy miejskie o zmniejszonej emisji zanieczyszczeń oraz tabor kolejowy służący pasażerskim przewozom regionalnym (tabor kolejowy również na całym obszarze KOM). Dodatkowo w ramach działania przewidziane jest wsparcie dla projektów dotyczących modernizacji regionalnej sieci kolejowej – wyłącznie modernizacja torów kolejowych, w ramach czynnych linii kolejowych, na których dokonywane są regularne połączenia pasażerskie. Zwiększenie efektywności organizacji transportu zbiorowego, przyczyniające się do rozwoju gospodarczego i społecznego miast oraz poprawy stanu środowiska naturalnego, realizowane będzie ponadto poprzez przedsięwzięcia z zakresu inwestycji w infrastrukturę niezbędną do sprawnego funkcjonowania transportu publicznego, przykładowo: budowa węzłów przesiadkowych, parkingów typu „Park & Ride”, a także projekty dotyczące inteligentnych systemów zarządzania transportem publicznym.

Przykładowe projekty podlegające wsparciu programu:

Schemat A: Transport miejski

1. Zakup nowego taboru autobusowego – wyłącznie autobusy o zmniejszonej emisji zanieczyszczeń.
2. Budowa, przebudowa, rozbudowa oraz organizacja stacji przesiadkowych dla wykorzystania różnych środków transportu publicznego, jedynie w połączeniu z typem projektu wymienionym w pkt 1.
3. Organizacja ruchu ułatwiająca sprawne poruszanie się pojazdów transportu publicznego, jedynie w połączeniu z typem projektu wymienionym w pkt 1.
4. Budowa inteligentnych systemów zarządzania komunikacją publiczną, jedynie w połączeniu z typem projektu wymienionym w pkt 1., w tym:
 - tworzenie systemów oraz działań technicznych z zakresu telematyki służących komunikacji publicznej i mających na celu między innymi poprawę jakości obsługi podróżnych, monitoring bezpieczeństwa, w tym m.in. zakup oraz montaż urządzeń z zakresu telematyki, służących komunikacji publicznej np.: systemy dystrybucji i identyfikacji biletów, systemy informacji dla podróżnych (w tym on-line), monitoring bezpieczeństwa, koordynacja rozkładów,
 - zakup oraz montaż systemów elektronicznych automatycznej sprzedaży i identyfikacji biletów, informacji dla pasażerów przy wykorzystaniu różnych form komunikacji publicznej.
5. Projekty integrujące transport publiczny z transportem prywatnym umożliwiające sprawne poruszanie się, jedynie w połączeniu z typem projektu wymienionym w pkt 1, polegające m.in. na:
 - budowie i organizacji wspólnych węzłów przesiadkowych,
 - budowie wspólnych systemów opłat za przewozy,
 - organizacji i koordynacji rozkładów jazdy,
 - budowie i organizacji systemów parkingów „Park&Ride” zwłaszcza przy krańcowych przystankach komunikacji miejskiej w celu ograniczenia natężenia ruchu lub likwidacji części miejsc postojowych (np. na chodnikach) w centrum miasta.

Schemat B: Tabor kolejowy

Zakup taboru kolejowego służącego pasażerskim przewozom regionalnym, także na obszarze KOM.

Schemat C: Regionalna sieć kolejowa

Modernizacja regionalnej sieci kolejowej – modernizacja torów kolejowych, rozumiana jako: modernizacja nawierzchni kolejowej, podtorza oraz budowli inżynierskich i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego w ciągu modernizowanego odcinka linii.

W osi priorytetowej 5 (Krakowski Obszar Metropolitalny) stwierdzono, że prawidłowe funkcjonowanie KOM, rozumianego jako struktura przestrzenna, uwarunkowane jest dostosowaniem jego układu komunikacyjnego do wyzwań właściwych dla metropolii. Dostosowanie to wymaga zarówno sprawnego systemu komunikacji zbiorowej, jak i zapewnienia dogodnego dostępu do stolicy metropolii z zewnątrz, co łącznie powinno umożliwiać rozwój metropolii w wymiarze gospodarczym i społecznym.

W ramach Osi Priorytetowej 5 będzie udzielane bezzwrotne dofinansowanie przedsięwzięć w trzech głównych obszarach:

- wzmocnienia potencjału badawczego KOM,
- rozwoju funkcji metropolitalnych,
- zintegrowanego transportu metropolitalnego.

Działanie 5.3 Rozwój zintegrowanego transportu metropolitalnego

Cel działania:

Osiągnięcie integracji komunikacyjnej obszarów bezpośrednio otaczających Kraków ze stolicą metropolii poprzez poprawę standardów transportu publicznego oraz zwiększenie udziału tego typu transportu w przewozach pasażerskich, a także polepszenie dostępności komunikacyjnej portu lotniczego Kraków-Balice.

W ramach działania realizowane będą projekty koncentrujące się na zapewnieniu zrównoważonego rozwoju KOM i wzmocnieniu funkcji metropolitalnych. Realizowane projekty powinny przyczyniać się do budowy spójnego i efektywnego systemu przewozów pasażerskich na terenie aglomeracji krakowskiej (Kraków i jego strefa podmiejska). Projekty z zakresu transportu publicznego realizowane na obszarach nie wymienionych w ramach tego działania będą kwalifikować się do Działania 4.2.

Przykładowe rodzaje projektów:

Schemat A: Rozwój zintegrowanego transportu metropolitalnego

1. Budowa nowych połączeń metropolitalnych lub wydłużenie sieci komunikacji metropolitalnej – połączenia Krakowa z okolicznymi miejscowościami (w strefie podmiejskiej), oraz projekty integrujące transport publiczny z transportem prywatnym umożliwiające sprawne poruszanie się w strefie podmiejskiej w ramach KOM, w tym:
 - zakup nowego taboru autobusowego – wyłącznie autobusy o zmniejszonej emisji zanieczyszczeń,
 - organizacja ruchu ułatwiająca sprawne poruszanie się pojazdów komunikacji zbiorowej (np. organizacja pasa ruchu dla pojazdów komunikacji zbiorowej),
 - budowa wspólnych systemów opłat za przewozy,
2. Budowa inteligentnych systemów zarządzania komunikacją aglomeracyjną, w tym:
 - wykorzystanie technologii GPS w zarządzaniu komunikacją (np. monitoring bezpieczeństwa, koordynacja rozkładów),

- zakup oraz montaż systemów elektronicznych automatycznej sprzedaży i identyfikacji biletów, informacji dla pasażerów przy wykorzystaniu różnych form komunikacji (autobus, tramwaj, kolej aglomeracyjna),

3. Budowa i organizacja systemów „Park&Ride”.

Schemat B: Infrastruktura okołolotniskowa

Inwestycje w infrastrukturę okołolotniskową MPL Kraków-Balice związaną z transportem (komplementarnie do wsparcia udzielanego w ramach PO Infrastruktura i Środowisko).

IV.3 Kontekst lokalny

IV.3.1 Polityka transportowa Krakowa

Wyciąg z zapisów polityki transportowej Krakowa na lata 2007 - 2015³⁴ dotyczących transportu zbiorowego:

- Dążenie do spójności systemów transportowych: lokalnego (miejskiego i podmiejskiego), regionalnego, krajowego i kontynentalnego, pozostających w zasięgu dostępności mieszkańców ze szczególną uwagą skierowaną na rozwój powiązań regionalnych i metropolitalnych, w tym z wykorzystaniem istniejących linii kolejowych.
- Dążenie do integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemu transportu zbiorowego drogowego i kolejowego (węzły przesiadkowe, w tym w układzie „drzwi w drzwi”, wspólne rozkłady jazdy i jednolity system taryfowy, z dążeniem do wprowadzenia biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników obsługujących aglomerację).
- Integracja przestrzenna i funkcjonalna miejskiego podsystemu transportu zbiorowego z innymi podsystemami (w tym parkingi przesiadkowe samochodów oraz umożliwienie wykorzystania środków transportu zbiorowego do przewozu rowerów).
- Racjonalizacja układu linii i rozkładów jazdy, w dostosowaniu do aktualnych i potencjalnych potrzeb, uwzględniająca między innymi lepsze wykorzystanie transportu szynowego i eliminację konkurencyjności z liniami autobusowymi.
- Wzmacnianie roli tramwaju jako podstawowego środka w przewozach transportem zbiorowym przez:
 - wykorzystanie potencjalnych możliwości istniejącego systemu tramwajowego i sukcesywne jego modernizowanie, powstrzymujące proces dekapitalizacji torowisk i taboru,
 - stopniowe zastępowanie obecnego taboru nowoczesnym taborem niskopodłogowym,
 - dążenie do oddzielenia ruchu tramwajowego od ruchu samochodowego, z możliwością wspólnego poruszania się z autobusami transportu zbiorowego, zwiększenie zakresu uprzywilejowania tramwaju w ruchu miejskim, w tym na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną,
 - uzupełnienie sieci szynowej o kolejne odcinki przewidziane w planie rozwoju systemu transportu szynowego, w tym o odcinki poprawiające niezawodność

³⁴ „Polityka transportowa dla miasta Krakowa na lata 2007 – 2015”, Uchwała Rady Miasta Krakowa Nr XVIII/225/07 z dnia 4 lipca 2007 r.

funkcjonowania, przy czym priorytety i kolejność inwestowania w nowe trasy powinny wynikać z pełnej analizy efektywności ekonomiczno – finansowej i funkcjonalnej możliwych scenariuszy rozwojowych.

- Wprowadzenie na najbardziej zatłoczonych ciągach o znaczeniu podstawowym dla komunikacji autobusowej (o dużych potokach pasażerów i częstotliwościach kursowania) wydzielonych pasów autobusowych (ewentualnie wspólnych z torowiskami i przystankami tramwajowymi) oraz wprowadzanie dla nich na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną priorytetów w ruchu.
- Wprowadzanie zaawansowanych systemów sterowania dyspozytorskiego dla pojazdów transportu zbiorowego, w celu racjonalnego wykorzystania taboru i jak najlepszego sprostania potrzebom podróżnych z wdrażaniem nowoczesnych technologii pozycjonowania pojazdów.
- Lepsze dostosowanie transportu zbiorowego do potrzeb pasażerów, poprzez dostosowywanie usługi do indywidualnych potrzeb podróżnych w wybranych obszarach miasta (z wykorzystaniem pojazdów o małej pojemności).
- Rozwój zaawansowanych systemów informowania pasażerów, w tym o nadjeżdżających pojazdach, aktualnych warunkach ruchu, możliwości przesiadek, czasie przejazdu.
- Inspirowanie wymiany taboru autobusowego przez miejskiego przewoźnika na pojazdy niskopodłogowe, ekologiczne; promowanie wykorzystywania przez przewoźników pojazdów zasilanych gazem i innymi „czystymi paliwami”.
- Artykulacja i obrona interesów klientów transportu zbiorowego i zmniejszanie zagrożenia bezpieczeństwa osobistego pasażerów (monitorowanie pojazdów, dworców, przystanków).
- Przyjęcie do planowania dostosowania podaży do popytu według założeń napelnień pojazdów transportu zbiorowego w godzinach szczytu zestawionych w tabeli poniżej:

Tabela 24. Założenia napelnień pojazdów transportu zbiorowego w godzinach szczytu

Standard napelnienia		
rok 2000	rok 2008	rok 2015
6 -7 osób na m2	5 osób na m2 (etap)	4 osoby na m2 (perspektywa)

IV.3.2 Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Krakowa³⁵

W studium określono rolę i zasady rozwoju transportu zbiorowego miejskiego i zamiejskiego, w tym kolei oraz zasady koordynacji i integracji systemu.

Kierunki rozwoju transportu publicznego to:

³⁵ *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa, Uchwała Rady Miasta Krakowa Nr XII/87/03 z dnia 16 kwietnia 2003 r*

- Uzyskanie szybkich kolejowych powiązań krajowych (powiązanie ze stolicą i z centrami regionalnymi) oraz europejskich; w myśl umów AGC i AGTC – w ruchu pasażerskim uzyskanie w wyniku modernizacji prędkości 160 km/h.
- Lepsze dostosowanie układu kolejowego do obsługi strefy podmiejskiej i Miasta (równoodstępowy ruch wahadłowy o stosunkowo dużej częstotliwości, dopuszczenie autobusów szynowych na fragmenty sieci kolejowej, a w przyszłości ruchu pojazdów dwusystemowych) – stworzenie szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) jako elementu (podsystemu) Zintegrowanego Systemu Transportu Zbiorowego. Etapowanie wdrożenia systemu SKA obejmować będzie:
 - I etap - uruchomienie systemu opartego na trzech liniach: Kraków – Skawina, Kraków – Wieliczka, Kraków – Krzeszowice,
 - II etap - rozszerzenie systemu do pełnego zakresu, tj. uruchomienie trzech następnych linii: Kraków – Miechów, Kraków – Balice, Kraków – Bochnia.
- Rozwój tramwaju klasycznego obejmujący nowe trasy:
 - Salwator - Trasa Pychowicka – odcinek o długości ok. 2,0 km,
 - ul. Pawia do połączenia z odc. wychodzącym z tunelu pod PKP – odcinek ok. 0,5 km,
 - Mistrzejowice - Rakowice – odcinek ok. 4,5 km,
 - Pętla Kurdwanów - Zakopiańska – odcinek ok. 1,2 km,
 - ciąg ul. Lipska - Surzyckiego - Christo Botewa do ul. Półłanki – odcinek ok. 4,6 km,
 - ul. Mogilska - Rondo Kocmyrzowskie trasą od Mogilskiej w sąsiedztwie terenów PLIVA, pasem startowym b. lotniska w Czyżynach - odcinek ok. 4.8 km.

Łącznie - ok. 18 km.
- Układ sieci Krakowskiego Szybkiego Tramwaju (KST) wymaga budowy nowych odcinków:
 - dla osi płn. – pld. 4 odcinki sieci o długości łącznie 15,2 km (nie licząc odcinka Rondo Mogilskie – Lubomirskiego – tunel – Kamienna),
 - dla osi wschód – zachód 1 odcinek sieci o dł. 950 m (Aleje Słowackiego),
 - dla osi pld. - zach. – płn.-wsch. 3 odcinki o łącznej długości 9 km,
 - odcinek wzdłuż Al. Pokoju: Rondo Dywizjonu 303 – Rondo Czyżyńskie,
 - połączenie ciągu Stella Sawickiego z Al. Jana Pawła II w rejonie zespołu Politechnika Czyżyny.
- Budowa o wskazanej lokalizacji 11 nowych dworców i pętli autobusowych/mikrobusowych dla powiązań podmiejskich oraz 4 wewnątrz - miejskich.

IV.3.3 Strategia Rozwoju Krakowa ³⁶

Mocne strony:

- Dobre usytuowanie komunikacyjne Krakowa.
- Zachowanie przez wspólnotę samorządową własności firm świadczących publiczne usługi komunalne (w tym MPK).

Słabe strony:

- Słabe preferencje transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego.
- Dekapitalizacja układu drogowego i tramwajowego.

³⁶ *Strategia Rozwoju Krakowa, Uchwała Nr LXXV/742/05 Rady Miasta Krakowa z dnia 13 kwietnia 2005*

Fragment z zapisanej wizji Krakowa:

.... Kraków jawi się jako miasto nowoczesnych rozwiązań komunikacyjnych, po którym łatwo poruszać się pieszo, na rowerze, tramwajem czy samochodem. Transport publiczny jest wybierany przez mieszkańców jako najskuteczniejszy i najtańszy sposób przemieszczania się z pracą, domem, sklepem i miejscami wypoczynku.

W ramach celu strategicznego I: „Kraków miastem konkurencyjnej i nowoczesnej gospodarki” występują cele operacyjne o charakterze podstawowym dla transportu; I.2: Poprawa dostępności komunikacyjnej oraz I.3: Rozwój infrastruktury technicznej, które powinny być szczegółowo ujęte m.in. w dokumencie „Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego”.

W komentarzu do powyższego zakresu stwierdza się, że należy powiązać system transportowy Miasta z układem regionalnym, krajowym i europejskim. Priorytetowe znaczenie dla poprawy dostępności komunikacyjnej ma rozbudowa infrastruktury technicznej obsługi transportu takiej, jak: parkingi, dworce autobusowe, zintegrowane węzły przesiadkowe, subcentra logistyczne oraz system sterowania ruchem. Bardzo istotny jest również rozwój miejskiego transportu zbiorowego oraz poprawa standardu usług transportu publicznego i zwiększenie jej roli w celu podniesienia konkurencyjności tej formy transportu w stosunku do komunikacji indywidualnej.

IV.3.4 Wieloletni Plan Inwestycyjny Miasta Krakowa na lata 2007 – 2016

Na etapie przygotowywania niniejszego Planu obowiązująca jest uchwała Rady Miasta Krakowa nr VII/108/07 z dnia 28 lutego 2007 r. w sprawie zmiany uchwały Nr VI/62/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 14 lutego 2007 r. w sprawie przyjęcia Wieloletniego Planu Inwestycyjnego Miasta Krakowa na lata 2007-2016. Projekty z zakresu transportu publicznego zamieszczone w niniejszym planie, a nie mające jeszcze swojego odzwierciedlenia w WPI zostaną uwzględnione w kolejnej jego aktualizacji. Ich zestawienie przedstawiono w części niniejszego dokumentu poświęconej planowi finansowemu.

IV.4 Konkluzja

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że różnej skali dokumenty dotyczące polityki i strategii bardzo istotną rolę przypisują transportowi zbiorowemu w miastach.

Niniejszy Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego jest w całej rozciągłości współbrzmiający z analizowanymi dokumentami.

V. Cele i wskaźniki realizacji Planu

V.1 Cel główny i cele szczegółowe

Celem Planu jest wyznaczenie priorytetów oraz ustalenie zasad realizacji założeń polityki transportowej Miasta, ze szczególnym odniesieniem do transportu publicznego osób, dla stworzenia sprawnego systemu transportowego miasta jako rozwijającego się regionalnego centrum mieszkalnictwa, gospodarki, nauki, usług i przemysłu. Cel ten związany jest ściśle z aktualnym planem finansowym oraz systemem zarządzania Miastem i współpracą

z gminami ościennymi oraz w ramach tworzącego się Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego.

Celem utylitarnym Planu jest przygotowanie zadań rozwojowych jako narzędzi osiągania celów szczegółowych w polityce transportowej Miasta, w tym: przygotowanie tych zadań, dokonanie przeglądu zakresu i stopnia skoordynowania z dziedzinami pokrewnymi (planowanie przestrzenne, drogownictwo, sterowanie ruchem) oraz uzgodnienia zasad ich realizacji.

Celem wdrożeniowym Planu jest umożliwienie przygotowania wniosków do programów operacyjnych, odnoszących się do transportu publicznego, w tym jako cel cząstkowy - przygotowania transportu dla potrzeb EURO 2012 jako podsystemu obsługi kibiców i gości, a mianowicie:

- Programu Operacyjnego szczebla krajowego „Infrastruktura i Środowisko”, finansowanego ze środków Funduszu Spójności Unii Europejskiej, w Osiach Priorytetowych i Działaniach:
 - Oś VII – „Transport przyjazny środowisku”, w tym:
 - Działanie:7.1.: „Rozwój transportu kolejowego”;
 - Działanie 7.3: *Transport miejski w obszarach metropolitalnych*”.
 - Oś VIII – „Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe”. w tym:
 - Działanie:8.3.: „Rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych”.
- Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007 – 2013 w Priorytecie 5 „*Krakowski Obszar Metropolitalny*” (w ramach Osi priorytetowej 5.3. „*Rozwój zintegrowanego transportu metropolitalnego*”).

Plan opracowany został na podstawie informacji i diagnozy przeprowadzonej w sposób ekspercki, na podstawie rutynowych zbiorów informacji, gromadzonych przez jednostki miejskie. Miasto w sposób systematyczny prowadzi badania i pomiary ruchu i zachowań mieszkańców oraz gromadzi dane i oceny funkcjonowania, zarówno poprzez swoje służby, jak i badania prowadzone przez zewnętrzne, niezależne podmioty.

Fazę planowania strategicznego Planu oparto na dotychczasowych działaniach Miasta, wyrażonych w dokumentach strategicznych, spośród których w chwili obecnej wiążące są:

- 1) **Strategia Rozwoju Krakowa**, uchwała Nr LXXV/742/05 Rady Miasta Krakowa z dnia 13 kwietnia 2005 r.
- 2) **Polityka transportowa dla Miasta Krakowa na lata 2007-2015**, przyjęta uchwałą Rady Miasta Krakowa Nr XVIII/225/07 z dnia 4 lipca 2007 r.
- 3) **Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego**, przyjęte uchwałą Rady Miasta Krakowa Nr XII/87/03 z dnia 16 kwietnia 2003 r.
- 4) **Strategia rozwoju województwa małopolskiego na lata 2007-2013**, przyjęta Uchwałą Nr XLI/527/2006 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 30 stycznia 2006 r. **Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego**, przyjęty Uchwałą Nr XV/174/03 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 22 grudnia 2003 r.

- 6) **Wieloletni Plan Inwestycyjny miasta Krakowa na lata 2007 – 2016**, przyjęty Uchwałą Nr VI/62/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 14 lutego 2007 r. z późn. zmianami.

Działania podejmowane dla realizacji celów wymienionych w ww. dokumentach mają doprowadzić m.in. do:

- integracji systemu transportowego wewnętrznej (w obrębie Krakowa i Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego) i w powiązaniach zewnętrznych,
- przygotowania terenów wyposażonych w infrastrukturę techniczną, łatwo dostępnych dla inwestorów na obszarze KOM,
- poprawę bezpieczeństwa w transporcie oraz stanu środowiska naturalnego i kulturowego.

W powołanych dokumentach jako cele strategiczne zostały sformułowane następująco:

Głównym celem przekształceń i rozwoju oraz funkcjonowania systemu transportu Krakowa jest stworzenie warunków dla sprawniejszego i bezpieczniejszego przemieszczania osób (...), przy spełnieniu wymogów ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska, a przez to poprawa dostępności komunikacyjnej w obrębie miasta oraz z terenów obszaru metropolitalnego, województwa i kraju. Eksploatacja, modernizacja i rozwój systemu transportu powinny służyć stymulowaniu rozwoju gospodarczego (w tym wspieraniu tworzenia nowych miejsc pracy i aktywizacji inwestycyjnej) kształtowaniu ładu przestrzennego, ochronie dziedzictwa kulturowego, poprawie wizerunku Krakowa i umacnianiu jego funkcji metropolitalnych oraz zmniejszeniu różnicowań w rozwoju i jakości życia w poszczególnych obszarach miasta.

Z celu głównego wynikają następujące cele szczegółowe:

- cel 1): zapewnienie sprawności funkcjonowania systemu transportu miasta jako zrównoważonego w sensie gospodarczym, środowiskowym i społecznym;
- cel 2): dalsze wzmacnianie roli i poprawa jakości transportu zbiorowego;
- cel 3): wykształcenie zintegrowanego systemu metropolitalnego, zapewniającego dostępność w układzie regionu, kraju i Europy.

V.2 Zadania do osiągnięcia zakładanych celów w ramach ZPRTP

Cel 1: Zrównoważenie systemu transportu wymaga podjęcia następujących zadań:

- w zakresie planowania: w ramach zasad zarządzania transportochłonnością i mobilnością zapewnienie potrzebnej przestrzeni dla urządzeń transportu publicznego (trasy, przystanki, węzły przesiadkowe) a także poziomu dostępności i osiągalności:
 - i. dostępu do przystanków transportu publicznego w izolinii 500 m dla 80% mieszkańców,
 - ii. w obszarze metropolii: dojazdu do centrum Krakowa w izochronie 60 minut dla 80% mieszkańców,
 - iii. w obszarze miasta: dojazdu do centrum Krakowa w izochronie 30 minut dla 80% mieszkańców,
- w zakresie zarządzania: w ramach koordynacji działań wszystkich służb miasta i w ramach współpracy z podmiotami zewnętrznymi – zawarcie stosownych porozumień

i umów w ramach Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego zaś w ramach umów o świadczenie usług przewozowych z podmiotami gospodarczymi – zapewnienie skoordynowania poszczególnych trakcji oraz wystarczającej podaży usług dla osiągnięcia standardów dostępności, osiągalności i zapewnienia pojazdów

Cel 2: Wzmacnianie roli transportu publicznego wymaga podjęcia następujących zadań:

- w zakresie planowania: uwzględnienia zasady intensywnego rozwoju podsystemu, przez uzyskanie wskaźników podziału zadań przewozowych na poziomie: 35 - 40% transport publiczny, 30% transport indywidualny (samochodowy), 30 - 35% ruch pieszy i rowerowy (w tym do 10% sam ruch rowerowy), przy czym dla obszaru centrum (strefa A - C parkowania) podział ten wynieść winien odpowiednio: 45% transport publiczny, 15% transport indywidualny (samochodowy), 30% ruch pieszy, 10% ruch rowerowy
- w zakresie zarządzania: w ramach wprowadzania nowoczesnych środków technicznych i organizacyjnych - podporządkowanie rozwiązań projektowych i organizacyjnych priorytetowi transportu publicznego bezwzględnie w strefie centralnej (strefy A – C parkowania) oraz w miarę możliwości uwarunkowań lokalnych w pozostałych strefach; ponadto polityka zwiększania użytkowania roweru w codziennych podróżach po mieście służy zwiększeniu możliwości osiągnięcia zakładanych wskaźników podziału zadań przewozowych; efektem winno być zmniejszenie zatłoczenia w stosunku do roku wyjściowego o ok. 20% (mierząc poziomem swobody ruchu).

Cel 3: Wykształcenie zintegrowanego systemu metropolitalnego wymaga podjęcia następujących zadań:

- w zakresie planowania: doprowadzenie do przyjęcia planu i strategii funkcjonowania obszaru metropolitalnego, obejmującego plan sieci transportu publicznego, zasady obsługi pasażerów, politykę taryfową wraz z zasadami finansowania przez poszczególnych uczestników porozumień.

VI. Priorytety rozwoju transportu publicznego na obszarze realizacji Planu

Zgodnie z dokumentem Polityki transportowej dla Miasta Krakowa podstawowe cele do osiągnięcia, wynikające z nich zadania oraz mierniki oceny ich realizacji są następujące:

Cele polityki transportowej	Zakres działań	Mierniki oceny realizacji celów
1) Zapewnienie sprawności funkcjonowania systemu transportu miasta jako zrównoważonego wobec czynników gospodarczych, środowiskowych i społecznych	<u>Planowanie:</u> <u>Transporto-chłonność i mobilność</u>	(i) Podział zadań przewozowych, udział transportu publicznego [%] (ii) Udział przewozów transportem szynowym [%]
	<u>Zarządzanie:</u> <u>Koordinacja w zakresie zrównoważonego rozwoju</u>	(iii) Liczba pasażerów transportu publicznego, udział w liczbie mieszkańców [osób], [% l. mieszkańców] (iv) Napelnienie rzeczywiste pojazdów ³⁷ [pas/1 m ²] (v) Udział w sieci odcinków o zintegrowanych funkcjach różnych środków przewozowych i wyposażonych w zaawansowane sterowanie [%] (vi) Udział w ofercie usług dla niepełnosprawnych [%]
2) Wzmacnianie roli i poprawa jakości transportu zbiorowego	<u>Planowanie:</u> <u>Transporto-chłonność i mobilność</u>	(vii) Podział zadań przewozowych, udział transportu publicznego [%] Udział przewozów transportem szynowym [%]
	<u>Zarządzanie:</u> <u>Koordinacja w zakresie zrównoważonego rozwoju</u>	(viii) Podział zadań przewozowych, udział transportu publicznego [%] Udział przewozów transportem szynowym [%]
3) Wykształcenie zintegrowanego systemu metropolitalnego, zapewniającego dostępność w układzie regionu, kraju i Europy	<u>Planowanie:</u> <u>Transporto-chłonność i mobilność</u>	(ix) Podział zadań przewozowych, udział transportu publicznego [%] Udział przewozów transportem szynowym [%]
	<u>Zarządzanie:</u> <u>Koordinacja w zakresie zrównoważonego rozwoju</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Liczba pasażerów transportu publicznego, udział w liczbie mieszkańców [osób], [% l. mieszkańców], • Udział w sieci odcinków o zintegrowanych funkcjach różnych środków przewozowych i wyposażonych w zaawansowane sterowanie [%], Udział w ofercie usług dla niepełnosprawnych [%]

VII. Zestawienie zadań planowanych do realizacji w latach 2007 – 2013

Plan był stworzony na podstawie planów wieloletnich, jakimi dysponuje Gmina, a potrzeby rozwoju transportu publicznego, wynikające z uchwalonej polityki i możliwości pełnej realizacji wymagałyby wydatnego zwiększenia zakresu rzeczowego i finansowego programu, kosztem ograniczenia skali i tempa rozwoju innych dziedzin, np. infrastruktury drogowej. Po debacie uznano, iż należy działania rozłożyć na dłuższy okres w dążeniu do nienaruszania równowagi między różnymi dziedzinami.

W tabeli 25 zestawiono zadania zrealizowane w roku 2007, a przewidziane do współfinansowania ze środków unijnych, zadania planowane do realizacji w latach 2008-2013 oraz zadania, których przygotowanie bądź rozpoczęcie przewidziane jest w tym okresie, a których zakończenie przewiduje się po okresie planowania objętym planem.

³⁷ wskaźnik powinien być ustalany oddzielnie jako wartość w godz. szczytu, oddzielnie jako średnia ważona dla okresów dłuższych; wskaźnik oddzielnie dla poszczególnych środków przewozowych.

Tabela 25. Zestawienie zadań przeznaczonych do realizacji w latach 2007 – 2013

Lp.	Nazwa zadania	Etap realizacji	Przewidywany okres realizacji	Oczekiwane rezultaty	Podsystemy transportowe integrowane w ramach zadania	Szacunkowy koszt całkowity do poniesienia w latach 2007-2013 w tys. zł	Podmioty oraz instytucje uczestniczące w realizacji	Nakłady przewidziane do poniesienia na projekt po roku 2013
1	Przebudowa al. 29 Listopada z budową wydzielonych pasów dla komunikacji zbiorowej	Inwestycja zrealizowana	2007 - 2010	Zwiększenie efektywności funkcjonowania komunikacji zbiorowej, skrócenie czasu podróży, zwiększenie udziału ekologicznego transportu w przewozach	układ linii transportu publicznego, sieć drogowa	26 765,52	Gmina Miejska Kraków	
2	Przebudowa ul. Konopnickiej z budową wydzielonych pasów dla komunikacji zbiorowej	Inwestycja zrealizowana	2007 - 2010	Zwiększenie efektywności funkcjonowania komunikacji zbiorowej, skrócenie czasu podróży, zwiększenie udziału ekologicznego transportu w przewozach	układ linii transportu publicznego, sieć drogowa	13 571,00	Gmina Miejska Kraków	
3	Rozbudowa węzła: Andersa/ Stella-Sawickiego/ Bora-Komorowskiego/ Dobrego Pasterza/ Wiślickiej/ Okulickiego wraz z linią tramwajową KST "Stella Sawickiego"	Inwestycja w przygotowaniu	2006 - 2017	Zwiększenie efektywności funkcjonowania komunikacji zbiorowej, skrócenie czasu podróży, ochrona środowiska, zwiększenie udziału ekologicznego transportu w przewozach	układ linii transportu publicznego, organizacja i zarządzanie ruchem, sieć drogowa	209 200,00	Gmina Miejska Kraków	
4	Rozbudowa infrastruktury transportu publicznego w Krakowie, Podprojekt 1 – Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II”: 1. Budowa linii	Inwestycja w przygotowaniu + Inwestycja w realizacji	2006 - 2010	Zwiększenie efektywności funkcjonowania komunikacji zbiorowej, skrócenie czasu podróży, zwiększenie udziału ekologicznego transportu w przewozach	układ linii transportu publicznego, informacja pasażerska, organizacja i zarządzanie ruchem, sieć drogowa	379 440,00	Gmina Miejska Kraków, MPK	

	tramwajowej KST N-S, etap II A: Rondo Grzegórzeckie – Most Kotlarski – Klimeckiego - ul. Lipska wraz z przebudową pasa drogowego i budową ul. Kuklińskiego. 2. Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego (24 szt.)							
5	Rozbudowa infrastruktury transportu publicznego w Krakowie, Podprojekt 1 – Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II” Przebudowa ul. Długiej wraz z torowiskiem i skrzyżowaniem z ul. Basztową, przebudowa torowiska tramwajowego w al. Słowackiego na odcinku od ul. Długiej do ul. Kamiennej	Inwestycja w przygotowaniu	2005 - 2011	Zwiększenie efektywności funkcjonowania komunikacji zbiorowej, skrócenie czasu podróży	układ linii transportu publicznego, zarządzanie (uspokojenie) ruchem drogowym	37 441,00	Gmina Miejska Kraków	
6	Budowa linii tramwajowej łączącej ul. Brożka oraz Kampus UJ wraz z systemem sterowania ruchem i nadzoru	Inwestycja w przygotowaniu	2010-2012	Wzrost efektywności funkcjonowania komunikacji miejskiej, zwiększenie udziału ekologicznego transportu w przewozach	organizacja i zarządzanie ruchem; układ linii transportu publicznego;	253 975,00	Gmina Miejska Kraków	

7	Zakup 10 sztuk niskopodłogowych pojazdów tramwajowych o długości 32 m. dla potrzeb zadania Budowa linii tramwajowej łączącej ul. Brożka oraz Kampus UJ wraz z systemem sterowania ruchem i nadzoru	Inwestycja w przygotowaniu	2010-2011	Zwiększenie efektywności funkcjonowania komunikacji zbiorowej, skrócenie czasu podróży, zwiększenie udziału ekologicznego transportu w przewozach	układ linii transportu publicznego, informacja pasażerska, organizacja i zarządzane ruchem	91 014,00	MPK	
8	Przebudowa (modernizacja) z rozbudową hali głównej Stacji Obsługi i Remontów	Inwestycja w przygotowaniu	2010-2011	Poprawa efektywności obsługi zwiększonej ilości niskopodłogowych tramwajów	organizacja i zarządzanie ruchem; układ linii transportu publicznego;	75 845,00	MPK	
9	Krakowski Szybki Tramwaj, linia N-S, etap I - obszar 1,4,5,6	Inwestycja w realizacji	2000 - 2008	Zwiększenie efektywności funkcjonowania komunikacji zbiorowej, skrócenie czasu podróży, zwiększenie udziału ekologicznego transportu w przewozach	układ linii transportu publicznego, sieć drogowa	85 600,00	Gmina Miejska Kraków	
10	Sterowanie ruchem dla KST	Inwestycja w realizacji	2005 - 2008	Zwiększenie efektywności funkcjonowania komunikacji zbiorowej, skrócenie czasu jazdy, zwiększenie udziału ekologicznego transportu w przewozach	zarządzanie ruchem pojazdów transportu publicznego i drogowego	21 520,00	Gmina Miejska Kraków	
11	Krakowski Szybki Tramwaj, linia N-S, etap I - obszar 2,3 (tunel KST - od wiaduktu al. 29 Listopada do Ronda Mogińskiego)	Inwestycja w realizacji	2000 - 2009	Zwiększenie efektywności funkcjonowania komunikacji zbiorowej, skrócenie czasu podróży, zwiększenie udziału ekologicznego transportu w przewozach	układ linii transportu publicznego, zarządzanie ruchem pojazdów, sieć drogowa	124 400,00	Gmina Miejska Kraków	

12	Budowa terminala autobusowego w rejonie estakady ul. Wielicka - ul. Powstańców Wielkopolskich	Inwestycja w przygotowaniu	2005 - 2013	Zwiększenie efektywności funkcjonowania komunikacji miejskiej, wzrost dostępności usług komunikacji miejskiej	układ linii transportu publicznego, sieć kolejowa, sieć drogowa	10 600,00	Gmina Miejska Kraków	
13	Budowa KST, linia N-S, etap II B (ul. Lipska - ul. Wielicka)	Inwestycja w przygotowaniu	2006 - 2013	Zwiększenie efektywności funkcjonowania komunikacji zbiorowej, skrócenie czasu podróży	układ linii transportu publicznego, sieć drogowa	82 000,00	Gmina Miejska Kraków	
14	Budowa linii tramwajowej Rakowice - Mistrzejowice	Inwestycja w przygotowaniu	2004 - 2015	Zwiększenie efektywności funkcjonowania komunikacji zbiorowej, skrócenie czasu podróży, zwiększenie udziału ekologicznego transportu w przewozach	układ linii transportu publicznego, sieć drogowa	67 280,00	Gmina Miejska Kraków	
15	Budowa KST, linia N-S etap III (os. Krowodrza Górka - os. Górka Narodowa)	Inwestycja w przygotowaniu	2008 - 2018	Zwiększenie efektywności funkcjonowania komunikacji zbiorowej, skrócenie czasu podróży	układ linii transportu publicznego, informacja pasażerska, sieć drogowa	10 000,00	Gmina Miejska Kraków	69 500,00
16	Budowa KST, linia W-Z "Słowackiego"	Inwestycja w przygotowaniu	2008 - 2015	Skrócenie czasu podróży komunikacją miejską	układ linii transportu publicznego, sieć drogowa	1 700,00	Gmina Miejska Kraków	34 600,00
17	Budowa Trasy Zwierzynieckiej wraz z linią tramwajową, terminalem tramwajowo - autobusowym i parkingiem Park & Ride oraz budową nowego odc. Ul. Księcia Józefa	Inwestycja w przygotowaniu	2006 - 2017	Zwiększenie efektywności funkcjonowania komunikacji zbiorowej, skrócenie czasu podróży, rozszerzenie usług komunikacji publicznej	układ drogowy; układ linii transportu publicznego, sieć drogowa	2 400,00	Gmina Miejska Kraków	1 448 100,00

18	Budowa Trasy Łagiewnickiej wraz z linią tramwajową	Inwestycja w przygotowaniu	2005 - 2017	Skrócenie czasu podróży komunikacją miejską, zwiększenie udziału ekologicznego transportu zbiorowego,	sieć drogowa; układ linii transportu publicznego, sieć kolejowa	37 200,00	Gmina Miejska Kraków	751 200,00
19	Rozbudowa systemu Krakowskiej Karty Miejskiej w obszarze aglomeracyjnym	Inwestycja w przygotowaniu	2009	Zwiększenie efektywności funkcjonowania komunikacji zbiorowej	Informacja pasażerska, inteligentne systemy transportowe	10 000,00	MPK	
20	Szybka Kolej Aglomeracyjna. Łącznica kolejowa Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki.	Inwestycja w przygotowaniu + Inwestycja w realizacji	2007 - 2018	Wzrost efektywności funkcjonowania komunikacji miejskiej i podmiejskiej, zwiększenie udziału ekologicznego transportu zbiorowego, skrócenie czasu podróży	informacja pasażerska; układ linii transportu publicznego; sieć drogowa, sieć kolejowa	760,00	PKP PLK, PKP PR, Gmina Miejska Kraków	514 500,00
21	Budowa estakady w ciągu ulic: Nowohuckiej i Powstańców Wielkopolskich	Inwestycja w przygotowaniu	2009 - 2011	Zwiększenie efektywności funkcjonowania komunikacji zbiorowej, skrócenie czasu podróży	układ drogowy; układ linii transportu publicznego, sieć drogowa	70 750,72	Gmina Miejska Kraków	
22	Przebudowa węzła rozjazdów Dietla – Starowiślna wraz z linią tramwajową na odcinkach: ul. Sebastiana – ul. Blich oraz węzeł Poczta Główna – ul. Dietla	Inwestycja zrealizowana	2008 - 2009	Zwiększenie efektywności funkcjonowania komunikacji zbiorowej, skrócenie czasu podróży	układ linii transportu publicznego, informacja pasażerska, organizacja i zarządzane ruchem	34 680,00	Gmina Miejska Kraków	
23	Zakupy ekologicznego taboru autobusowego komunikacji miejskiej (150 pojazdów)	Inwestycja w przygotowaniu + Inwestycja w realizacji	2009 - 2015	Zwiększenie efektywności funkcjonowania komunikacji zbiorowej	układ linii transportu publicznego, sieć drogowa	131 355,00	MPK	30 000,00

VIII. Plan finansowy na lata 2007 – 2013

Realizacja każdej długoterminowej strategii rozwoju wymaga stosowania nowoczesnych metod wprowadzania w życie ustalonych planów krótkoterminowych i programów. W celu skutecznego zarządzania miastem władze Krakowa opracowały Wieloletni Program Inwestycyjny (WPI). Jest on oparty na założeniach planowania rozwoju strategicznego Miasta. W ten sposób strategia rozwoju uzyskała formułę wykonawczą w zakresie przedsięwzięć inwestycyjnych. Wieloletni program inwestycyjny wskazuje poszczególne fazy procesów inwestycyjnych, począwszy od prac przygotowawczych (opracowanie koncepcji, studiów programowych, rozwiązywanie problemów terenowo-prawnych) poprzez przygotowanie dokumentacji wykonawczej do poszczególnych etapów realizacji inwestycji.

WPI stanowi gwarancję wykorzystania pozyskanych środków zgodnie z przeznaczeniem i określonym harmonogramem. Jest dokumentem hierarchizującym zadania inwestycyjne ze względu na wymóg efektywności ekonomicznej, konieczność spełnienia zobowiązań prawnych i instytucjonalnych oraz realizację zasady zrównoważonego rozwoju miasta. WPI, gwarantujący ciągłość realizacji zadań wieloletnich, wykorzystuje się także w staraniach o pozyskanie potrzebnych środków finansowych ze źródeł zewnętrznych.

WPI Gminy Miejskiej Kraków jest programem rolowanym, który rokrocznie jest uchwalany przez Radę Miasta Krakowa na dziewięcioletni okres projekcji. Jak już wspomniano, na etapie przygotowywania niniejszego Planu obowiązująca jest uchwała Rady Miasta Krakowa nr VII/108/07 z dnia 28 lutego 2007 r. w sprawie zmiany uchwały Nr VI/62/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 14 lutego 2007 r. w sprawie przyjęcia Wieloletniego Planu Inwestycyjnego Miasta Krakowa na lata 2007-2016.

Projekt „Zintegrowany Transport Publiczny, etap II” (zadania 4 i 5 z tabeli 25) będzie realizowany przez Gminę Miejską Kraków we współpracy z MPK w ramach tzw. inicjatywy JASPERS. Beneficjentem środków unijnych dla tych zadań będzie MPK. Gmina Miejska Kraków przekaze MPK środki na komponenty miejskie w formie dokapitalizowania w latach 2010 – 2014.

Tabela 26. Planowane do realizacji projekty inwestycyjne w zakresie transportu publicznego w cenach bieżących (kwoty brutto)

Lp.	Wyszczególnienie	Przewidywane nakłady w latach	Przewidywane nakłady finansowe w poszczególnych latach (w tys. zł)						
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1	Przebudowa al. 29 Listopada z budową wydzielonych pasów dla komunikacji zbiorowej	26 766	0	0	26 751	15	0	0	0
	środki własne	8 030	0	0	8 025	5	0	0	0
	środki MRPO	18 736	0	0	18 725	11	0	0	0
2	Przebudowa ul. Konopnickiej z budową wydzielonych pasów dla komunikacji zbiorowej	13 571	11 219	0	2 337	15	0	0	0
	środki własne	4 071	3 366	0	701	5	0	0	0
	inne środki	0	0	0	0	0	0	0	0
	środki MRPO	9 500	7 853	0	1 636	11	0	0	0
3	Rozbudowa węzła: Andersa/ Stella-Sawickiego/ Bora-Komorowskiego/ Dobrego Pasterza/ Wiślickiej/ Okulickiego wraz z linią tramwajową KST "Stella Sawickiego"	209 200	0	0	4 200	10 000	5 000	95 000	95 000
	środki własne	202 300	0	0	0	7 300	5 000	95 000	95 000
	inne środki	0	0	0	0	0	0	0	0
	środki własne dot. Terenu	6 900	0	0	4 200	2 700	0	0	0
4	Budowa linii tramwajowej łączącej ul. Brozka oraz Kampus UJ wraz z systemem sterowania ruchem i nadzoru	253 975	0	0	9 606	51 415	165 103	27 852	0
	środki własne	200 475	0	0	7 583	41 615	129 670	21 607	0
	środki bezzwrotne POIŚ	53 500	0	0	2 023	9 799	35 433	6 245	0
5	Krakowski Szybki Tramwaj, linia N-S, etap I - obszar 1,4,5,6	85 600	0	74 600	11 000	0	0	0	0
	środki własne	85 600	0	74 600	11 000	0	0	0	0
	inne środki nie podlegające zwrotowi	0	0	0	0	0	0	0	0
6	Sterowanie ruchem dla KST	21 520	0	13 000	6 820	850	850	0	0
	środki własne	17 520	0	9 000	6 820	850	850	0	0
	inne środki nie podlegające zwrotowi	4 000	0	4 000	0	0	0	0	0
7	Krakowski Szybki Tramwaj, linia N-S, etap I - obszar 2,3 (tunel KST - od wiaduktu al. 29 Listopada do Ronda Mogińskiego)	124 400	0	113 400	11 000	0	0	0	0
	środki własne	124 400	0	113 400	11 000	0	0	0	0
	inne środki	0	0	0	0	0	0	0	0
8	Budowa terminala autobusowego w rejonie estakady ul. Wielicka - ul. Powstańców Wielkopolskich	10 600	0	500	900	4 000	5 200	0	0
	środki własne	10 100	0	0	900	4 000	5 200	0	0
	środki własne dot. Terenu	500	0	500	0	0	0	0	0
9	Budowa KST, linia N-S, etap II B (ul. Lipska - ul. Wielicka)	82 000	0	0	2 000	6 000	5 000	30 000	39 000
	środki własne	75 000	0	0	1 000	5 000	0	30 000	39 000
	inne środki	0	0	0	0	0	0	0	0
10	Budowa linii tramwajowej Rakowice - Mistrzejowice	67 280	0	0	0	5 000	5 000	28 640	28 640
	środki własne	46 480	0	0	0	0	0	23 240	23 240
	inne środki	0	0	0	0	0	0	0	0
11	Budowa linii tramwajowej Rakowice - Mistrzejowice	20 800	0	0	0	5 000	5 000	5 400	5 400
	środki własne dot. Terenu	20 800	0	0	0	5 000	5 000	5 400	5 400
	inne środki	0	0	0	0	0	0	0	0
12	Budowa KST, linia N-S etap III (os.Krowodrza Górka - os. Górka Narodowa)	10 000	0	0	0	0	4 000	3 000	3 000
	środki własne	0	0	0	0	0	0	0	0
	inne środki	0	0	0	0	0	0	0	0
12	Budowa KST, linia W-Z "Słowackiego"	1 700	0	0	0	0	400	1 300	0
	środki własne	1 300	0	0	0	0	0	1 300	0
	inne środki	0	0	0	0	0	0	0	0
12	środki własne dot. Terenu	400	0	0	0	0	400	0	0

Lp.	Wyszczególnienie	Przewidywane nakłady w latach	Przewidywane nakłady finansowe w poszczególnych latach (w tys. zł)						
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
13	Budowa Trasy Zwierzynieckiej wraz z linią tramwajową, terminalem tramwajowo - autobusowym i parkingiem Park & Ride oraz budową nowego odc. Ul. Księcia Józefa	2 400	0	0	0	200	200	1 000	1 000
	środki własne	400	0	0	0	200	200	0	0
	inne środki	0	0	0	0	0	0	0	0
	środki własne dot. Terenu	2 000	0	0	0	0	0	1 000	1 000
14	Budowa Trasy Łagiewnickiej wraz z linią tramwajową	37 200	0	0	4 000	10 000	10 000	3 200	10 000
	środki własne	10 200	0	0	200	0	0	0	10 000
	inne środki	0	0	0	0	0	0	0	0
	środki własne dot. terenu	27 000	0	0	3 800	10 000	10 000	3 200	0
15	Szybka Kolej Aglomeracyjna. Łącznica kolejowa Kraków Zabłocie – Kraków	760	260	380	120	0	0	0	0
	środki własne	380	130	190	60	0	0	0	0
	PKP PLK	380	130	190	60	0	0	0	0
16	Budowa estakady w ciągu ulic: Nowohuckiej i Powstańców Wielkopolskich	70 751	0	0	57	25 000	45 694	0	0
	środki własne	24 148	0	0	17	7 500	16 631	0	0
	inne środki nie podlegające zwrotowi	46 603	0	0	40	17 500	29 063	0	0
17	Przebudowa węzła rozjazdów Dietla – Starowiślna wraz z linią tramwajową na odcinkach: ul. Sebastiana – ul. Blich oraz węzeł Poczta Główna – ul. Dietla	34 680	0	34 608	72	0	0	0	0
	środki własne	10 404	0	10 382	22	0	0	0	0
	inne środki nie podlegające zwrotowi	24 276	0	24 226	50	0	0	0	0
	Razem; w tym:	1 052 402	11 479	236 488	78 862	112 495	246 447	189 992	176 640
	środki własne	895 408	3 496	208 072	56 328	85 174	181 951	183 747	176 640
	inne środki	380	130	190	60	0	0	0	0
	środki bezzwrotne	156 614	7 853	28 226	22 474	27 320	64 496	6 245	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji z ZIKIT

Łączna wielkość planowanych nakładów inwestycyjnych na transport publiczny w planowanym okresie, w cenach bieżących, wynosi 1 052 402 tys. złotych, w tym 156 614 tys. złotych to suma założonych środków bezzwrotnych z funduszy Unii Europejskiej.

Również Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie (MPK) w swoich planach inwestycyjnych na lata 2007-2013 zabezpiecza środki finansowe na tą sferę działalności. Plany te przedstawiono w tabeli 27. Łączna kwota zaplanowana na te inwestycje to 725 505 tys. zł w tym 397 673 tys. zł to planowane do pozyskania środki bezzwrotne z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko i Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego (Projekt: Rozbudowa Krakowskiej Karty Miejskiej w obszarze aglomeracyjnym i Zakupy ekologicznego taboru autobusowego komunikacji miejskiej).

Tabela 27. Plan inwestycyjny MPK w Krakowie w cenach bieżących (kwoty netto)

Lp.	Wyszczególnienie	Źródła finansowania	Przewidywane nakłady w latach	Przewidywane nakłady finansowe w poszczególnych latach (w tys. zł)						
				2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1	Zakup 24 sztuk niskopodłogowych pojazdów tramwajowych o długości 32 m dla potrzeb zadania Rozbudowa infrastruktury transportu publicznego w Krakowie Podprojekt 1 - Zintegrowany Transport Publiczny w Aglomeracji Krakowskiej etap II		227 535	0	0	0	112 455	115 080	0	0
		środki własne	113 768	0	0	0	56 228	57 540	0	0
		środki bezzwrotne	113 768	0	0	0	56 228	57 540	0	0
2	Budowa linii tramwajowej KST N-S, etap II A: Rondo Grzegórzeckie – Most Kotlarski – Klimeckiego - ul. Lipska wraz z przebudową pasa drogowego i budową ul. Kuklińskiego w ramach zadania Rozbudowa infrastruktury transportu publicznego w Krakowie Podprojekt 1 - Zintegrowany Transport Publiczny w Aglomeracji Krakowskiej etap II		151 905	0	0	36 956	76 041	38 908	0	0
		środki własne	75 952	0	0	18 478	38 021	19 454	0	0
		środki bezzwrotne	75 952	0	0	18 478	38 021	19 454	0	0
3	Przebudowa ul. Długiej wraz z torowiskiem i skrzyżowaniem z ul. Basztową, przebudowa torowiska tramwajowego w al. Słowackiego na odcinku od ul. Długiej do ul. Kamiennej w ramach zadania Rozbudowa infrastruktury transportu publicznego w Krakowie Projekt 1 - Zintegrowany Transport Publiczny w Aglomeracji Krakowskiej etap II		37 441	0	0	9 109	18 743	9 590	0	0
		środki własne	18 721	0	0	4 554	9 371	4 795	0	0
		środki bezzwrotne	18 721	0	0	4 554	9 371	4 795	0	0
4	Przebudowa (modernizacja) z rozbudową hali głównej Stacji Obsługi i Remontów		75 845	0	0	0	37 485	38 360	0	0
		środki własne	37 923	0	0	0	18 743	19 180	0	0
		środki bezzwrotne	37 923	0	0	0	18 743	19 180	0	0
5	Zakup 10 sztuk niskopodłogowych pojazdów tramwajowych o długości 32 m. dla potrzeb zadania Budowa linii tramwajowej łączącej ul. Brożka oraz Kampus UJ wraz z systemem sterowania ruchem i nadzoru		91 014	0	0	0	44 982	46 032	0	0
		środki własne	45 507	0	0	0	22 491	23 016	0	0
		środki bezzwrotne	45 507	0	0	0	22 491	23 016	0	0
6	Rozbudowa systemu Krakowskiej Karty Miejskiej w obszarze aglomeracyjnym		10 410	0	0	10 410	0	0	0	0
		środki własne	3 123	0	0	3 123	0	0	0	0
		środki bezzwrotne	7 287	0	0	7 287	0	0	0	0
7	Zakupy ekologicznego taboru autobusowego komunikacji miejskiej (150 sztuk w latach 2009-2015)		131 355	0	0	23 943	26 775	27 400	28 025	25 212
		środki własne	32 839	0	0	5 986	6 694	6 850	7 006	6 303
		środki bezzwrotne	98 516	0	0	17 957	20 081	20 550	21 019	18 909
Razem; w tym:			725 505	0	0	80 417	316 481	275 370	28 025	25 212
środki własne			327 832	0	0	32 141	151 547	130 835	7 006	6 303
środki bezzwrotne			397 673	0	0	48 276	164 934	144 535	21 019	18 909

Źródło: Plan inwestycyjny MPK w Krakowie

Można stwierdzić, że łączne nakłady inwestycyjne przewidywane do zrealizowania w zakresie transportu publicznego w cenach bieżących obejmują kwotę 1 777 907 tys. zł, z czego 1 223 239 tys. zł pochodziłoby ze środków własnych Gminy Miejskiej Kraków i MPK S.A. w Krakowie.

Jak wynika z powyższych tabel, przeznaczone środki własne Gminy Miejskiej Kraków oraz MPK w latach 2007-2013 w wysokości łącznej 1 223 239 tys. zł pozwolą aplikować o środki unijne w wysokości 554 288 tys. zł w cenach bieżących.

Kwoty zapisane w niniejszym planie są gwarancją zapewnienia udziału własnego w finansowaniu projektów, co jest konieczne z punktu widzenia wymagań Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Bardzo istotnym elementem każdego planu inwestycyjnego jest wskazanie źródeł finansowania projektów umieszczonych w tym planie. W celu dokonania prognozy finansowania sektora transportu publicznego w Krakowie przygotowano model symulacyjny, w którym do analizy zjawisk posłużono się informacją historyczną oraz planami finansowymi Gminy Miejskiej Kraków oraz MPK.

Parametry wejściowe wykorzystane w eksperymencie symulacyjnym zestawiono w tabeli 28.

Analizy danych historycznych jak również prognozowania można dokonywać w cenach stałych lub bieżących. Inflację dla lat 2008-2013 skorelowano ze wskaźnikami stosowanymi przez służby miejskie przy sporządzaniu prognoz budżetowych.

Tabela 28. Parametry symulacji

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
liczba pasażerów w mln osób/rok	339,10	344,67	349,65	353,99	357,68	360,69
tempo przyrostu liczby pasażerów	2,48%	1,64%	1,44%	1,24%	1,04%	0,84%
średni przychód z taryfy na pasażera w zł/osob	0,67	0,67	0,67	0,67	0,67	0,67
tempo nominalnego wzrostu przychodu na pasa	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
nominalne tempo wzrostu kosztów operacyjnych MPK	2,0%	2,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%
realne tempo wzrostu kosztów operacyjnych MPK	11,3%	5,0%	3,5%	2,5%	2,5%	2,5%
realna stopa oprocentowania kredytów	8,0%	8,0%	8,0%	8,0%	8,0%	8,0%
realna stopa oprocentowania lokat	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%
Tempa zmian	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Przychodów z usług pozostałych	5,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Innych przychodów	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Źródło: opracowanie własne

Analizując dane historyczne, udostępnione przez Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu oraz MPK, można już stwierdzić, że pomiędzy rokiem 2006 a 2008 nastąpił powolny wzrost ilości pasażerów transportu publicznego przy w miarę stabilnym poziomie średniego przychodu na pasażera. W roku 2008 planuje się utrzymać przychód na pasażera na poziomie 0,67 zł. Z uwagi na to, że prognozy finansowe budżetu Miasta prezentowane są w cenach bieżących, dlatego też postanowiono dostosować się do budżetowego sposobu prezentacji wyników. Należy w tym miejscu również dodać, że postanowiono zaprezentować wariant ostrożny (zastosowano zasadę ostrożności planowania) z uwzględnieniem założeń zmian parametrów zgodnie z tabelą 28.

Tabela 29. Założenia symulacji dotyczące wielkości zamawianych usług transportu publicznego (warunki roku 2008)

Założenia eksploatacyjne	2008	2009	2010	2011	2012	2013
MPK - tramwaje (pocmk)	13 077 000	13 070 000	13 070 000	13 070 000	14 750 000	14 750 000
stawka	8,71	8,82	8,82	8,82	8,82	8,82
tempo wzrostu stawki	5,96%	1,25%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
autobusy (wozokm)	28 694 920	23 800 000	23 800 000	23 800 000	22 800 000	22 800 000
stawka	5,84	5,89	5,89	5,89	5,89	5,89
tempo wzrostu stawki	5,99%	0,94%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
autobusy linie aglomeracyjne (wozokm)	2 497 619	11 900 000	11 900 000	11 900 000	11 900 000	11 900 000
stawka	4,20	4,56	4,56	4,56	4,56	4,56
MOBILIS autobusy wielkopojemne (wozokm)	800 000	800 000	800 000	800 000	800 000	800 000
stawka	5,64	5,64	5,64	5,64	5,64	5,64
MOBILIS autobusy standard (wozokm)	1 200 000	1 200 000	1 200 000	1 200 000	1 200 000	1 200 000
stawka	4,94	4,94	4,94	4,94	4,94	4,94
Dodatkowe uruchomienia (wozokm)	0	0	0	0	0	0
stawka	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
nominalne tempo zmian stawek za wozkm	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
zmiana ilości wozkm innych przewoźników	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Realizacja projektu JASPERS	2008	2009	2010	2011	2012	2013
zmiana ilości wozkm - tramwaje					1 680 000	
zmiana ilości wozkm - autobusy					-1 000 000	
Inne	2008	2009	2010	2011	2012	2013
zmiana ilości wozkm - tramwaje						
zmiana ilości wozkm - autobusy						
Razem	2008	2009	2010	2011	2012	2013
zmiana ilości pocmk - tramwaje	0	0	0	0	1 680 000	0
zmiana ilości wozkm - autobusy	0	0	0	0	-1 000 000	0
Przychody MPK netto	291 969,00	309 795,58	309 795,58	309 795,58	318 717,01	318 717,01
Przychody innych operatorów netto	10 440,00	10 440,00	10 440,00	10 440,00	10 440,00	10 440,00
Wydatki ZIKiT (dawniej ZDiT) brutto	323 577,63	342 652,07	342 652,07	342 652,07	352 198,00	352 198,00

Źródło: opracowanie własne

Tabela 30. Symulacja sektora transportu publicznego Krakowa na lata 2007-2013 w tys. zł (ceny bieżące)

ceny bieżące						
Gmina Kraków	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Dochody ze sprzedaży biletów	227 200	240 400	250 896	259 942	268 644	276 949
Dochody z podatków od MPK	6 100	6 610	7 005	7 348	7 703	8 072
Zwrot podatku VAT	8 641	10 389	10 532	10 702	11 653	12 022
Nakłady inwestycyjne na transport publiczny	236 298	78 802	112 495	246 447	189 992	176 640
<i>w tym ze środków UE</i>	28 226	22 474	27 320	64 496	6 245	0
Zapłata za sprzedaż biletów i inne usługi wspomagające	13 130	19 000	19 734	20 388	21 025	21 642
Zapłata za usługi przewozowe MPK	312 407	345 072	355 016	363 303	382 291	390 817
Zapłata za usługi innym operatorom	11 171	11 629	11 964	12 243	12 522	12 802
Dokapitalizowanie MPK	0	0	19 000	20 000	20 000	30 000
Koszty własne ZIKiT	17 763	18 491	19 804	21 705	24 332	27 884
Inne wydatki dotyczące utrzymania transportu	8 206	8 542	9 149	10 027	11 241	12 882
Całkowite wydatki Miasta na sektor komunikacyjny	328 808	201 663	251 409	351 626	367 158	375 624

Źródło: opracowanie własne

Tabela 31. Prognoza finansowa MPK S.A. w Krakowie na lata 2008-2013 (ceny bieżące)

MPK Kraków (tys.zł)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Usługi zlecone przez ZDiT	291 969	322 497	331 791	339 536	357 282	365 250
w tym: usługi przewozowe	291 969	322 497	331 791	339 536	357 282	365 250
dochody z biletów	0	0	0	0	0	0
Usługi pozostałe, w tym:	36 504	38 225	39 562	40 711	41 856	42 994
pozostała działalność	23 374	24 332	25 062	25 689	26 331	26 989
wynagrodzenie za zamawianie i organizację dystrybucji biletów	13 130	13 893	14 500	15 022	15 525	16 005
Pozostałe przychody, w tym:	9 430	9 817	10 111	10 364	10 623	10 889
sfekty PGK	3 130	3 258	3 356	3 440	3 526	3 614
Przychody finansowe	2 500	1 644	843	781	624	835
Całkowite przychody	340 403	372 183	382 307	391 392	410 385	419 968
Koszty operacyjne	282 997	303 497	318 885	330 126	341 763	353 810
w tym podatki i opłaty	6 100	6 350	6 541	6 704	6 872	7 044
Amortyzacja	54 500	64 056	73 388	101 141	114 268	113 308
Koszty finansowe	7 100	4 542	3 634	10 107	14 486	11 589
Saldo zysków i start nadzwyczaj.	0	0	0	0	0	0
Całkowite koszty	344 597	372 095	395 907	441 373	470 516	478 706
Zysk brutto	-4 194	88	-13 600	-49 981	-60 132	-58 738
Podatek dochodowy	0	19	0	0	0	0
Pozost.obow.zmn.zysku	0	0	0	0	0	0
Zysk netto	-4 194	69	-13 600	-49 981	-60 132	-58 738
Przepływ gotówki w MPK	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Gotówka początkowa	64 237	41 099	21 087	19 535	15 591	20 884
Przychody	340 403	372 183	382 307	391 392	410 385	419 968
Koszty bez amortyzacji	290 097	308 039	322 519	340 233	356 248	365 398
Nakłady inwestycyjne	108 480	122 057	327 191	275 370	33 630	57 300
Dotacja ze środków UE	49 723	48 276	164 934	144 535	0	0
Dokapitalizowanie	0	0	19 000	20 000	20 000	30 000
Zaciągnięcie kredytów	0	0	90 000	80 000	0	0
Splata kredytów	14 857	11 356	9 085	25 268	36 214	28 971
Podatek dochodowy	0	19	0	0	0	0
Inne pozycje wpływające na stan gotów	170	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Gotówka końcowa	41 099	21 087	19 535	15 591	20 884	20 182

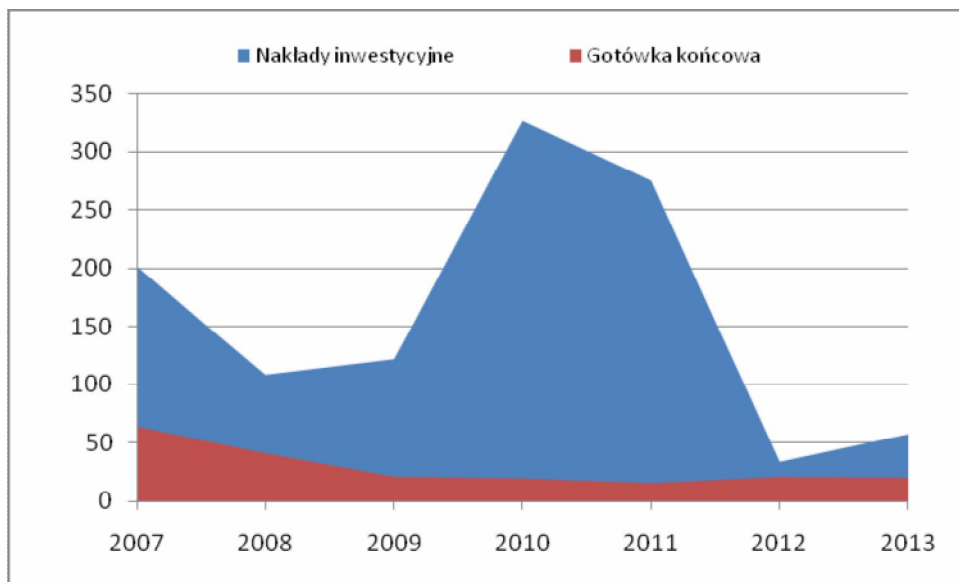
Źródło: opracowanie własne

Analizując tabelę 30 można stwierdzić, że poziom finansowania przez Gminę sektora transportu publicznego w Krakowie wynosił w 2008 roku 329 mln zł. Na rok 2009 zaplanowano, że poziom finansowania wynosił będzie ok. 202 mln zł, a w latach 2009-2013 będzie stopniowo wzrastał wraz ze stopniem realizacji niniejszego planu. Gdyby założyć stałość finansowania sektora transportu publicznego przez Gminę Kraków, rozumianego jako saldo pomiędzy transferami z budżetu miasta do operatorów, wpłatami operatorów do budżetu (podatki i opłaty lokalne), powstaną rezerwy na wdrożenie kolejnych projektów inwestycyjnych w tym sektorze.

W planie przyjęto, że ilość przewiezionych pasażerów będzie rosła zgodnie z zaprezentowaną prognozą, co będzie rezultatem ponoszonych nakładów. Ruchy taryfą będą następowały na poziomie inflacji – w cenach stałych na niezmiennym poziomie.

W planie uwzględniono presję rynku na wzrost wynagrodzeń pracowników w MPK oraz wzrost kosztów energii i paliw, które przekładają się na nominalne tempo wzrostu kosztów operacyjnych MPK. Te z kolei będą skutkowały wzrostem stawek jednostkowych za świadczone usługi na poziomie połowy wskaźnika wzrostu kosztów. Pozwoli to na wygenerowanie w MPK wolnej gotówki, która przeznaczona będzie na realizację programu odnowy taboru w latach 2008-2013. W planie uwzględniono również dokapitalizowanie MPK przez Gminę Miejską Kraków jako wkład za realizację komponentów miejskich przy realizacji zadań w ramach inicjatywy JASPERS (zadania 4 i 5 z tabeli 25). Prognozę finansową MPK w cenach bieżących zaprezentowano w tabeli 31. Na wykresie 4 natomiast pokazano nakłady inwestycyjne oraz stan gotówki końcowej MPK w latach 2007-2013.

Wykres 4. Nakłady inwestycyjne i gotówka końcowa MPK w latach 2007-2013 (mln zł, ceny bieżące)



Źródło: opracowanie własne

Biorąc pod uwagę, że praktycznie wszystkie planowane zadania inwestycyjne uwzględnione są lub niebawem będą w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym Gminy Miejskiej Kraków, co zaznaczono na początku dokumentu, należy stwierdzić Kraków ma możliwość sfinansowania zaprezentowanego programu inwestycyjnego w transporcie publicznym ze środków budżetowych i takie rozwiązanie jest rekomendowane niniejszym planem. Gmina ponadto jest przygotowana organizacyjnie do jego wdrożenia. Należy ponadto zaznaczyć, że dodatkowo

istnieją w sektorze transportu publicznego możliwości, pozwalające na wygenerowanie dodatkowych środków, z tytułu zwiększonej liczby pasażerów w transporcie publicznym oraz weryfikacji taryfy przewozowej, które mogą posłużyć do sfinansowania zwiększonego zaangażowania budżetu Miasta w finansowanie transportu publicznego. Niewątpliwie bowiem realizacja planowanych inwestycji przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności poruszania się transportem publicznym, a co za tym idzie zwiększenia dochodów budżetowych, co uwzględniono już w niniejszym planie po stronie prognozy wzrostu ilości pasażerów, korzystających z transportu publicznego. Gdyby do tego podjąć próbę rekonstrukcji taryfy, w tym likwidacji niektórych ulg, istnieje również możliwość zwiększenia jednostkowego wpływu ze sprzedaży biletów na pasażera, co stanowić może rezerwowe, potencjalne źródło dodatkowych środków inwestycyjnych.

IX. System realizacji

Wdrożenie Planu Zintegrowanego będzie powierzone wyspecjalizowanym podmiotom Miasta Krakowa we współpracy z Partnerami: gminami KOM, samorządem województwa, gestorami sieci transportowych regionu oraz przewoźnikami. Dotychczasowe doświadczenia, posiadana kadra i funkcjonujące struktury są wystarczająco sprawne dla podołania nowym zadaniom. Niektóre zadania, będące wydzielonymi przedsięwzięciami, będą mogły być powierzane w trybie zamówień publicznych podmiotom komercyjnym.

Jednostką współpracującą w zakresie realizacji części planu, dotyczącej zakupu taboru, wdrożenia systemu informacji pasażerskiej i elektronicznego poboru opłat, a także w zakresie realizacji projektu w ramach inicjatywy JASPERS będzie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie, które będzie beneficjentem projektu w ramach zawartej z Gminą Miejską Kraków umowy o współpracy.

W Urzędzie i w MPK funkcjonuje zespół, który jest wyspecjalizowany w pracach nad aplikacjami oraz monitoringiem realizacji.

Beneficjentem Projektów EFRR będzie Gmina Miejska Kraków, która poprzez własne jednostki organizacyjne realizuje zadanie własne, polegające na zaspokajaniu potrzeb mieszkańców w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Będą one odpowiedzialne za stworzenie systemu zarządzania, rozliczeń, zlecenia i odbiorów prac i innych zadań, w zgodzie z wymaganiami.

Należy podkreślić, że wszystkie pokazane instytucje istnieją, wymagane będzie tylko dopracowanie nowych metod kontraktowania.

W ramach realizacji projektu Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej dla potrzeb organizacji EURO 2012 zostanie podpisana stosowna umowa o współpracy pomiędzy poszczególnymi partnerami, regulująca kwestie organizacyjne i finansowe. Podmiotem wiodącym będzie PKP PLK S.A., zarządca infrastruktury kolejowej w regionie.

Zapoczątkowana podpisaniem Deklaracji i powołanie Rady Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego współpraca Krakowa z 52 samorządami lokalnymi KOM jest zapowiedzią intensyfikacji prac koordynacji działań w obszarze KOM. Jest to odpowiedź na braki legislacyjne na szczeblu centralnym i powinno skutkować synergicznym oddziaływaniem Partnerów na zwiększenie sprawności i efektywności systemu transportowego KOM.

X. System monitorowania, oceny i komunikacji społecznej

Istnieje pilna potrzeba tworzenia systemu obserwacji (monitoringu) lokalnego rynku transportowego, pozwalającego prowadzić ewidencję i analizę zjawisk w pełnej ich dynamice w celu dostrzegania powstających problemów i szybkiego podejmowania racjonalnych działań. System ten powinien między innymi obejmować następujące elementy:

- badanie potrzeb transportowych (źródeł i celów ruchu, ich rozkładu w czasie i przestrzeni, podziału zadań przewozowych) w podróżach osób i przewozach ładunków,
- śledzenie i analizowanie wzrostu motoryzacji,
- liczba i status firm w poszczególnych gałęziach, ich wielkość i potencjał przewozowy, wielkość oraz struktura zatrudnienia i płac,
- stan infrastruktury komunikacyjnej,
- pomiary natężeń ruchu (w tym transportu zbiorowego) i potoków pasażerskich,
- rejestracja miejsc występowania kongestii transportowej i niewystarczającej podaży miejsc w transportu zbiorowego,
- ewidencja sieci infrastruktury, z uwzględnieniem danych majątkowych (wartość brutto i netto, stopień zużycia / zamortyzowania),
- koszty infrastruktury transportowej (nakłady wydatkowane na rozwój i utrzymanie, przez Państwo, Samorząd, firmy przewozowe),
- obciążenia podatkowe firm transportowych i indywidualnych użytkowników systemu,
- poziom emisji spalin i hałasu,
- rejestracja wypadków komunikacyjnych (straty osobowe i materialne) wg miejsc i przyczyn ich występowania,
- stopień dostosowania urządzeń i taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- otoczenie systemu transportowego (w tym rozmieszczenie zaludnienia i zatrudnienia),
- pomiary jakości funkcjonowania transportu zbiorowego,
- oceny formułowane przez mieszkańców, uzyskane w ramach różnych form ankietowania, np. dotyczące funkcjonowania transportu zbiorowego, propozycji nowych rozwiązań komunikacyjnych.

Badanie potrzeb transportowych (źródeł i celów ruchu, ich rozkładu w czasie i przestrzeni, podziału zadań przewozowych) w podróżach osób i przewozach ładunków odbywa się poprzez wykonywanie Kompleksowych Badań Ruchu (KBR)³⁸, prowadzonych na zlecenie Gminy. Najnowsze wyniki KBR w Krakowie pochodzą z 2003 roku dla strefy miejskiej i z 2007 roku dla strefy podmiejskiej³⁹ – ich wynikiem jest pełny obraz zachowań komunikacyjnych mieszkańców miasta. Kolejne badania tego typu przewiduje się prowadzić co 2 lata – kontrolne dla potrzeb aktualizacji modeli ruchu, co 5 lat – na małej próbie dla oceny zmian głównych parametrów ruchliwości i podziału zadań przewozowych, co 8 – 10 lat – w pełny zakresie.

Realizacją badań jakości funkcjonowania transportu zbiorowego w Krakowie jest system Statystycznej Kontroli Usługi Przewozowej przedstawiony w punkcie II.2.6. oraz przeprowadzane cyklicznie badania ankietowe preferencji pasażerów, dotyczące stanu istniejącej oraz przyszłej komunikacji miejskiej, prowadzone głównie wśród użytkowników

³⁸ *Kompleksowe Badania Ruchu KBR 2003, Podsumowanie I Etapu prac"; Pracownia Badań Społecznych; Sopot, marzec 2004.*

³⁹ *Kompleksowe badania ruchu strefy podmiejskiej Krakowa 2007; Pracownia Badań Społecznych; Sopot, październik 2007.*

transportu zbiorowego⁴⁰. W przypadku wykonywania dużych inwestycji (np. zmiany marszrut) badanie opinii publicznej jest szczególnie pożądane w celu skalibrowania wprowadzanych rozwiązań.

Zidentyfikowano trzy grupy wskaźników monitorujących efekty planu rozwoju transportu zbiorowego; dotyczące produktu, rezultatu i oddziaływania.

Do grupy wskaźników dotyczących produktu należą m.in.:

- długość (w kilometrach) wybudowanych tras tramwajowych oraz wyremontowanych torowisk,
- długość (w kilometrach) wydzielonych pasów dla autobusów, wspólnych torowisk tramwajowo-autobusowych,
- liczba skrzyżowań objętych priorytetami dla transportu zbiorowego,
- liczba zakupionych autobusów i tramwajów oraz liczba wyremontowanych jednostek,
- ilość wdrożonych systemów zarządzania ruchem i zarządzania pojazdami transportu publicznego,
- ilość wdrożonych inteligentnych systemów biletowych i systemów informacji pasażerskiej,
- ilość uruchomionych węzłów przesiadkowych i parkingów typu Park&Ride

Do grupy wskaźników dotyczących rezultatu należą m.in.:

- wielkość skrócenia czasu oczekiwania na pojazd transportu zbiorowego,
- wielkość skrócenia czasu podróży pasażerów transportu zbiorowego
- poprawa wartości wskaźników punktualności i regularności kursowania,
- zmniejszenie stopnia zapełnienia miejsc stojących w pojazdach transportu zbiorowego w okresach szczytów przewozowych,
- zwiększenie udziału transportu zbiorowego w podróżach,
- zwiększenie liczby osób niepełnosprawnych korzystających z transportu zbiorowego,
- zmniejszenie ilości pojazdów samochodowego poruszających się po ulicach Krakowa,
- zmniejszenie ilości spalin emitowanych przez pojazdy transportu prywatnego.

Do grupy wskaźników dotyczących oddziaływania należą m.in.:

- skala zmniejszenia zasięgu stref kongestii ruchu,
- wzrost intensywności zainwestowania w nowych korytarzach tramwajowych,
- wzrost wartości gruntów oraz zyski firm i sklepów położonych w otoczeniu nowych tras tramwajowych.

Polskie przepisy o analizach oddziaływania na otoczenie sprowadzają zagadnienie do opinii uprawnionego eksperta i zatwierdzenia jej przez stosowny organ. Takie podejście nie uwzględnia niezbędnej roli mieszkańców, zwłaszcza zamieszkujących rejon realizowanej inwestycji, różnorodnych grup nacisku, organizacji zawodowych czy wreszcie politycznych. Dlatego większe przedsięwzięcia być będą poprzedzone odpowiednimi akcjami *public relations*. Umożliwi to nie tylko przekazanie stosownych informacji, ale także organizatorzy inwestycji mają szansę otrzymania sygnałów o potencjalnych konfliktach, a co za tym idzie

⁴⁰ Wyniki badań statystycznych jakości miejskiej transportu zbiorowego w Krakowie. Tom II – Preferencje i oceny pasażerów. Kraków 2003.

możliwość ich ominięcia. W tym celu na wszystkich etapach realizacji planu będzie prowadzona procedura konsultacji społecznych.

Odpowiedzialnym w imieniu Gminy za monitoring zaprezentowanych wskaźników będzie zarządca transportem, pełniący w imieniu Gminy rolę organizatora transportu zbiorowego oraz przewoźnicy zakontraktowani do realizacji zadań przewozowych.

Załącznik: Wykaz dokumentów i opracowań źródłowych wykorzystanych przy tworzeniu Planu

1. „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego dla Krakowa”, Uchwała Nr LIV/529/04 Rady Miasta Krakowa z dnia 25 sierpnia 2004 r.,
2. Strategia Rozwoju Krakowa; Uchwała Nr LXXV/742/05 Rady Miasta Krakowa z dnia 13 kwietnia 2005
3. Polityka transportowa dla Miasta Krakowa na lata 2007-2015; Uchwałą Rady Miasta Krakowa Nr XVIII/225/07 z dnia 4 lipca 2007 r.
4. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego; Uchwałą Rady Miasta Krakowa Nr XII/87/03 z dnia 16 kwietnia 2003 r.
5. Strategia rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2007-2013; Uchwała Nr XLI/527/2006 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 30 stycznia 2006r. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego; Uchwałą Nr XV/174/03 Sejmiku województwa małopolskiego z dnia 22 grudnia 2003 r.
7. Wieloletni Plan Inwestycyjny Miasta Krakowa na lata 2007 – 2016; Uchwałą Nr VI/62/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 14 lutego 2007 r.
8. Rozporządzenie Rady i Parlamenty Europejskiego 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie drogowego i kolejowego transportu pasażerskiego, 23 października 2007, Dziennik Urzędowy UE nr L 315, z 3.12.2007
9. "Studium racjonalizacji organizacji transportu zbiorowego Krakowa i taryfikacji za przewozy - raport dodatkowy; badania zweryfikowanych rozkładów jazdy"; Biuro Inżynierii Transportu s.c.; Poznań, czerwiec 1997 r.
10. "Koncepcja systemu zarządzania transportem w Krakowie (Synteza)"; Oddział Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie, Ośrodek Rzeczoznawstwa i Usług Techniczno-Ekonomicznych; Kraków, czerwiec 1998 r.
11. "Wyniki badań statystycznych jakości miejskiej transportu zbiorowego w Krakowie Raporty roczne (1998-2002)";
12. "Analiza i ocena funkcjonowania systemu transportowego miasta Krakowa", Transeko, Warszawa 2008
13. Starowicz W.; "Pojęcie punktualności kursowania pojazdów w ocenie mieszkańców Krakowa"; Zeszyty Naukowo-techniczne Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie; Nr 46 (Zeszyt 92). Kraków 2002
14. Pelz M.; "Wyniki obliczeń wskaźników punktualności, regularności i niezawodności kursowania pojazdów miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie w ramach badania potrzeb przewozowych zgodnie z założeniami systemu statystycznej kontroli usługi transportowej SKUT", ARMA Serwis Kraków grudzień 2007 r.
15. "Kompleksowe Badania Ruchu dla miasta Krakowa, Badania kordonowe na wlotach drogowych i kolejowych" Politechnika Krakowska, Wydział Inżynierii Lądowej, Instytut Inżynierii Lądowej i Kolejowej, Zakład Systemów Komunikacyjnych; Kraków, grudzień 2001
16. Kompleksowe Badania Ruchu KBR 2003, Podsumowanie I Etapu prac"; Pracownia Badań Społecznych; Sopot, marzec 2004

17. "KBR 2003, Przetwarzanie wyników badań Moduł: Modelowanie ruchu"; Pracownia Badań Społecznych; Sopot, marzec 2003
18. Kompleksowe badania ruchu strefy podmiejskiej Krakowa 2007; Pracownia Badań Społecznych; Sopot, październik 2007.
19. „Modele ruchu dla Miasta Krakowa na rok 2015 i 2025”, ALTRANS , pracownia Planowania System w Transporcie, Kraków, grudzień 2007; dane empiryczne z Kompleksowych badań ruchu w latach 1975, 1985, 1994 i 2003.
20. Miejski transport zbiorowy - zagrożenia i szanse rozwoju na przykładzie Wrocławia - materiały konferencyjne; Polski Klub Ekologiczny Okręg Dolnośląski; Wrocław 1996
21. "Określenie optymalnego zasięgu działania dwusystemowego krakowskiego szybkiego tramwaju (DKST) - Etap I - Synteza; Pracownia Planowania i Projektowania Systemów Transportu ALTRANS; Kraków, styczeń 2002 r
22. Analiza otoczenia społeczno-gospodarczego projektu pn. „Zintegrowany transport publiczny w Aglomeracji Krakowskiej”, Małopolska Szkoła Administracji Publicznej Akademii Ekonomicznej w Krakowie. Kraków, czerwiec 2004.
23. "Polityka transportowa państwa na lata 2001 - 2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju"; Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej; Warszawa, wrzesień 2001,
24. „Polityka Transportowa na lata 2006 – 2026”, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, czerwiec 2005
25. "Miejski transport zbiorowy, szanse i zagrożenia - materiały pokonferencyjne z lat 1998-2000"; Szałkowski M., Polski Klub Ekologiczny Okręg Dolnośląski; Wrocław 2000
26. Plan inwestycyjny MPK S.A. w Krakowie na lata 2005-2015
27. Raporty o stanie miasta 1999 – 2006 r.; www.krakow.pl.
28. Sprawozdanie Zarządu MPK S.A. w Krakowie za rok 2007.
29. Prognoza Demograficzna na lata 2003 – 2030, GUS, Warszawa, 2004 r.
30. "Prognoza ruchu pasażerskiego dla zintegrowanego systemu transportu zbiorowego - dwusystemowy krakowski szybki tramwaj"; Pracownia Planowania i Projektowania Systemów Transportu ALTRANS; Kraków, październik 1999 r.
31. Wyniki badań statystycznych jakości miejskiej transportu zbiorowego w Krakowie. Tom II – Preferencje i oceny pasażerów. Kraków 2003.
32. Rocznik Statystyczny Krakowa 2007 r.
33. "Obliczenia prognozowanych potoków pasażerskich w środkach komunikacji tramwajowej w Krakowie"; Pracownia Planowania i Projektowania Systemów Transportu ALTRANS; Kraków, kwiecień 2003.
34. Ratajczak W.; Krakowski Obszar Metropolitalny – jako region funkcjonalny“, ekspertyza, Poznań, Kraków, 2008 r.