

PLANY ROZWOJU KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ W KRAKOWIE

Tadeusz Trzmiel

Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa



Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa



Szkielet perspektywicznego układu podsystemu tramwajowego tworzyć będzie sieć tramwaju szybkiego z wydzielonymi torowiskami włączonego w elektroniczny system sterowania, gwarantujący priorytet w ruchu.

Warunkiem uzyskania wysokiej jakości i atrakcyjności systemu jest zastosowanie niskopodłogowego taboru tramwajowego nowej generacji oraz nowoczesnego systemu informacji dla pasażerów.

Docelowy układ sieci Krakowskiego Szybkiego Tramwaju (KST) budowany będzie w oparciu o trzy osie:

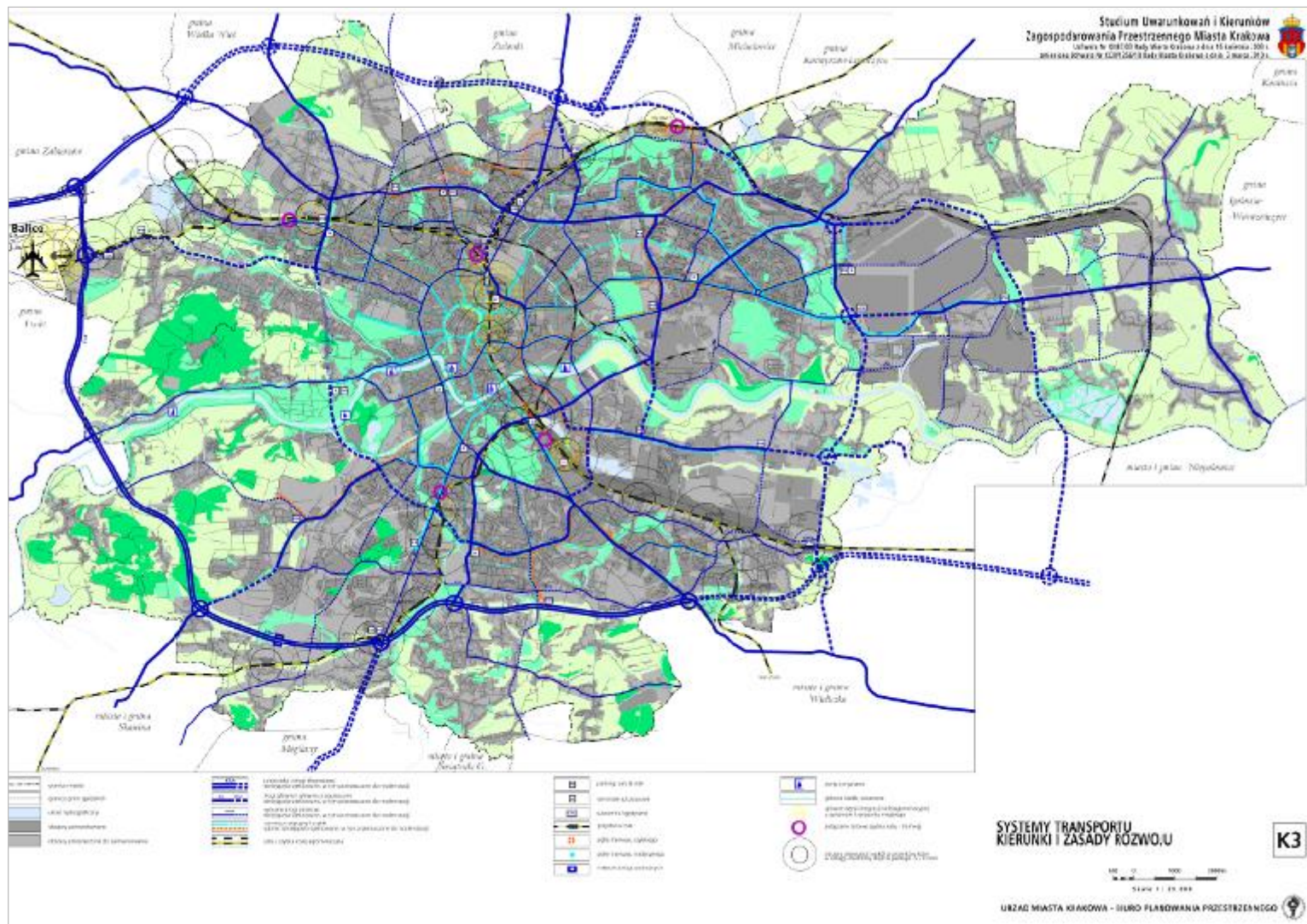
- oś północ – południe o przebiegu: Krowodrza Górka (z dwoma odgałęzieniami) - pętla Kamienna - Nowa Pawia - Dworzec Główny - tunel pod układem PKP – Lubomirskiego - Rondo Mogilskie - Rondo Grzegórzeckie - most Kotlarski - Trasa Kotlarska - przejście nad układem torowym PKP Kraków Płaszów - wzdłuż Wielickiej - Nowosądecka - Witosa - Kurdwanów oraz odgałęzienie południowe - Piaski Nowe, Piaski Wielkie, Kurdwanów,
- oś wschód - zachód ,
- oś południowy-zachód – północny-wschód.

Realizacja planowanej sieci tramwaju szybkiego podwyższy standardy taboru i obsługi dla sieci tramwaju klasycznego.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa



krakow.pl



Źródło: www.bip.krakow.pl/_inc/rada/uchwaly/show_pdf.php?id=51022

Krakowski Węzeł Drogowy



krakow.pl

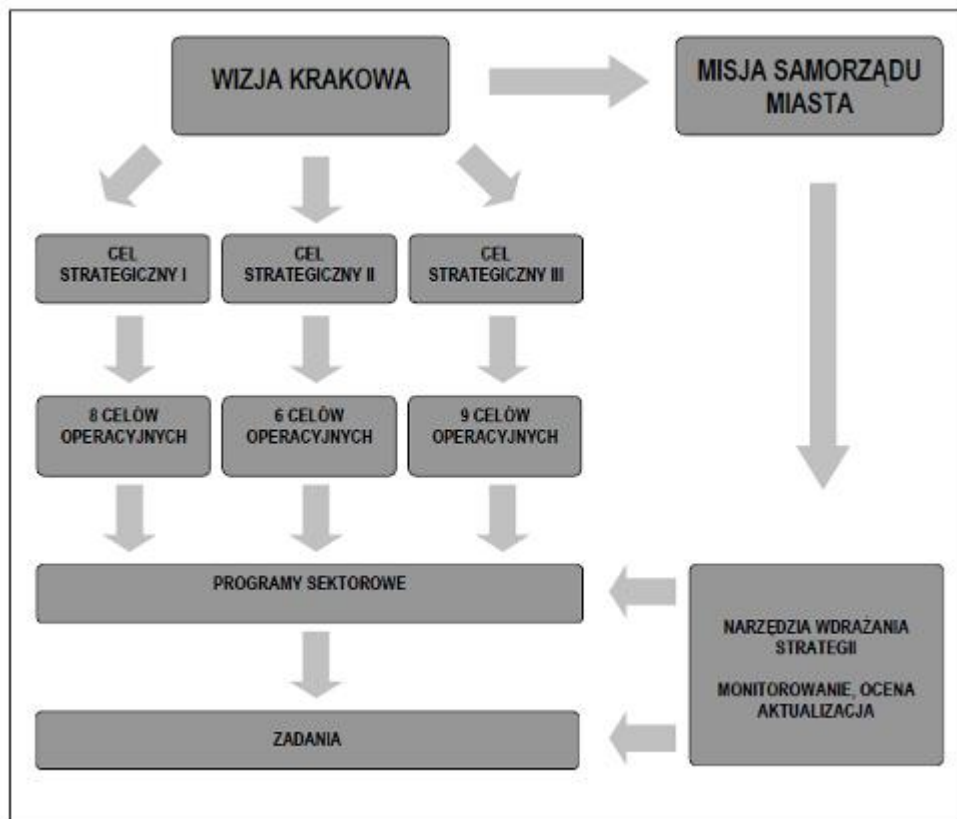


Strategia Rozwoju Krakowa uchwalona została w 2005 r. (Uchwała Nr LXXV/742/05 Rady Miasta Krakowa z dnia 13 kwietnia 2005 r.).

CEL OPERACYJNY II -2: Poprawa dostępności komunikacyjnej

- rozwój miejskiego transportu zbiorowego

- poprawa standardu usług komunikacji publicznej i zwiększenie jej roli w celu podniesienia konkurencyjności tej formy transportu w stosunku do komunikacji indywidualnej



Polityka transportowa dla miasta Krakowa z 2007 roku



Polityka transportowa dla miasta Krakowa przyjęta została w 2007 roku (uchwała Nr XVIII/225/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 4 lipca 2007 roku w sprawie przyjęcia Polityki Transportowej dla Miasta Krakowa na lata 2007 - 2015).

Główny cel → stworzenie warunków dla sprawniejszego i bezpieczniejszego przemieszczania osób i towarów, 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.

3 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.

Zasady wdrażania polityki:

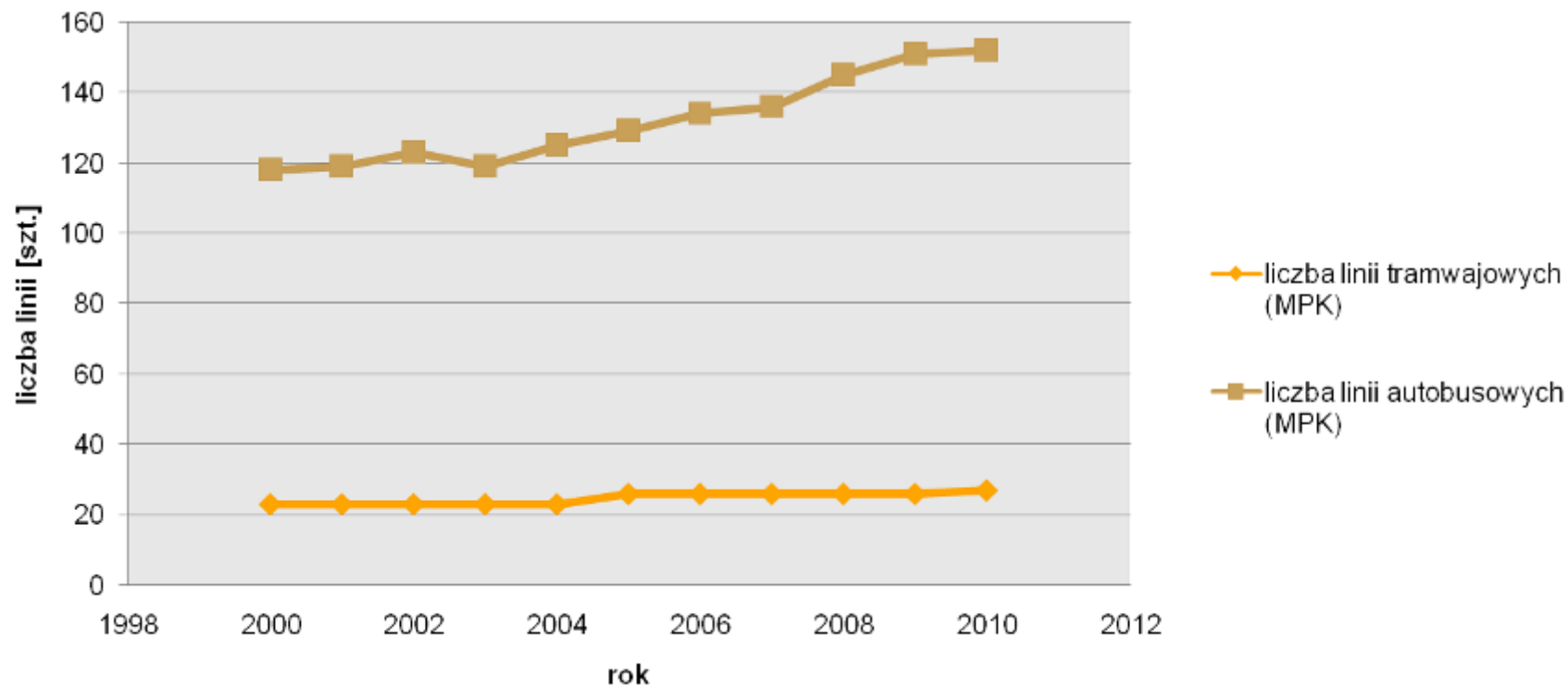
- + współdziałanie i integracja różnych podsystemów transportowych w obrębie metropolii,
- + rozwój wysokiej jakości podsystemu transportu zbiorowego,
- + rozwój infrastruktury szynowej (z priorytetem szybkiego tramwaju),
- + dostosowanie infrastruktury i środków transportu do wymogów osób niepełnosprawnych,
- + wydatkowanie środków na miękkie elementy infrastruktury transportu samochodowego (w tym na zaawansowane systemy sterowania ruchem indywidualnym i zbiorowym z wykorzystaniem nowoczesnych technologii).

Sieć komunikacji miejskiej w Krakowie w latach 2000 – 2010 (1)

	ROK										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Długość torowiska tramwajowego (pojedynczy tor, w km)	167	167	167	167,5	166,07	166,07	166,07	167,9	173	173,5	182,2
Liczba linii tramwajowych (MPK)	23	23	23	23	23	26	26	26	26	26	27
Długość linii tramwajowych (MPK, km)	285,5	285,5	286	286	282	325,2	327,3	324	322	335,3	341
Liczba linii autobusowych (MPK)	118	119	123	119	125	129	134	136	145	151	152
Długość linii autobusowych (MPK, km)	1502,9	1525,7	1050	1386	1599	1751,6	1775,4	1882	2002,4	2123,5	2167,8

Źródło: Raport o Stanie Miasta za rok 2002 - 2010

Sieć komunikacji miejskiej w Krakowie w latach 2000 – 2010 (2)



Źródło: Raport o Stanie Miasta za rok 2002 - 2010

Miasto stale dąży do rozbudowy sieci tramwajowej na terenie Krakowa.

Cele projektów:

- zwiększenie i poprawa zdolności eksploatacyjnej tramwajowego transportu zbiorowego,
- przedłużenia linii komunikacji tramwajowej na nowe tereny, głównie mieszkaniowe,
- podniesienia standardu usług przewozowych.

Projekty wpływały będą na:

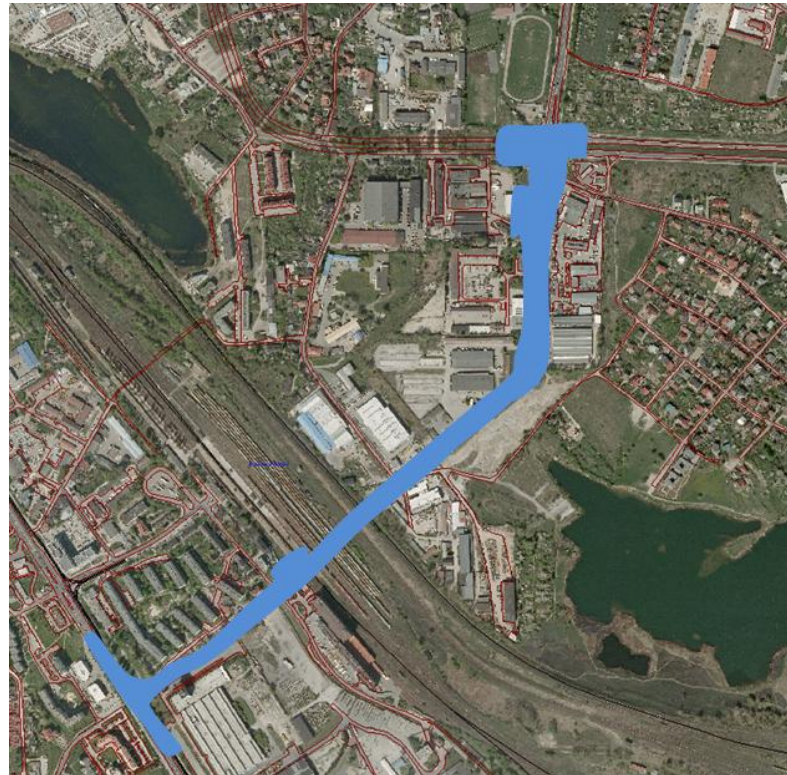
- poprawę atrakcyjności inwestycyjnej terenów wzdłuż linii tramwajowych (silnie zurbanizowanych),
- poprawę dostępności miejsc pracy, nauki i usług,
- utrzymanie na pożądanym poziomie przewozów realizowanych systemem transportu zbiorowego.

Zakresy rzeczowe projektów obejmują budowę następujących linii tramwajowych:

- linia ul. Lipska – ul. Wielicka,
- linia Rondo Mogilskie – al. Jana Pawła II – Plac Centralny,
- linia os. Krowdrza Górka – Górka Narodowa,
- linia Rakowice – Mistrzejowice,
- linia KST „Stella-Sawickiego”.

Budowa linii tramwajowej KST etap II B wraz z układem drogowym (ul. Lipska – ul. Wielicka)

Budowa linii tramwajowej o długości ok. 1,4 km (podwójnego toru), w tym: torowisko, sieć, przystanki, estakada tramwajowo-pieszorowerowa nad układem torowym stacji Kraków Płaszów o długości ok. 0,6 km. Włączenie linii do Systemu Nadzoru Ruchu Tramwajowego. Instalacja na przystankach urządzeń Systemu Informacji Pasażerskiej. Zgodnie z Wieloletnim Planem Przedsięwzięć – Wieloletnim Planem Inwestycji realizacja przedmiotowego zadania przewidziana została na lata 2012 – 2020.



Źródło: Miejski System Informacji Przestrzennej

Przebudowa linii tramwajowej na odc. Rondo Mogilskie – al. Jana Pawła II – Plac Centralny



Źródło: Miejski System Informacji Przestrzennej

Modernizacja torowiska tramwajowego na odcinku Rondo Mogilskie - Plac Centralny na długości ok. 12 km (pojedynczego toru). Przebudowa przystanków na wysoki peron, przebudowa skrzyżowań w ciągu linii tramwajowej. Włączenie linii do Systemu Nadzoru Ruchu Tramwajowego oraz Obszarowego Sterowania Ruchem. Instalacja na przystankach urządzeń Systemu informacji pasażerskiej. Zgodnie z Wieloletnim Planem Przedsięwzięć – Wieloletnim Planem Inwestycji realizacja przedmiotowego zadania przewidziana została na lata 2012 – 2015.

Budowa linii tramwajowej KST etap III A (os. Krowodrza Górka – os. Górka Narodowa)



Budowa linii tramwajowej o długości ok. 3,3 km podwójnego toru wraz z siecią trakcyjną, przystankami, towarzyszącą infrastrukturą techniczną z budową i przebudową elementów układu drogowego w obszarze osiedla Prądnik Biały.

Zgodnie z Wieloletnim Planem Przedsięwzięć – Wieloletnim Planem Inwestycji realizacja przedmiotowego zadania przewidziana została na lata 2015 -2020.

Źródło: Miejski System Informacji Przestrzennej

Budowa linii tramwajowej Rakowice - Mistrzejowice



Budowa linii tramwajowej o długości ok. 4,3 km podwójnego toru wraz z siecią trakcyjną, przystankami, towarzyszącą infrastrukturą techniczną z budową przekroczenia układu torowego.

Źródło: Miejski System Informacji Przestrzennej



Źródło: Miejski System Informacji Przestrzennej

- rozbudowa skrzyżowania ulic: Stella Sawickiego / Bora-Komorowskiego / Wiślickiej / Okulickiego / Andersa na węzeł drogowo-tramwajowy o bezkolizyjnym przebiegu linii tramwajowej tunelami o długości ok. 0,12 km i 0,4 km, jak również dla ruchu kołowego na kierunku przebiegu III Obwodnicy tunelem o długości ok. 0,2 km,
- budowa linii tramwajowej łączącej Rondo Dywizjonu 308 z Rondem Piastowskim, m.in. w ulicach: Nowohucka, Stella-Sawickiego i Wiślicka o długości ok. 3,8 km (podwójnego toru), w tym: torowisko, sieć, przystanki,
- budowa i przebudowa infrastruktury technicznej, przebudowa przystanków transportu zbiorowego.

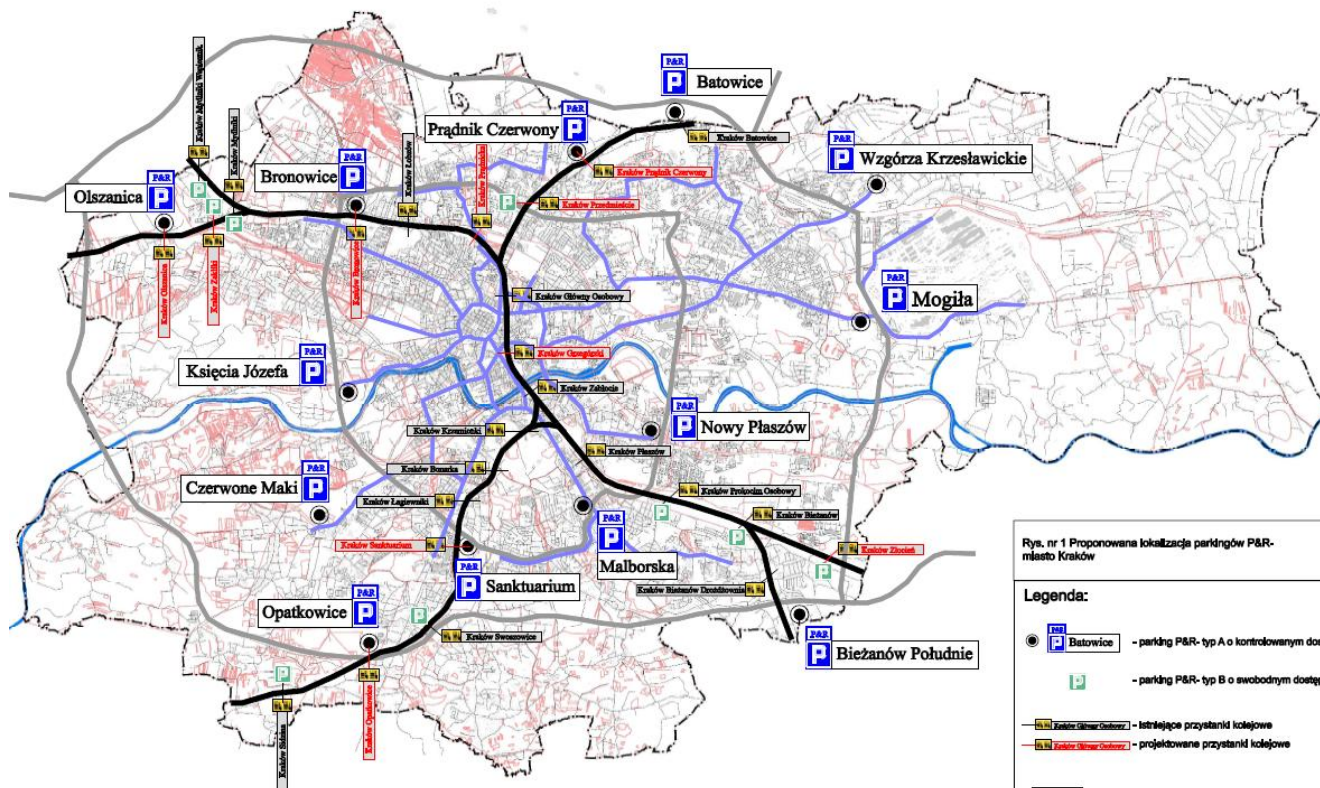
Aktualnie w Wieloletnim Planie Przedsięwzięć - Wieloletnim Planie Inwestycji (Uchwała Nr XXXV/460/12 z dnia 4 stycznia 2012 roku w sprawie zmiany uchwały Nr VIII/63/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 lutego 2011 roku w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Krakowa na lata 2011 - 2033 z późn. zm.) zarezerwowano środki na zadanie Szybka Kolej Aglomeracyjna (zadanie ST-10.1) z terminem realizacji w latach 2012-2016. W ramach ww. zadania przewidziano m. in. budowę przystanków osobowych, na realizację których zabezpieczono środki w wysokości ok. 12 mln zł.

Porozumienie w sprawie współfinansowania opracowania studium wykonalności dla budowy łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie-Kraków Krzemionki w Krakowie, zawarte pomiędzy Gminą Miejską Kraków a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Oddział Regionalny w Krakowie w dniu 29 sierpnia 2006 roku

Parkingi typu Park&Ride



krakow.pl



Rys. nr 1 Proponowana lokalizacja parkingów P&R - miasto Kraków

Legenda:

- Batowice - parking P&R- typ A o kontrolowanym dostępie
- parking P&R- typ B o swobodnym dostępie
- istniejące przystanki kolejowe
- projektowane przystanki kolejowe
- linie kolejowe
- III i IV obwodnica miasta Krakowa
- istniejące i projektowane linie tramwajowe
- rzeka Wisła

PRACOWNIA PLANOWANIA I PROJEKTOWANIA SYSTEMÓW TRANSPORTU ALTRANS

Parkingi typu P&R



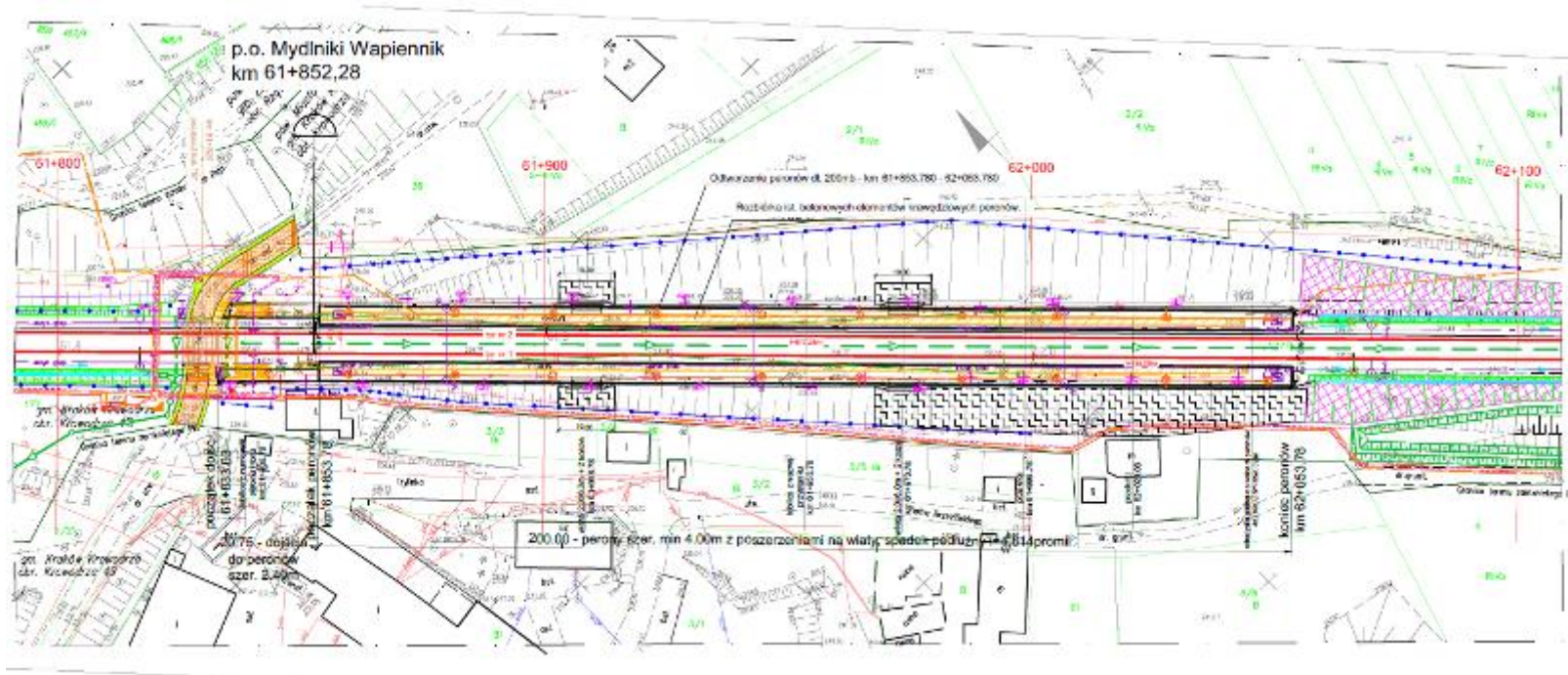
Lp.	Lokalizacja parkingu	Pojemność parkingu	Liczba kondygnacji	Własność terenu (GK – Gmina Kraków, SP- Skarb Państwa, P – prywatna)
1.	Olszanica	130	parking naziemny	P
2.	Bronowice	300	2	SP
3.	Prądnik Czerwony	550	parking naziemny	wg MPZP
4.	Batowice	100	parking naziemny	P
5.	Wzgórza Krzesławickie	200	2	GK, P
6.	Mogiła	390	parking naziemny	GK, P
7.	Nowy Płaszów	300	parking naziemny	SP, P
8.	Księcia Józefa	520*	3	P
9.	Czerwone Maki	250	parking naziemny	wg MPZP
10.	Opatkowice	200	parking naziemny	GK, P
11.	Sanktuarium	300	parking naziemny	P
12.	Malborska	100	parking naziemny	P
13.	Bieżanów Południe	300	parking naziemny	P
	RAZEM	4 680	–	–

* z możliwością rozbudowy do 1560 m.p.

Przystanek kolejowy Kraków Mydlniki Wapiennik



krakow.pl

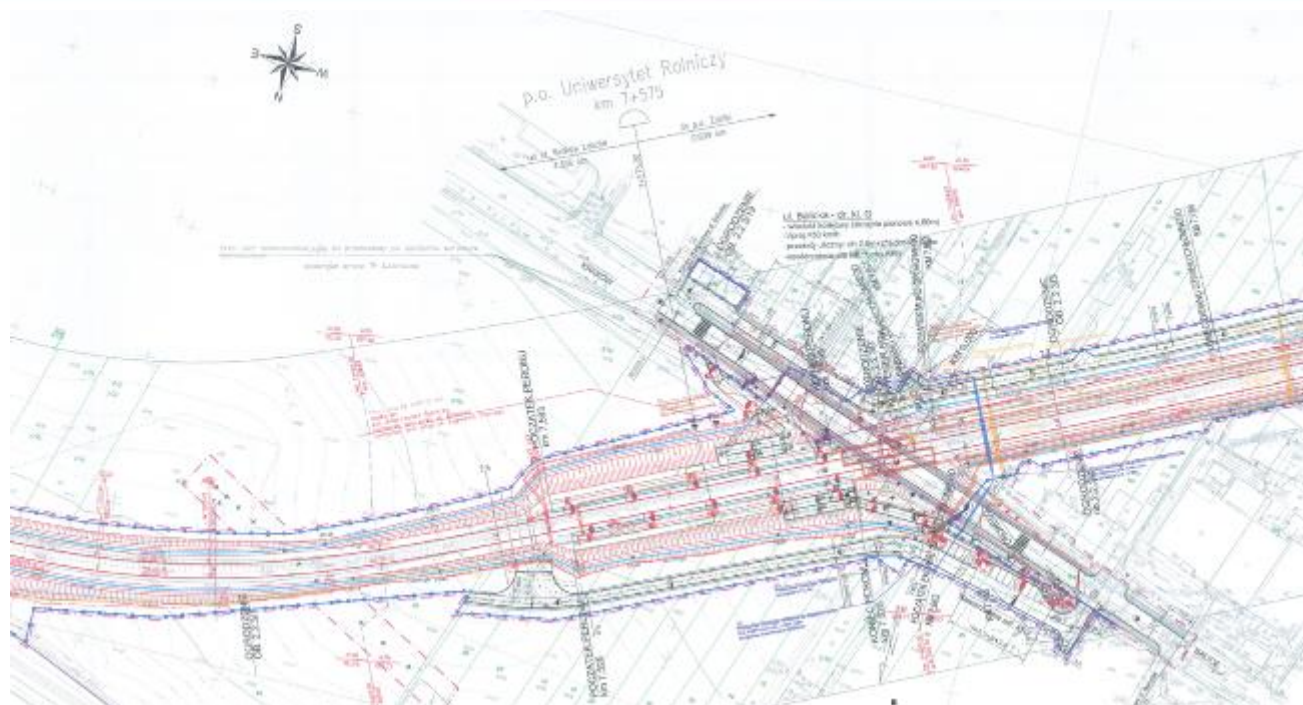


Przystanek zlokalizowany jest na linii kolejowej nr 133 Dąbrowa Górnicza Zabkowice – Kraków Główny Osobowy.

Zgodnie z podpisaną dnia 7 lutego 2012 roku umową między Gminą Miejską Kraków, Gminą Zabierzów i PKP PLK S.A., miasto Kraków pokryje koszt realizacji przedmiotowej inwestycji w wysokości 26,09 % wartości zadania.

Inwestycja realizowana jest w trybie „Zaprojektuj i zbuduj” (16 marca 2012 roku podpisano umowę z wykonawcą – firmą UNITOR B Sp. z o.o.).

Przystanek kolejowy przy ul. Balickiej



Przystanek zlokalizowany jest na linii kolejowej nr 118 Kraków Główny – Mydlniki – Balice.

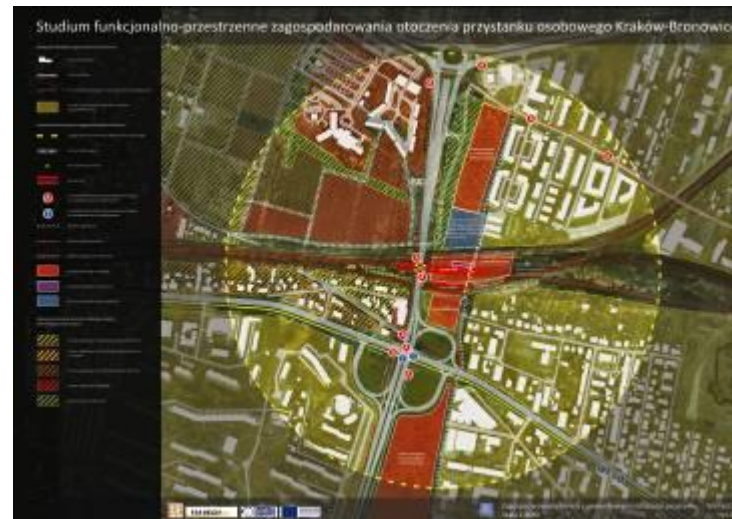
Zgodnie z zawartym w dniu 6 lipca 2011 roku porozumieniem między Gminą Miejską Kraków a PKP PLK S.A., miasto Kraków pokryje łączny koszt realizacji przedmiotowej inwestycji.

Inwestycja realizowana jest w trybie „Projektuj i buduj”.

Przystanek osobowy Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej *Kraków Bronowice*



krakow.pl



Projektowany przystanek zlokalizowany jest w zachodniej części Krakowa, w rejonie osiedli Bronowice, w odległości ok. 4,5 km od centrum miasta oraz dworca Kraków Główny.

Koncepcja zakłada budowę 4 peronów kolejowych:

- dwa perony o długości 150 m zlokalizowane na linii kolejowej nr 133 Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Kraków Główny Osobowy,
- dwa perony Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej o długości 100 m zlokalizowane na liniach kolejowych nr 118 i nr 95.

Przystanek powinien funkcjonować w systemie P&R.

Szacunkowe łączne koszty realizacji: ok. 29 mln zł.

Przystanek osobowy Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej *Kraków Sanktuarium*



krakow.pl



Przystanek usytuowany będzie na linii kolejowej nr 94 Kraków Płaszów – Oświęcim.

Koncepcja budowy przystanku zakłada wykonanie 2 peronów kolejowych o długości 200 m i szerokości 4,5 m.

Przystanek powinien być powiązany ciągami pieszymi z innymi środkami komunikacji i głównymi źródłami/celami ruchu w tym obszarze.

Przystanek powinien funkcjonować w systemie P&R.

Szacunkowe łączne koszty realizacji: ok. 7, 5 mln zł.

Przystanek osobowy Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Kraków Złocień



Przystanek usytuowany będzie na linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy – Medyka.

Koncepcja budowy przystanku zakłada wykonanie 2 peronów kolejowych o długości 200 m i szerokości 4,5 m.

Przystanek powinien funkcjonować w systemie P&R.

Szacunkowe łączne koszty realizacji w zależności od wyboru wariantu: od 10,5 mln zł do 17,5 mln zł.

Przystanek osobowy Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Kraków Prądnik Czerwony



Przystanek usytuowany będzie na linii kolejowej nr 8 Kraków Główny Osobowy – Warszawa Zachodnia.

Koncepcja budowy przystanku zakłada wykonanie 2 peronów kolejowych o długości 200 m i szerokości 4,5 m.

Przystanek powinien funkcjonować w systemie P&R.

Szacunkowe łączne koszty realizacji: ok.18 mln zł.

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Tadeusz Trzmiel
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Pl. Wszystkich Świętych 3-4
31-004 Kraków, pok. 119
tel. +48 12 6161 259, +48 12 6161 220
fax. +48 12 6161 569
e-mail: tadeusz.trzmiel@um.krakow.pl