

OCENA ROZWOJU TRANSPORTU ZBIOROWEGO W KRAKOWIE W LATACH 2007-2012 I PLANY ROZWOJU DO 2020 R.

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:

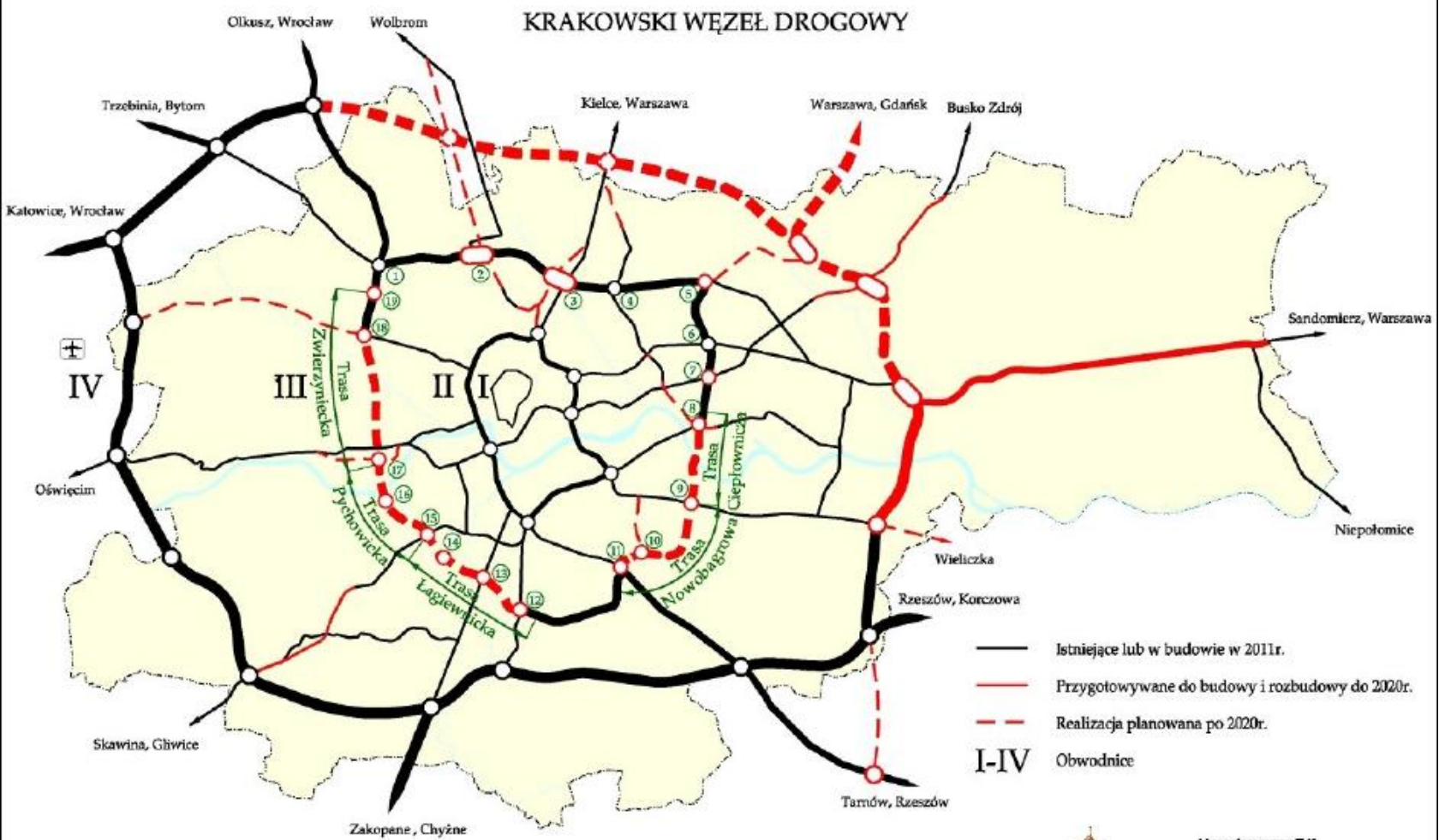
- oś północ – południe o przebiegu: Krowodrza Górka (z dwoma odgałęzieniami) - pętla Kamienna - Nowa Pawia - Dworzec Główny - tunel pod układem PKP – Lubomirskiego - Rondo Mogilskie - Rondo Grzegórzeckie - most Kotlarski - Trasa Kotlarska - przejście nad układem torowym PKP Kraków Płaszów - wzdłuż Wielickiej - 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.

Krakowski Węzeł Drogowy



krakow.pl



Nazewnictwo węzłów drogowych na III Obwodnicy:

- | | | | | | | | | | |
|---------------|---------------|-----------------|-----------------|-----------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|
| 1 Ofiar Katyń | 3 Imbramowski | 5 Mistrzejowice | 7 Dywizjonu 308 | 9 Płaszów | 11 Kabeł | 13 Schył | 15 Ruczaj | 17 Przegorzały | 19 Bronowice |
| 2 Wolbromski | 4 Polozdu | 6 Czystyny | 8 Łęg | 10 Bągry | 12 Łągowitki | 14 Cegielniana | 16 Pychowice | 18 Zarzawce | |



Mapa wykonana przez IT-05
31-526 Kraków, ul. Grzegorzewska 8/301
tel./fax: 616 97 40, e-mail: mobil@it.krakow.pl
Konsultacje projektów inwestycji - K. Adamaczyk
Wydział Planowania i Monitorowania Inwestycji

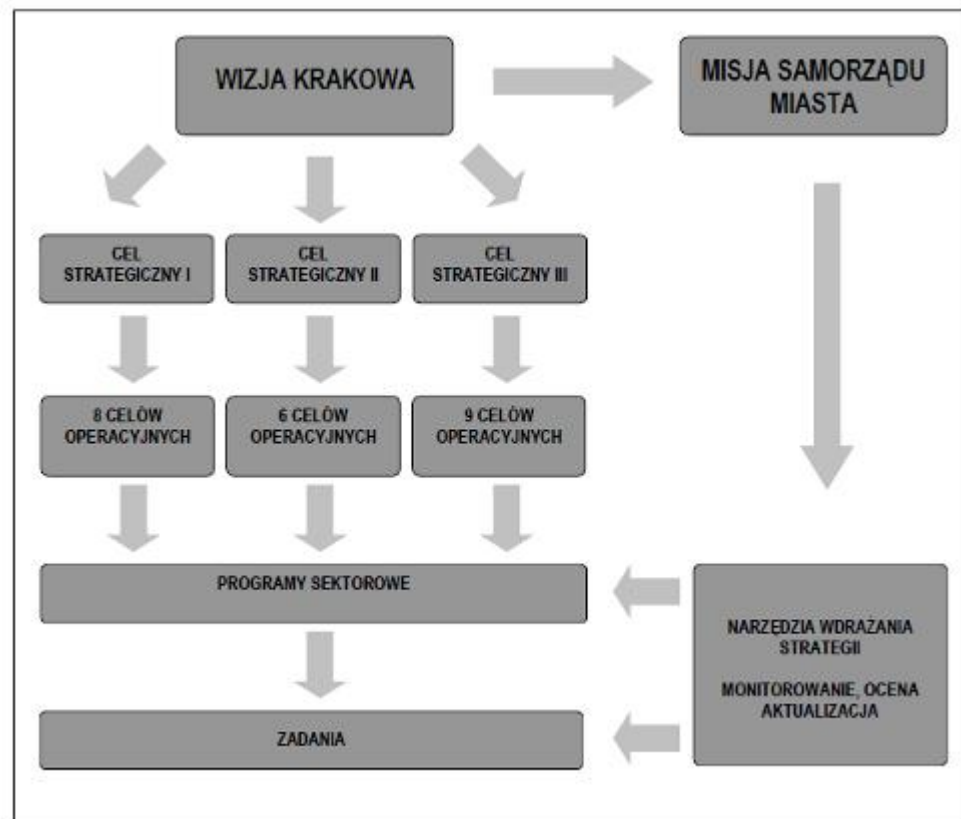
WZ01_k_f_2011-02-09_Maps_Inwestycji_Inwestycje_Drogowe_M_02

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 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:

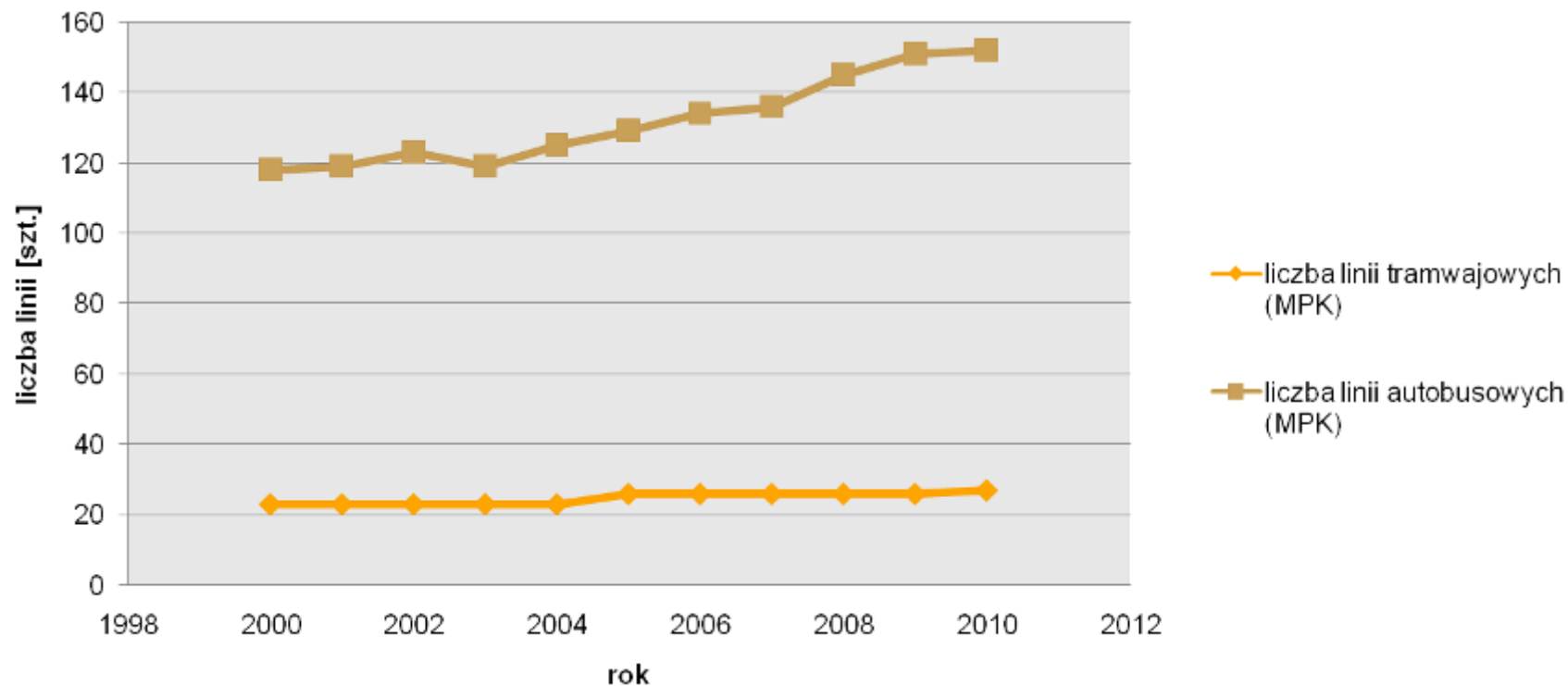
- + współdziałanie i integracja różnych podsystemów transportowych w obrębie metropolii,
- + rozwój wysokiej jakości podsystemu transportu zbiorowego,
- + rozwój infrastruktury szynowej (z priorytetem szybkiego tramwaju),
- + dostosowanie infrastruktury i środków transportu do wymogów osób niepełnosprawnych,
- + 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

Najważniejsze projekty transportu zbiorowego zrealizowane w latach 2007-2012

- budowa nowych linii tramwajowych
- przebudowa i modernizacja istniejących linii tramwajowych
- zakup nowoczesnego taboru autobusowego i tramwajowego
- budowa wydzielonych pasów dla komunikacji zbiorowej

Budowa linii tramwajowej wzdłuż ul. Pawiej i jej przedłużenie do ul. Kamiennej (tzw. „Nowa Pawia”)



Zrealizowana w 2007 roku była pierwszą od 2000 r. nową linią tramwajową. Całkowita długość około **1,5 km**

Budowa podziemnego tunelu linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju



Tunel, którego budowa rozpoczęła się w latach 70 XX wieku jest najdłuższym tunelem tramwajowym w Europie (całkowita długość ponad **1,5 km**). Koszt budowy około 165 mln zł. Zrealizowano w 2008 roku.

Budowa linii tramwajowej KST Rondo Grzegórzeckie–ul. Lipska (wraz z budową ul. Kuklińskiego)



Inwestycja oddana do użytkowania w listopadzie 2010 roku stanowi jeden z komponentów projektu unijnego „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej-etap II”. Wartość zrealizowanego przez MPO SA w Krakowie zadania wyniosła 142 mln zł. Całkowita długość 4,2 km.

Budowa linii tramwajowej łączącej ul. Brożka oraz Kampus UJ wraz z systemem sterowania ruchem



Oddanie do użytkowania tej kluczowej dla komunikacji zbiorowej, w tym dynamicznie rozwijającym się rejonie Krakowa planowane jest na dzień 17 listopada 2012r. Wraz z budową pętli przy ul. Czerwone Maki powstanie pierwszy w Krakowie parking typu Park & Ride. Projekt dofinansowany z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko

- Przebudowa linii tramwajowej od pętli Kamienna do pętli Krowodrza Górka i dostosowanie do parametrów KST
- Przebudowa węzła rozjazdów Dietla-Starowiślna wraz z linią tramwajową na odcinkach: ul. Sebastiana- ul. Blich oraz węzeł Poczta
- Modernizacja torowiska wzdłuż ulicy Długie
- Modernizacja torowiska wzdłuż ulicy Dominikańskiej i Franciszkańskiej
- Modernizacja torowiska tramwajowego wzdłuż ulic Limanowskiego i Wielickiej

Przebudowa Al. 29 Listopada z budową wydzielonych pasów dla autobusów



Zakończona w 2007 roku modernizacja Al. 29 Listopada znacznie skróciła czas przejazdu komunikacji zbiorowej w/w trasą, dzięki nowo wytyczonym pasom dla autobusów. Poprawiło się bezpieczeństwo użytkowników drogi oraz zmniejszyła eksploatacja. Zmniejszyła się również ilość emitowanych spalin.

Zakup nowoczesnego taboru tramwajowego i autobusowego

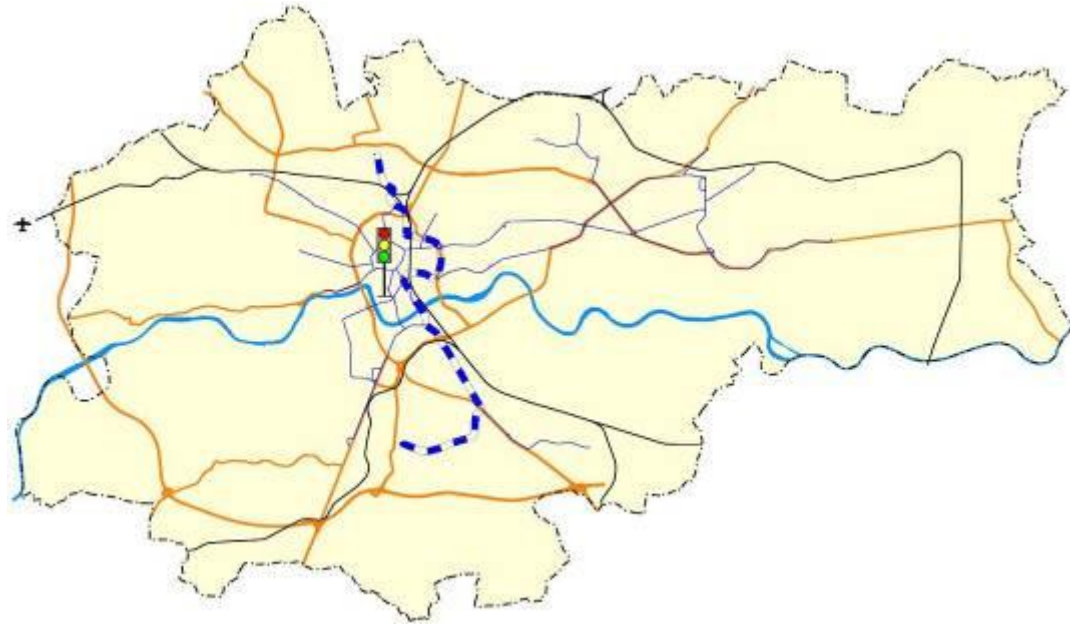


W ramach unijnego projektu „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap I i II” MPK SA w Krakowie zakupi prawie 50 niskopodłogowych wagonów tramwajowych najnowszej generacji

Projekt obejmował wdrożenie systemu elektronicznej karty miejskiej w postaci zakupu kart bezstykowych oraz niezbędnej infrastruktury technicznej w tym 60 sztuk automatów do sprzedaży. W ramach projektu przewidziana została także implementacja rozwiązań technicznych umożliwiających pobieranie opłat parkingowych przez automaty. Skrócenie czasu oczekiwania na zakup biletu okresowego oraz ułatwienie jego prolongaty - to największe korzyści płynące z realizacji projektu.



Sterowanie Ruchem dla Krakowskiego Szybkiego Tramwaju



Charakterystyka projektów planowanych do realizacji w latach 2012-2020



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 Mogiłskie – al. Jana Pawła II – Plac Centralny,
- linia os. Krowodrza Górka – Górka Narodowa,
- linia Rakowice – Mistrzejowice,
- linia KST „Stella-Sawickiego”.

Komunikacja tramwajowa



krakow.pl

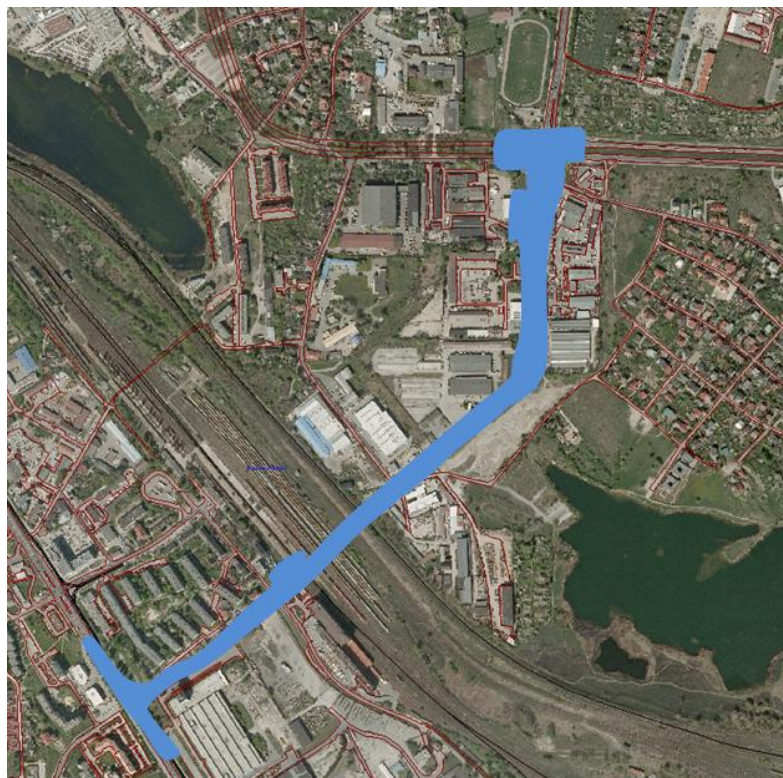


Źródło: www.mpk.krakow.pl

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

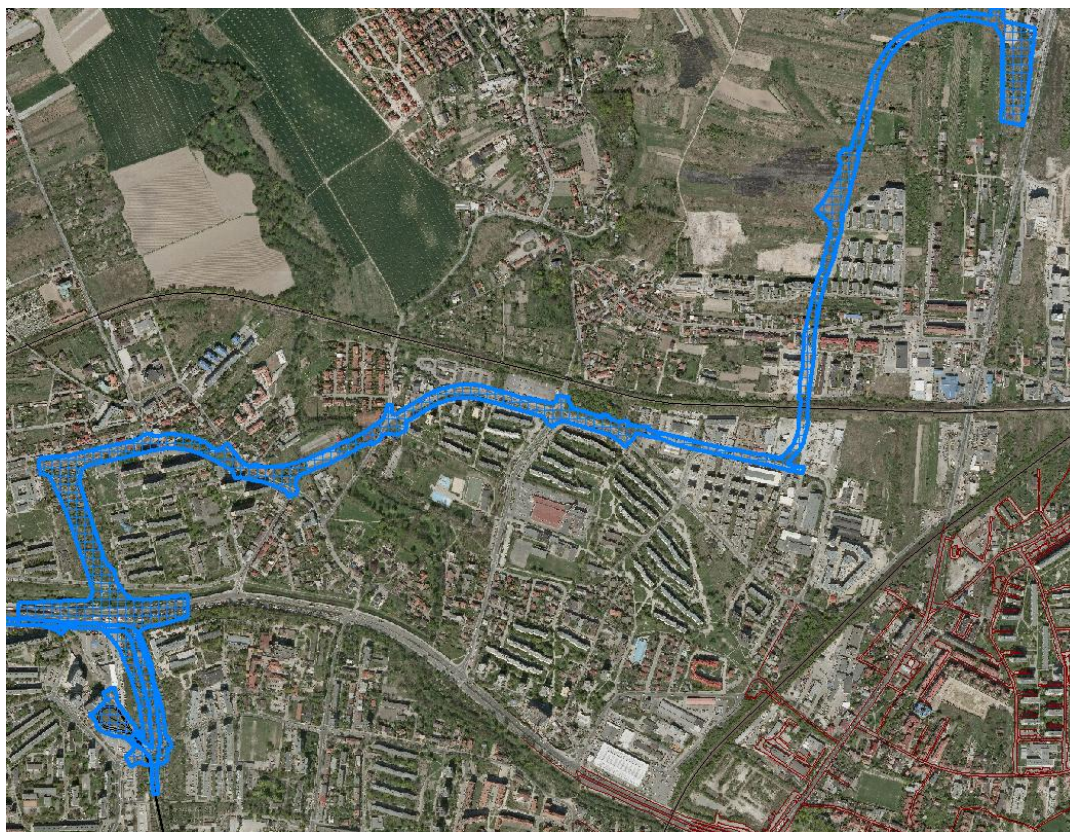
Przebudowa linii tramwajowej na odc. Rondo Mogilskie – al. Jana Pawła II – Plac Centralny



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.



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



- 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.

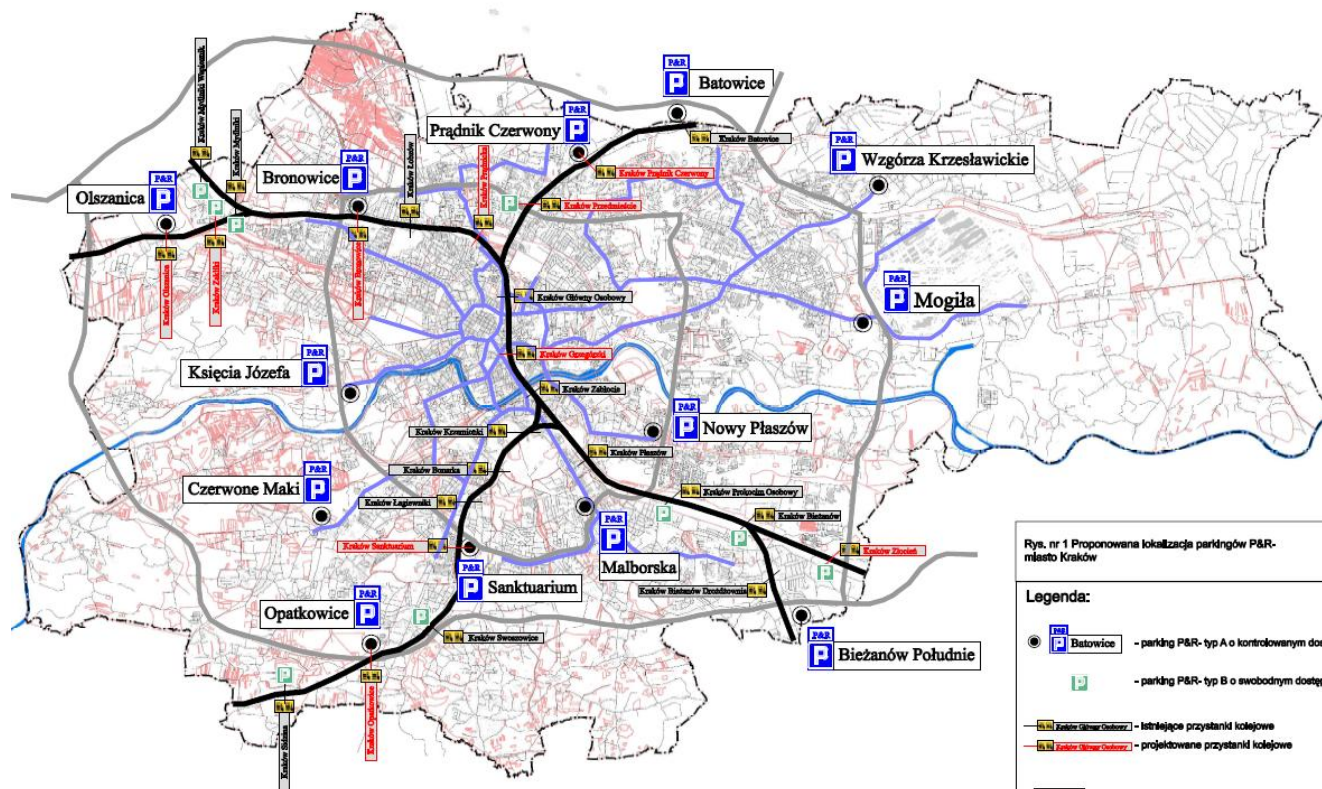
Aktualnie w Wieloletnim Planie Przedsięwzięć - Wieloletnim Planie Inwestycji (Uchwała Nr XXXV/460/12 z dnia 4 stycznia 2012 roku w sprawie zmiany uchwały Nr VIII/63/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 lutego 2011 roku w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Krakowa na lata 2011 - 2033 z późn. 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



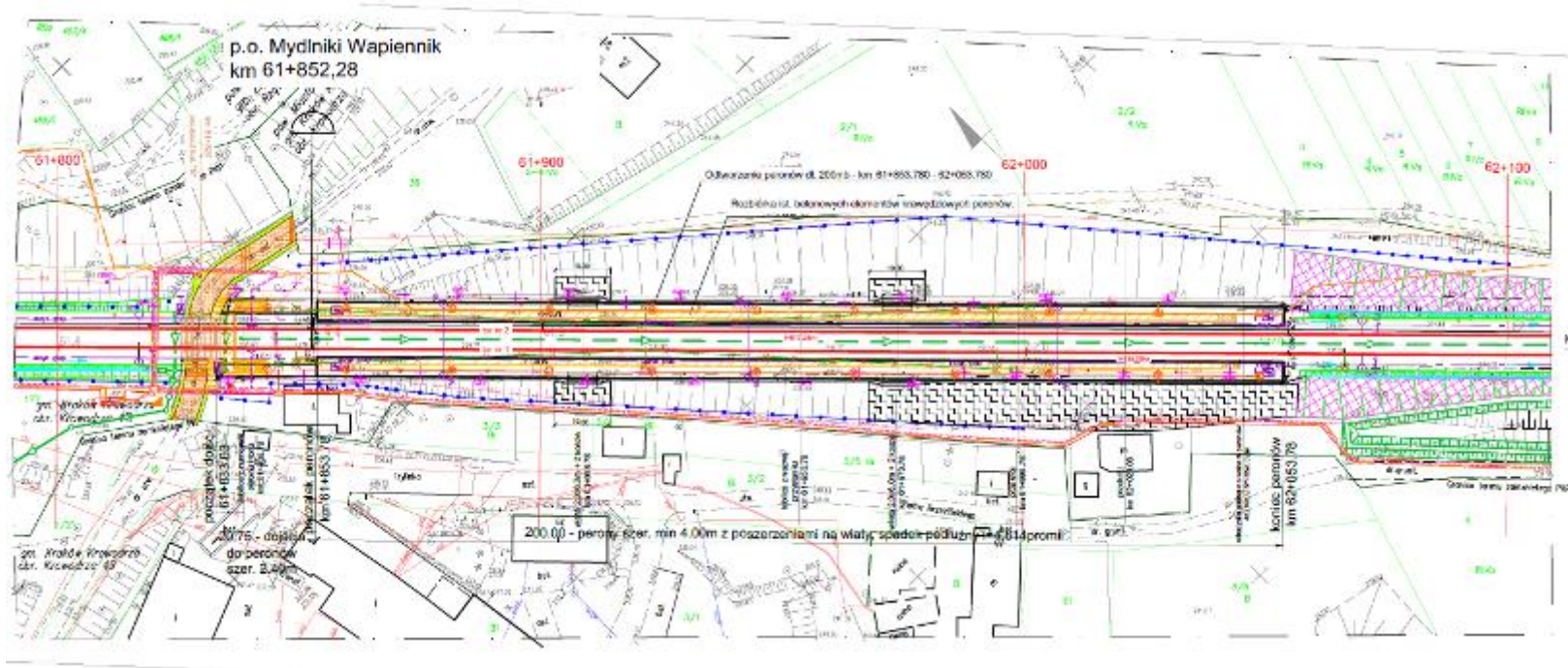
| Lp. | Lokalizacja parkingu | Pojemność parkingu | Liczba kondygnacji | Własność terenu (GK – Gmina Kraków, SP- Skarb Państwa, P – prywatna) |
|-----|-----------------------|--------------------|--------------------|---|
| 1. | Olszanica | 130 | parking naziemny | P |
| 2. | Bronowice | 300 | 2 | SP |
| 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

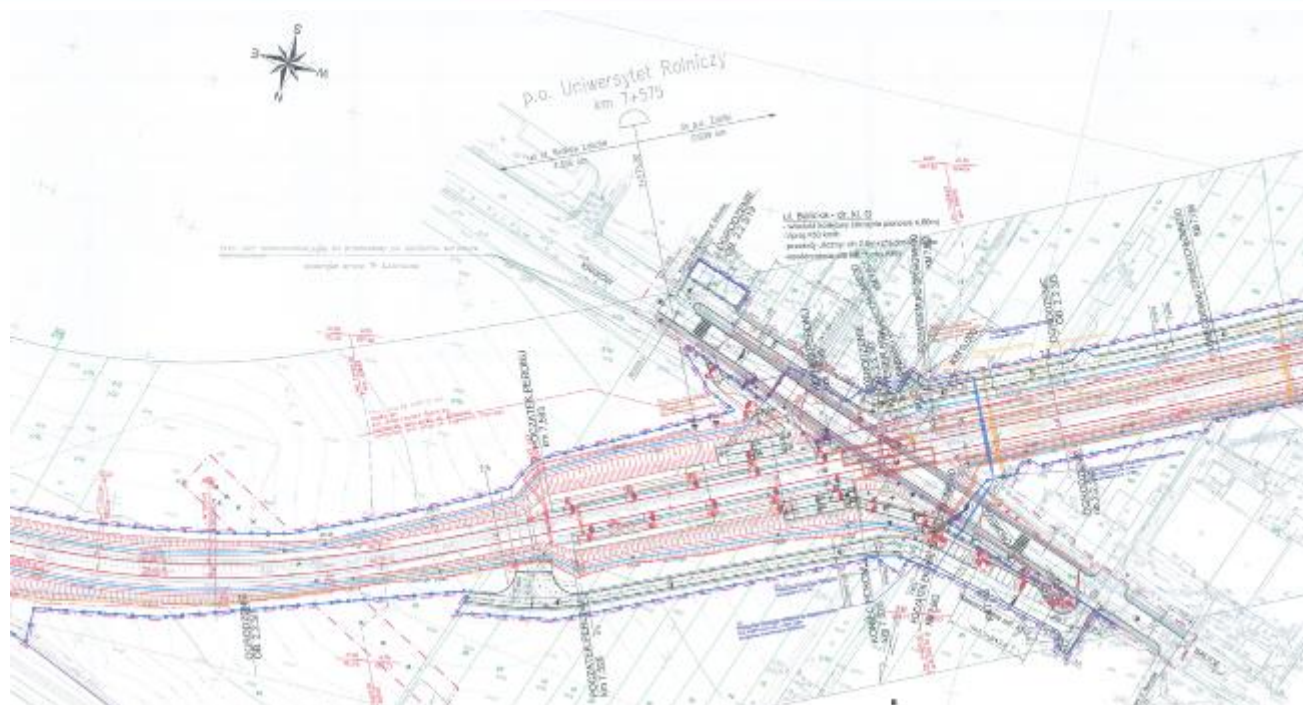


Przystanek zlokalizowany jest na linii kolejowej nr 133 Dąbrowa Górnicza Zabkowice – Kraków Główny Osobowy.

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.

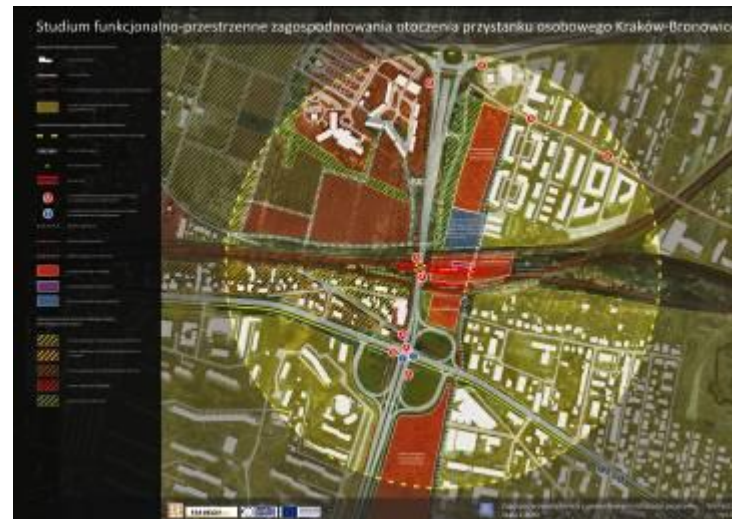
Zgodnie z zawartym w dniu 6 lipca 2011 roku porozumieniem między Gminą Miejską Kraków a PKP PLK S.A., miasto Kraków pokryje łączny koszt realizacji przedmiotowej inwestycji.

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.

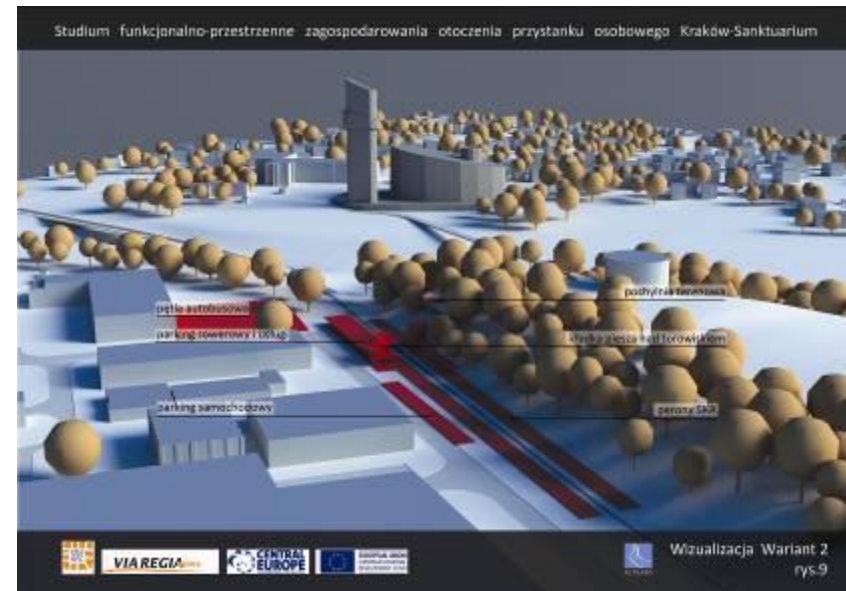
Koncepcja zakłada budowę 4 peronów kolejowych:

- 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*



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