



Kraków był pierwszym polskim miastem, które opracowało i przyjęło politykę zrównoważonego transportu. To był rok 1993. Zwrócono wtedy uwagę na kwestię priorytetu transportu zbiorowego, a także przewóz towarów. Głównym celem było stworzenie warunków dla sprawnego, bezpiecznego, ekonomicznego i ekologicznego przemieszczania się. Aktualizacja tego dokumentu nastąpiła w 2007 roku i objęła lata 2007-2015.

W nowej odsłonie postawiono sobie za cel poprawę dostępności komunikacyjnej, zarówno w obrębie miasta, jak i szerszego obszaru metropolitalnego czy województwa. A jakie były cele szczegółowe? Zapewnienie sprawności funkcjonowania zrównoważonego systemu transportowego, wzmacnianie roli i poprawa jakości transportu zbiorowego oraz wykształcenie zintegrowanego systemu metropolitalnego.

- Jeżeli chodzi o zrównoważenie systemu transportu, to wskazane zostały dwa obszary związane z planowaniem i zarządzaniem – wyjaśnił Łukasz Szewczyk z Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa. – W zakresie planowania już blisko 10 lat temu dostrzeżono kwestię związaną z oceną transportochłonności i mobilności, w szczególności w zakresie planowania przestrzennego. Natomiast w zakresie zarządzania skupiono się na koordynacji działań wszystkich służb miasta, aby stworzyć jednolity system podejmowania decyzji wpływających na poprawę systemu transportu.

Kolejną sprawą było wzmocnienie roli transportu publicznego, które wymagało poprawy jakości i konkurencyjności względem transportu indywidualnego oraz nadania mu priorytetu w ruchu, zwiększenia efektywności ekonomicznej i sprawności operacyjnej.

Ostatnie kompleksowe badania ruchu wykazują jednak, że na przestrzeni ostatnich 20 lat systematycznie wzrasta udział transportu indywidualnego.

- Właściwie każdy mieszkaniec najchętniej podróżowałby samochodem osobowym –

wyjaśnił Lukasz Szewczyk. – Doszliśmy do momentu fascynacji samochodem, która w krajach Europy zachodniej miała miejsce 20-30 lat temu. Próbuje z tym intensywnie walczyć. Miasto podejmuje wszelkiego rodzaju działania, które ograniczą ten ruch, zwłaszcza w centrum.

Ostatnia rzecz to wykształcenie zintegrowanego systemu metropolitalnego, który wymagał przyjęcia planu i strategii, m.in. koncepcji zagospodarowania przestrzennego, oraz objęcia roli lidera w podejmowaniu decyzji.

W 2015 roku kończy się okres funkcjonowania polityki transportowej Krakowa. Podjęto więc próby oceny działań, jakie w jej ramach przeprowadzono. Kryteria oceny przyjęto w 9 obszarach tematycznych: planowania przestrzennego, transportu publicznego, rozbudowy układu drogowego i organizacji ruchu, parkowania, dróg rowerowych i ciągów pieszych, zarządzania systemem transportowym, ochrony środowiska i jakości życia mieszkańców, oddziaływania na zachowania transportowe, monitorowanie podróży i edukacji społecznej oraz polityki finansowej i fiskalnej. W sumie 69 kryteriów oceniano w skali czterostopniowej – od braku po niski, średni i wysoki stopień realizacji polityki transportowej. Pod koniec 2014 roku odbyło się posiedzenie rady programowej ds. rozwoju systemu transportowego. Ekspertki podejmowane działania ocenili na 46 proc., co oznacza, że ich zdaniem istnieje zagrożenie realizacji polityki transportowej miasta. Największy udział w ocenie miały obszary: transport publiczny, drogi rowerowe i ciągi piesze oraz ochrona środowiska i jakość życia mieszkańców.

Pierwszy obszar, który był przedmiotem oceny to planowanie przestrzenne, w tym rezerwowanie terenu na trasy szynowe i drogowe, dworce i pętle transportu zbiorowego czy parkingi.

- Aktualnie na terenie miasta obowiązują 134 miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, które przekładają się na blisko 50 proc. powierzchni terenu, a 48 planów jest w trakcie sporządzania – dodał Łukasz Szewczyk. – Idealnie byłoby, gdyby około 60-70 proc. powierzchni Krakowa było objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego.

Kolejna rzecz to ochrona rezerw komunikacyjnych, czyli ochrony przed zabudową rezerw terenowych pod planowane inwestycje komunikacyjne. Ma to powiązać działalność inwestycyjną ze sprawnością układu transportowego, czyli takie wydawanie decyzji lokalizacyjnych dla nowych obiektów, które uwzględniają istniejącą lub możliwą do osiągnięcia dostępność komunikacyjną.



W zakresie transportu publicznego miasto stara się wprowadzać, na najbardziej zatłoczonych trasach, wydzielone pasy dla komunikacji zbiorowej oraz nadawać im priorytet na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. Poza tym ważną rolę odgrywa system sterowania ruchem, m.in. 314 tablic informacyjnych w korytarzu Krakowskiego Szybkiego Tramwaju, dostosowanie usług do indywidualnych potrzeb podróżnych ([tele-bus](#)), czy wymiana taboru na nowy, niskopodłogowy i ekologiczny (np. zakup 36 nowoczesnych, najdłuższych w Polsce tramwajów „Krakowiak”, linia autobusu „154” obsługiwana wyłącznie przez pojazdy elektryczne, autobus hybrydowy „501”).

---

Jeśli chodzi o układ drogowy i organizację ruchu, najważniejsza jest budowa elementów czwartej obwodnicy: węzeł Rybitwy – Igołomska, a także przygotowanie do budowy Trasy Łagiewnickiej, Pychowickiej, Zwierzynieckiej. – Jeśli chodzi o Trasę Łagiewnicką jesteśmy najbardziej zaawansowani – poinformował Łukasz Szewczyk. – Mamy przygotowane decyzje, m.in. środowiskową, i chcemy w najbliższym czasie uruchomić przetarg.

- W 2012 roku miasto przyjęło program parkingowy – kontynuował przedstawiciel magistratu. – Staramy się go realizować, choć jest to bardzo trudne. W listopadzie oddaliśmy do użytkowania parking podziemny na 150 miejsc koło Muzeum Narodowego przy Alejach Trzech Wieszców. Chcemy w tym obszarze uwolnić ulice od zaparkowanych pojazdów.

Kolejne parkingi mają się pojawić w rejonie Placu Inwalidów, Nowego Kleparza, hali sportowej „Korona” i ul. Dietla.

Sieć dróg rowerowych w Krakowie jest dopiero rozbudowywana, przy założeniu, że na wszystkich nowych inwestycjach kwestie dróg rowerowych są uwzględniane. W centrum wprowadzane są kontrapasy dla rowerzystów, powstają miejsca postojowe. Od 2008 roku funkcjonuje wypożyczalnia rowerów miejskich, która dziś obejmuje 300 rowerów i 34 stacje, ale docelowo ma być kilka razy większa. Powstają kładki i przejścia podziemne, a sygnalizacja świetlna jest dostosowywana do ruchu pieszego i rowerowego.

- Kwestiami zarządzania systemem transportowym w mieście zajmuje się Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu, który integruje wszelkie działania związane z drogami, zarządzaniem ruchem i transportem zbiorowym – wyjaśnił Łukasz Szewczyk. – Wprowadziliśmy też demonopolizację rynku usług przewozowych: oprócz MPK S.A pojawił się Mobilis Sp. z o.o. Staramy się też pozyskać kapitał prywatny na realizację inwestycji publicznych.



Poprawę stanu środowiska i jakości życia mieszkańców miasto stara się osiągnąć dzięki zwiększeniu udziału komunikacji zbiorowej i niezmotoryzowanej w realizowanych podróżach, w tym poprzez zintegrowany system biletowo-taryfowy, modernizację taboru, wspólne przystanki i priorytet dla komunikacji zbiorowej. Przygotowywane i realizowane są odcinki trzeciej i czwartej obwodnicy miasta oraz wdrażany jest obszarowy system sterowania ruchem.

- Na pierwszej obwodnicy udało nam się bardzo ograniczyć ruch samochodów indywidualnych – stwierdził prelegent. – Jeden pas na ul. Podwale został przeznaczony dla rowerzystów. Kolejny taki odcinek jest przygotowywany. Chcemy, aby cały odcinek od ul. Piłsudskiego do ul. Basztowej był jednokierunkowy, co ma zniechęcić kierowców do podróżowania do centrum samochodem osobowym.

Jeśli chodzi natomiast o komunikowanie się z mieszkańcami i edukację społeczną, poprzez strony internetowe krakowianie są informowani o inwestycjach transportowych, a portal dialoguj.pl poświęcono konsultacjom społecznym. Kraków dość systematycznie, co 8-10 lat, prowadzi kompleksowe badania ruchu. Piąta edycja odbyła się w 2013 roku i objęła miasto oraz 33 gminy wchodzące w skład Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego.

Polityka transportowa wskazywała też na opracowywanie wieloletnich planów inwestycyjnych i programów zapewniających środki finansowe dla funkcjonowania i rozwoju transportu. Obecna Wieloletnia Prognoza Finansowa Miasta Krakowa

obejmuje lata od 2015 do 2052. Nie można zapomnieć również o pozyskiwaniu środków z funduszy Unii Europejskiej, m.in. na przebudowę linii tramwajowej na odcinku Rondo Mogiłskie – Plac Centralny, rozbudowa KST wraz z układem drogowym [ul. Lipska – Wielicka](#), czy przygotowanie dokumentacji dla projektu Nowa Huta Przyszłości.

- Chcemy, żeby pod koniec roku pojawił się projekt polityki transportowej, który powinien zawierać elementy wynikające z wytycznych projektu CH4ALLENGE – podsumował Łukasz Szewczyk. – Staramy się, aby zarówno program parkingowy, jak i plan zrównoważonego rozwoju były zgodne z zasadami zrównoważonej mobilności w miastach.

Kraków jest jednym z dziewięciu europejskich miast uczestniczących w programie CH4ALLENGE dotyczącym planowania zrównoważonej mobilności. Projekt koncentruje się na wymianie wiedzy, również dzięki działaniom pilotażowym, a także asyście w przygotowaniu i wdrażaniu strategii.

Ilona Hałucha

*(na podstawie prezentacji Łukasza Szewczyka z Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa, wygłoszonej podczas seminarium CH4ALLENGE w Krakowie)*