



# MOBILNOŚĆ

plan realizacji polityki  
transportowej Krakowa

Czym jest zrównoważona mobilność  
i dlaczego jej wdrożenie jest dla nas  
wszystkich tak ważne?



## Po pierwsze podróże, a nie podział plemienny

Przyjął się powszechnie, szczególnie w dyskusji o formach podróżowania, **podział mieszkańców naszego miasta** na kierowców, rowerzystów, pasażerów transportu zbiorowego i oczywiście jeszcze pieszych.

Podział ten **zupełnie jednak nie znajduje uzasadnienia w rzeczywistości**. Dlaczego?

Bo po pierwsze wszyscy jesteśmy choć raz dziennie pieszymi, na rowerze czasami jeździmy przynajmniej rekreacyjnie, każdy choćby okazjnie korzysta z transportu zbiorowego i oczywiście prawie wszyscy poruszamy się też samochodem. Innymi słowy rower, autobus czy samochód to tylko środek transportu, który codziennie wykorzystujemy, by przemieścić się z punktu A do punktu B, a nie nasza tożsamość.

Dlatego opisując zjawiska związane ze zrównoważoną mobilnością należy skupić się przede wszystkim na samym podróżowaniu. **Codziennie musimy dostać się do pracy, miejsca nauki, sklepu, lekarza czy urzędu** itd.

Właśnie w związku z szeroko pojętym

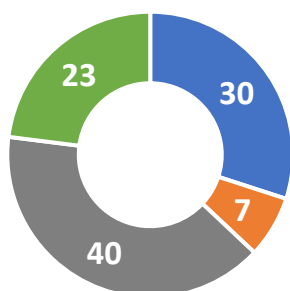
podróżowaniem średnio każdy z nas w Krakowie **wykonuje 2,35 podróży dziennie**. Takie dane wynikają z faktu, że statystycznie ok 70% mieszkańców dziennie wykonuje dwie podróże, czyli na przykład z pracy i do pracy, ale 15% załatwia coś jeszcze (raczej już nie codziennie) wykonując cztery podróże.

Sposób w jaki podróżujemy ocenia badanie nazywane Kompleksowym Badaniem Ruchu (KBR), z którego wynika procentowy udział podróży odbywanych różnym środkiem transportu na danym obszarze. Zatem, to że w wynikach badania podaje się na przykład, iż 40% podróży odbywa się samochodem, nie oznacza od razu, że 40% mieszkańców jest kierowcami. Raz podróż ktoś odbył samochodem i została wliczona do tej statystyki, a innym razem ten sam człowiek jednak pojechał na rowerze i wtedy w myśl podziału plemiennego, byłby rowerzystą. W związku z tym nie skupiamy się na określaniu kim jesteśmy wybierając sposób przemieszczania się, ale na samym procesie podróżowania, **czyli mobilności**.

## Zrównoważona mobilność

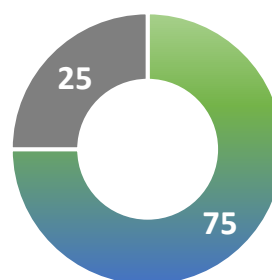
Według ostatnich badań KBR z 2018 roku udział poszczególnych podróży wśród mieszkańców Krakowa, w zaokrągleniu, wygląda następująco:

Obecny udział podróży %



■ Transport zbiorowy ■ Rower  
■ Samochodem ■ Pieszo

Optymalny udział podróży %



■ Podróże miękkie i transport zbiorowy  
■ Samochodem

To dobrze, czy źle?

Wiele badań europejskich analizujących sposób podróżowania **sumuje podróże piesze i rowerowe nazywając je „miękkimi”**, ponieważ obie charakteryzują się najmniejszymi konsekwencjami dla otoczenia. Finalnie zestawia się po jednej stronie sumę podróży samochodem, a po drugiej „miękkich” i transportem zbiorowym.

**W Krakowie suma podróży miękkich i transportem zbiorowym wynosi ok. 60%.**

Porównując z miastami, które są oceniane przez niezależnych ekspertów jako oferujące najwyższą jakość życia, to jednym z czynników wpływających na właśnie taką jakość życia jest nieprzekraczanie 25% podróży wykonywanych samochodem, na przykład w Amsterdamie udział ten wynosi 26%, w Barcelonie 15%, a w Wiedniu 29%.

Na tym polega zrównoważona mobilność. Taki jest **cel, aby zmienić 15% podróży z wykonywanych samochodem na inne sposoby.**

## Diagnoza

Zestawione wcześniej wyniki badań podróży wskazują, że zbyt często korzystamy z samochodu.

Co to oznacza?

**Codziennie w Krakowie około 940 tys. mieszkańców potrzebuje się przemieścić głównie do pracy czy miejsca nauki, czyli wykonuje podróż.**

To oznacza, że dziennie wykonujemy

**2,21 mln**  
podróży:

**880 tys.**  
.....  
samochodem

**660 tys.**  
.....  
transportem zbiorowym

**510 tys.**  
.....  
pieszo

**150 tys.**  
.....  
rowerem



Pieszko średnio pokonujemy 1km, rowerem nieco ponad 3km, a samochodem prawie 7km.

Do tego codziennie około



ktoś **zaczyna poza Krakowem**, na przykład wyprowadził się do gminy ościennej i musi przyjeżdżać do pracy, czy przywieźć dzieci do szkoły.



Takie podróże są niestety dłuższe, dlatego zdecydowana większość osób przyjeżdża samochodem, tylko 25% autobusem aglomeracyjnym lub tzw. busem.

Liczba podróży nie jest taka sama w ciągu dnia. Kulminacyjnym momentem są tak zwane szczyty komunikacyjne.

Rano musimy dojechać z domu do pracy lub szkoły czy na uczelnię, a popołudniu stamtąd wrócić. Po południu dodatkowo czasami się z kimś spotykamy lub jedziemy na zakupy.

**W szczycie porannym (6h-10h) wykonujemy 30% podróży z całego dnia, natomiast 13% podróży przypada tylko na godzinę szczytu porannego (7h-8h).**

Podróże do centrum, obszaru najlepiej skomunikowanego transportem zbiorowym są częściej, bo aż w 75%, wykonywane transportem zbiorowym, rowerem lub pieszo. **Okolo 200 tys. mieszkańców miasta korzysta z transportu zbiorowego regularnie.**





## Dlaczego wybieramy samochód?

W badaniu KBR 82% mieszkańców Krakowa odpowiedziało, że **powodem wyboru samochodu jest wygoda.**

Jako kolejne przyczyny wskazano między innymi mankamenty transportu zbiorowego, a porównanie wyników badań z roku 1995, 2003 i 2013 potwierdza odpływ głównie pasażerów do samochodów (około 12% podróży).

O ile autobus, czy tramwaj jest atrakcyjnym środkiem transportu dla mieszkańców dojeżdżających do centrum, o tyle podróżowanie pomiędzy pozostałymi dzielnicami jest często nadal znacznie szybsze samochodem.

Brak spójnej infrastruktury rowerowej nie zachęca do wykorzystania tego środka transportu.

Znaczny wpływ na sposób podróżowania ma też urbanistyka i styl życia. Masowa wyprowadzka mieszkańców na obrzeża miasta oraz do gmin ościennych oznacza w rzeczywistości zwiększenie codziennego dystansu do pokonania np. w drodze do pracy, co jest zdecydowanie trudniejsze bez samochodu tym bardziej, że w tych obszarach często występuje deficyt usług publicznych i prywatnych.

**Powody wyboru samochodu jako środka transportu są zatem racjonalne.**

## 40% podróży samochodem to zbyt dużo

**Wszyscy lubimy podróżować samochodem.** Jest szybki, wygodny i dopasowany do indywidualnych potrzeb. Nie ma co zaklinać rzeczywistości, że jest inaczej. Ford Jr powiedział, z czym wypada się zgodzić, że „...samochód to jeden z najwspanialszych wynalazków ludzkości, który zupełnie odmienił nasze możliwości w zakresie przemieszczania się”.

Z drugiej strony niestety **podróżowanie samochodem generuje równoległe trzy podstawowe problemy**, które nie występują lub są istotnie zredukowane przy innych środkach transportu.

### **Po pierwsze – co może zdziwić straty czasu.**

Zbyt duża liczba samochodów naraz w ruchu generuje korki, co wynika z zajętości przestrzeni przez pojedynczy pojazd. Średnio przemieszczając się samochodem mamy 1,5 osoby na 10m<sup>2</sup> plus odstępy pomiędzy pojazdami. Pieszyc lub pasażerów transportu zbiorowego zmieści się na takiej powierzchni bez problemu 20, a rowerzystów minimum 5.



Przez codzienne zbyt częste wybory samochodu w podróżach po mieście, statystycznie **każdy mieszkaniec Krakowa, który zdecyduje się przemieszczać tym środkiem transportu w godzinach szczytu, może stracić stojąc w korku drugie tyle czasu** ile potrzebuje na samą podróż gdyby korków nie było.

Ten problem próbowano rozwiązać poszerzaniem ulic i dobudową pasów ruchu, ale póki co nie ma przykładu, by gdziekolwiek zakończyło się to sukcesem.



## Po drugie – tak ważne dla nas wszystkich bezpieczeństwo

Samochód pozwala przemieszczać się nam z prędkością powyżej 30km/h. Jest to limit prędkości, której przekroczenie znacznie zwiększa ryzyko utraty życia lub zdrowia pieszego jeśli zostanie potrącony przez samochód. Niestety częsta próba nadrobienia start czasu po staniu w korkach i o ironio lepsza infrastruktura ulic zwiększająca ich przepustowość niestety sprzyjają brakowi wyobraźni i przekraczaniu prędkości. To skutkuje tym, że co roku w wypadkach z udziałem samochodu traci życie lub zdrowie kilkadziesiąt mieszkańców Krakowa.

## Po trzecie zdrowie

Podróże samochodem generują emisję szkodliwych tlenków azotu, pyłów oraz hałasu. Obniżają również aktywność fizyczną, co ma istotny wpływ na ogólną kondycję mieszkańców.

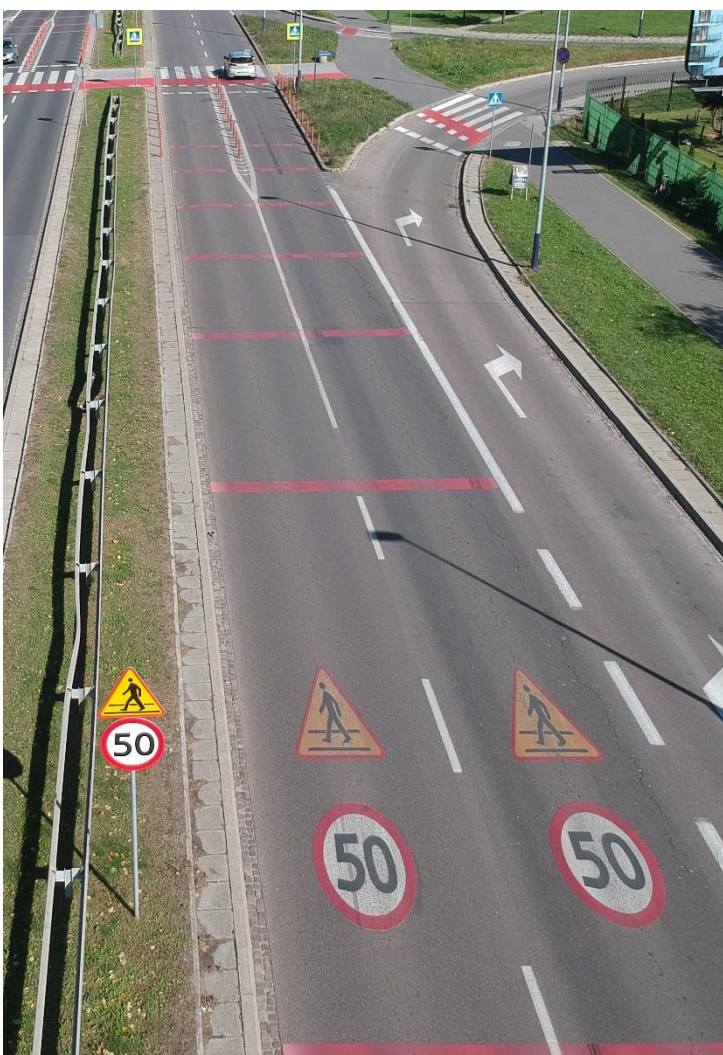


Mając na uwadze powyższe możemy wywnioskować, że nie chcąc tracić codziennie cennego czasu w korkach, dbając o bezpieczeństwo pieszych i mając na uwadze lepszy stan powietrza w naszym mieście musimy postawić na zredukowanie ilości podróży samochodem. To od nas zależy czy uda się nam zmienić na lepszą jakość życia w naszym mieście.

Co mogłoby być efektem zmniejszenia liczby podróży samochodem do 25%?

**Zredukowanie liczby samochodów w ruchu na ulicach Krakowa w szczycie porannym o niemal 70 tys.**

W samej godzinie szczytu porannego byłoby o 30 tys. samochodów mniej. Przepustowość większości ulic w mieście wynosi około dwóch do trzech tysięcy pojazdów na godzinę, czyli, **to tak jakby na 10 głównych ulicach ruch w szczycie wyparował.**



## Polityka transportowa

8 czerwca 2016 roku Rada Miasta Krakowa przyjęła w głosowaniu **Politykę Transportową dla Miasta Krakowa na lata 2016 – 2025.**

To najważniejszy dokument wyznaczający kierunki działania w zakresie zarządzania mobilnością mieszkańców, które powierzono do realizacji Prezydentowi.

W Polityce wskazano między innymi na:

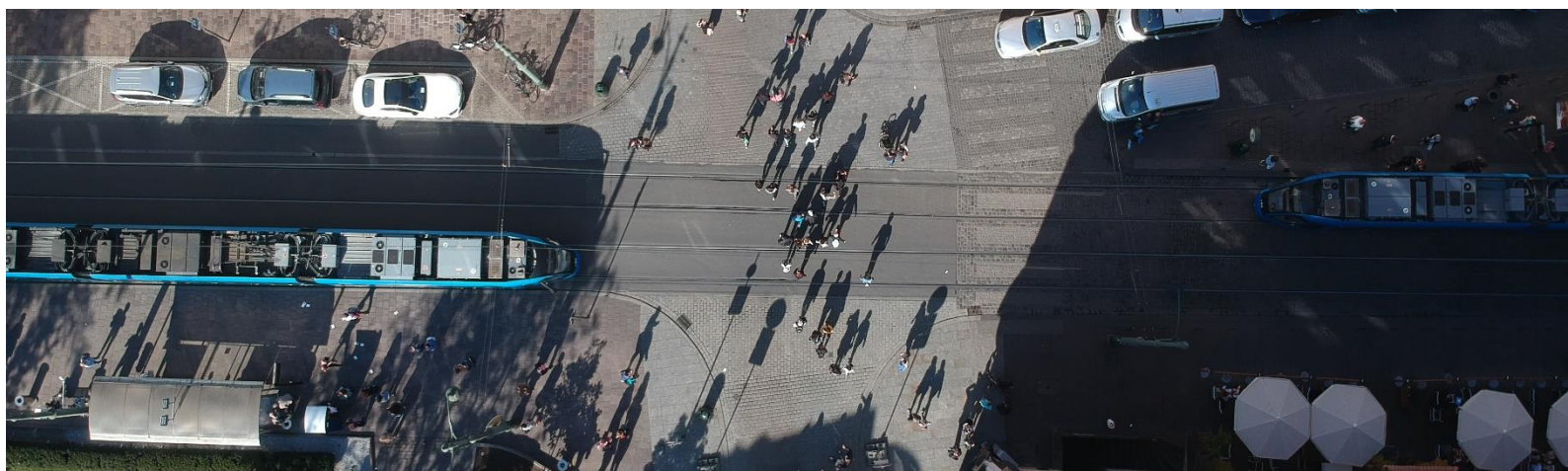
- ⊖ konieczność rozwoju systemu transportu zbiorowego poprzez inwestycje w tabor i infrastrukturę,
- ⊖ nadawanie priorytetu dla transportu zbiorowego,
- ⊖ budowę dróg dla rowerów,
- ⊖ poprawę dostępności rejonów miasta przy wykorzystaniu innych środków transportu niż samochód,
- ⊖ poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ⊖ ochronę powietrza,
- ⊖ ograniczenie hałasu,
- ⊖ przywrócenie ulicom funkcji miejskich,
- ⊖ usprawnienie połączeń układu ulicznego miasta z obszarem metropolii

**Uchwała jasno wskazuje obszary działań** na okres dekady i konieczność realizacji zadań oraz projektów, które wpisują się w postawione cele. Zmiany, które są realizowane w ostatnich latach wynikają zatem wyłącznie z profesjonalnych, przyjętych lokalnym prawem, wytycznych.

Ochrona chodników przed parkującymi samochodami, wyznaczanie tras i budowa dróg dla rowerów, wymiana taboru, czy zawężanie jezdni przed przejściami dla pieszych to zadania wynikające wprost z polityki transportowej.

Właśnie mija półmetek obowiązywania dokumentu, jest to zatem **dobry moment aby zintensyfikować działania** i określić konkretnie co jeszcze należy zrobić w perspektywie pozostałych pięciu lat, aby osiągnąć określone cele

– zmniejszyć straty czasu w codziennych podróżach, poprawić bezpieczeństwo i zdrowie mieszkańców.





## Jak osiągnąć cel?

*„Najskuteczniejszy sposób na kształtowanie własnego życia to przystąpić do działania i trzeba się tylko do tego nakłonić” Anthony Robbins*

Jeżeli uważamy, że **warto spróbować oszczędzić czas w dojazdach do pracy i oddychać czystym powietrzem**, niezbędne jest podjęcie działań zaradczych.

Nie ma możliwości, co najczęściej jest proponowane, wybudowania takiej ilości pasów ruchu, by zapewnić w godzinach szczytowych płynną jazdę samochodem dla obecnej ilości podróży.

**To wynika z matematyki, a nie ideologii.**

## Co możemy zatem zrobić?

- ≡ **Uzupełnić brakujące odcinki infrastruktury rowerowej**, tak by stała się spójna, bezpieczna i dostępna dla mieszkańców. Jeżeli brakuje miejsca na budowę ciągów, niestety konieczne jest pozyskanie jej kosztem ruchu samochodów.
- ≡ **Promować w krótkich dystansach do 4km podróże piesze i rowerowe** poprzez wykazywanie w **przestrzeni publicznej odpowiedniego szacunku dla pieszych** (np. szerokie chodniki, zielen) **oraz redukcję wypadków z ich udziałem** (np. bezpieczne przejścia dla pieszych oraz strefy ruchu uspokojonego).
- ≡ **Poprawić ofertę transportu zbiorowego w podróżach pomiędzy dzielnicami** poza II obwodnicą. Konieczne jest wykorzystanie kolei oraz ekspresowych linii autobusowych, których czas przejazdu będzie zbliżony jak samochodem.



## Bezpiecznie rowerem

Każda podróż rowerem dzięki aktywności fizycznej pomaga własnemu zdrowiu, ale również wpływa pozytywnie na zdrowie pozostałych mieszkańców dzięki niwelowaniu emisji spalin, hałasu i nie zajmowaniu przestrzeni. To też olbrzymia oszczędność dla wspólnego budżetu miasta.

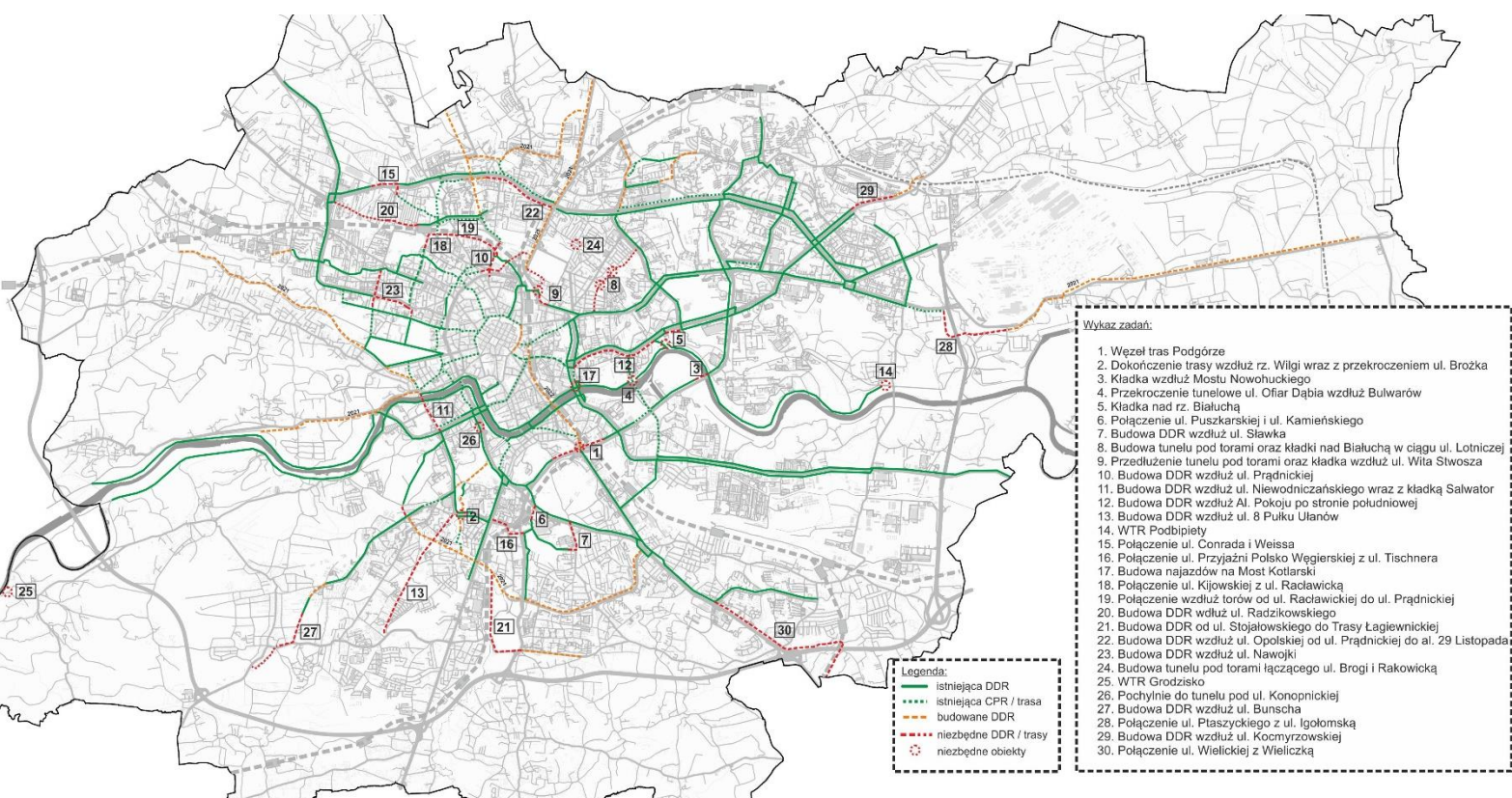
Oczywistym jest, że wszyscy na rower nie wsiądą, ale mając na uwadze, **deklarację 30% mieszkańców, że jeśli będzie bezpieczna infrastruktura to chętnie spróbują** wykorzystywać w codziennych podróżach właśnie ten środek transportu, to warto podjąć takie działania.

Nie pytajmy zatem, czy drogi dla rowerów są potrzebne, tak jak nie pytamy czy potrzebne są chodniki.

**One po prostu mieszkańcom się należą.**

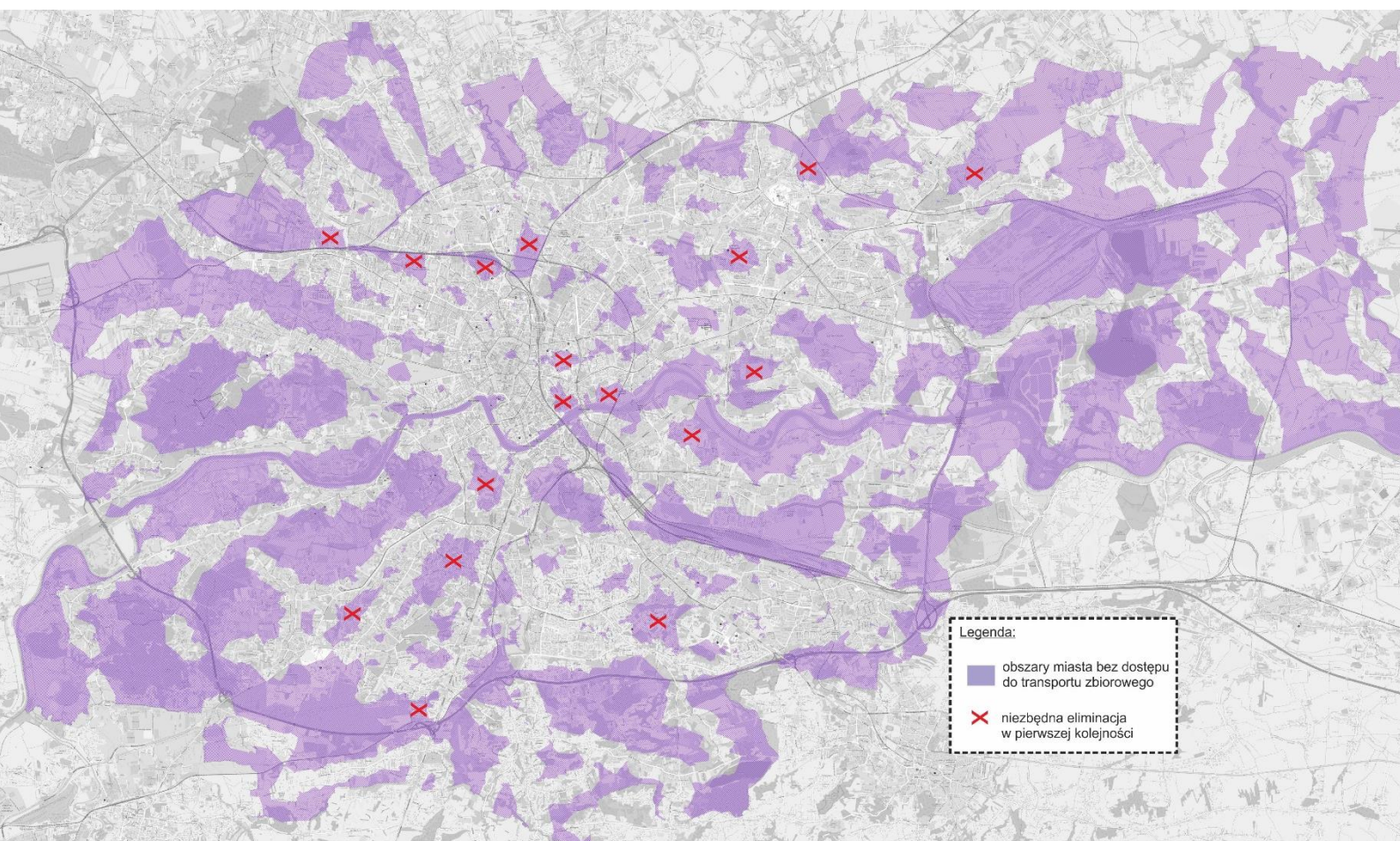
W 2020 roku oddaliśmy do użytku najdłuższą kładkę pieszo-rowerową w Polsce. **Do 2025 roku należy dokończyć najważniejsze odcinki i wybudować brakujące obiekty.**

To około 30 zadań, dzięki którym bezpieczne i zdrowe podróżowanie rowerem będzie możliwe w zdecydowanej większości obszaru miasta, a dzięki nowoczesnym kładkom i tunelom mieszkańcy będą odczuwać ponadprzeciętny komfort jazdy.





## Dostęp do transportu publicznego



Możliwość podróżowania transportem zbiorowym jest podstawowym prawem mieszkańców Krakowa. Jednak aby można było wsiąść do autobusu czy tramwaju, osoby chcące skorzystać z tej formy transportu muszą mieć przystanek nie dalej niż 400m od swojego domu i miejsca, do którego chcą dotrzeć.

**Pierwszym krokiem jest zatem eliminacja obszarów bez zapewnionej dostępności do transportu zbiorowego,** występująca wbrew pozorom nie tylko na obrzeżach miasta.

Najszybciej jak się da należy wyeliminować taką sytuację na obszarach silnie zaludnionych, jak osiedle Avia, czy Żabiniec.



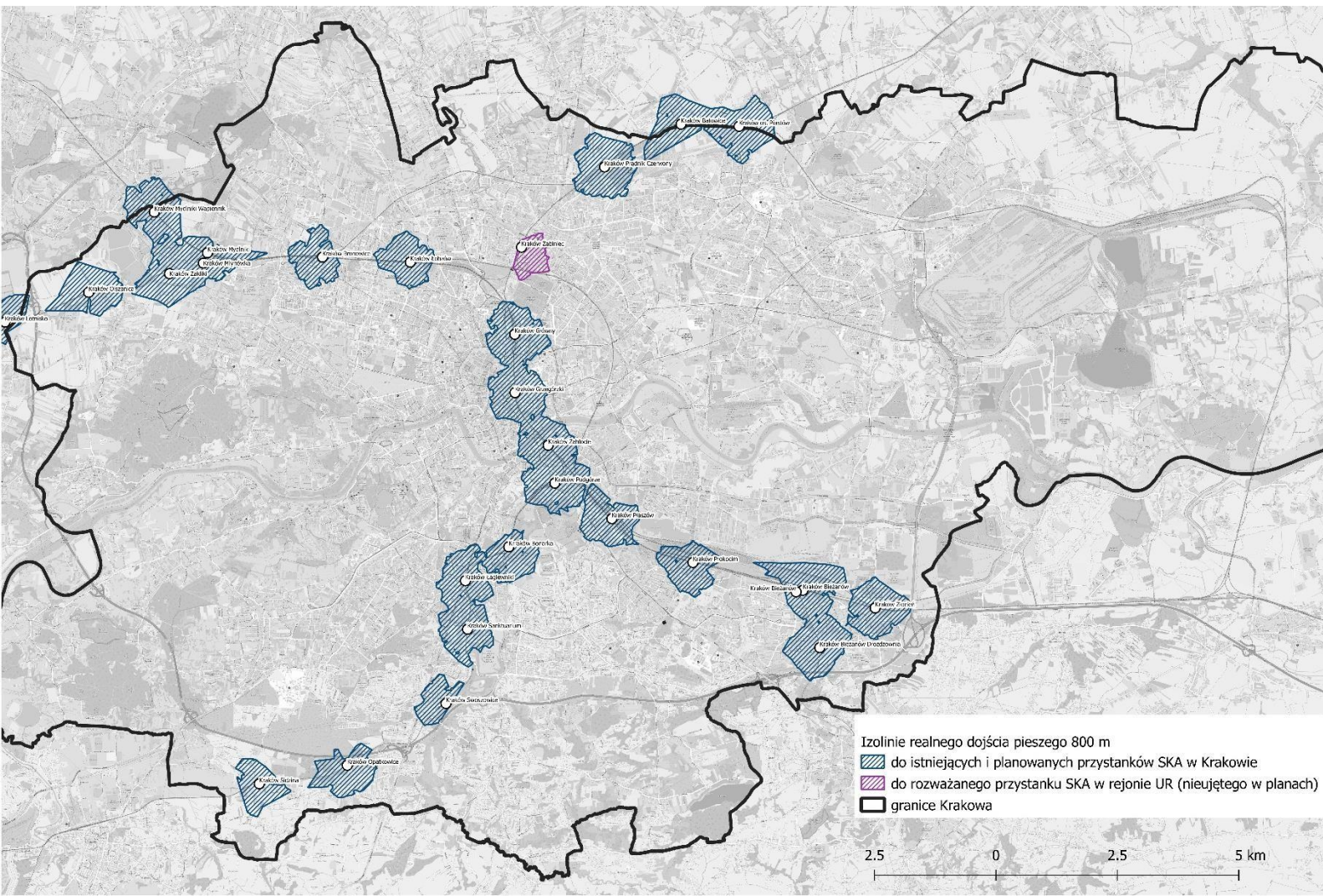
## Kolej na SKA

**W 2022 roku niemal 10% mieszkańców Krakowa będzie w zasięgu dojazdu do przystanków Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej.**

Niemal 70% w zasięgu 10min jazdy na rowerze. Podróżowanie pomiędzy dzielnicami zlokalizowanymi poza II obwodnicą stanie się znacznie szybsze.

Autobus z Bronowic do Bieżanowa potrzebuje niemal 40min, pociąg tylko 20 i jest bezkonkurencyjny nawet dla samochodu.

Kolej wypełni wiele obszarów, gdzie nie ma tramwaju, ale **trzeba też zwiększyć jej dostępność poprzez dokończenie budowy przystanków i utworzenie autobusowych linii dowozowych.**





## KMK

Do 2025 roku powinny powstać lub być w budowie nowe linie tramwajowe:

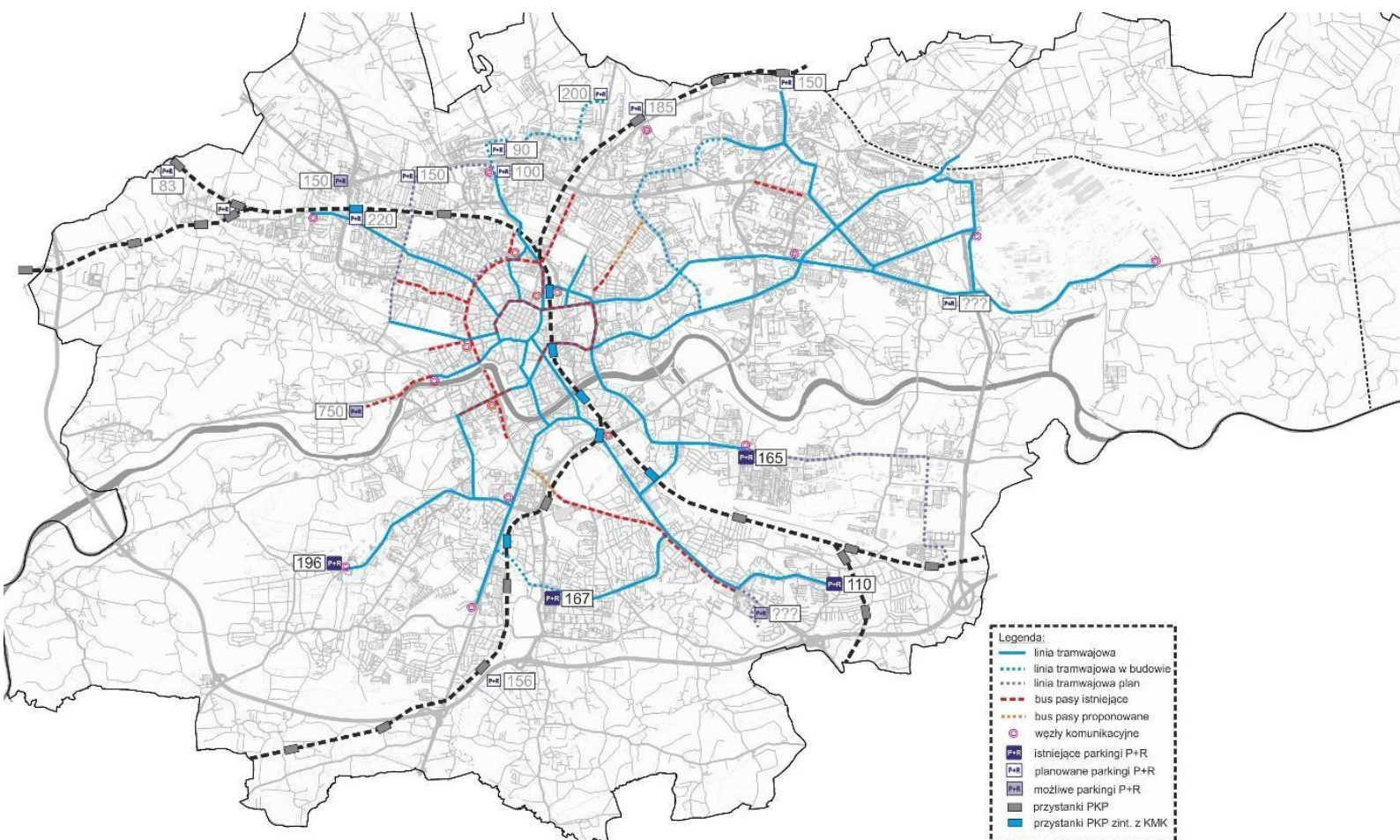
- ≡ do Górki Narodowej,
- ≡ Kurdwanów – Zakopiańska,
- ≡ do Azorów,
- ≡ Mistrzejowice – Mogilska,
- ≡ Azory – Cichy Kącik
- ≡ Nowy Kleparz – Plac Inwalidów
- ≡ Teligi – Rząka
- ≡ Mały Płaszów – Złociń

Obszary poza II obwodnicą powinny być skomunikowane pospiesznymi autobusami, których czas przejazdu jest zbliżony do podróżowania samochodem.

Na odcinkach, gdzie występują korki (np. ul. Pilotów, Nowohucka, Opolska) należy wyznaczyć buspasy.

Dla podróży z obszaru metropolitalnego alternatywą dla samochodu jest głównie transport zbiorowy. Gdzie to możliwe należy zwiększać dostępność kolei poprzez autobusowe linie dowozowe oraz budowę parkingów P+R.

Pozostałe potrzeby mogą być zrealizowane przez poprawę częstotliwości oraz skrócenie czasu przejazdu autobusów aglomeracyjnych.



## Samochodem powyżej 4km

Samochód powinniśmy wykorzystywać, gdy nie mamy innego wyboru, a podróż jest dłuższa niż 4km.

W skali miasta takie przemieszczenia są głównie pomiędzy obszarami na zewnątrz III obwodnicy i **powinny być odbywane z pominięciem Śródmieścia**. Do podróżowania pomiędzy dzielnicami powinniśmy wykorzystywać III i IV obwodnicę.

**Dostępność samochodem powinna być tym trudniejsza im bliżej centrum.**

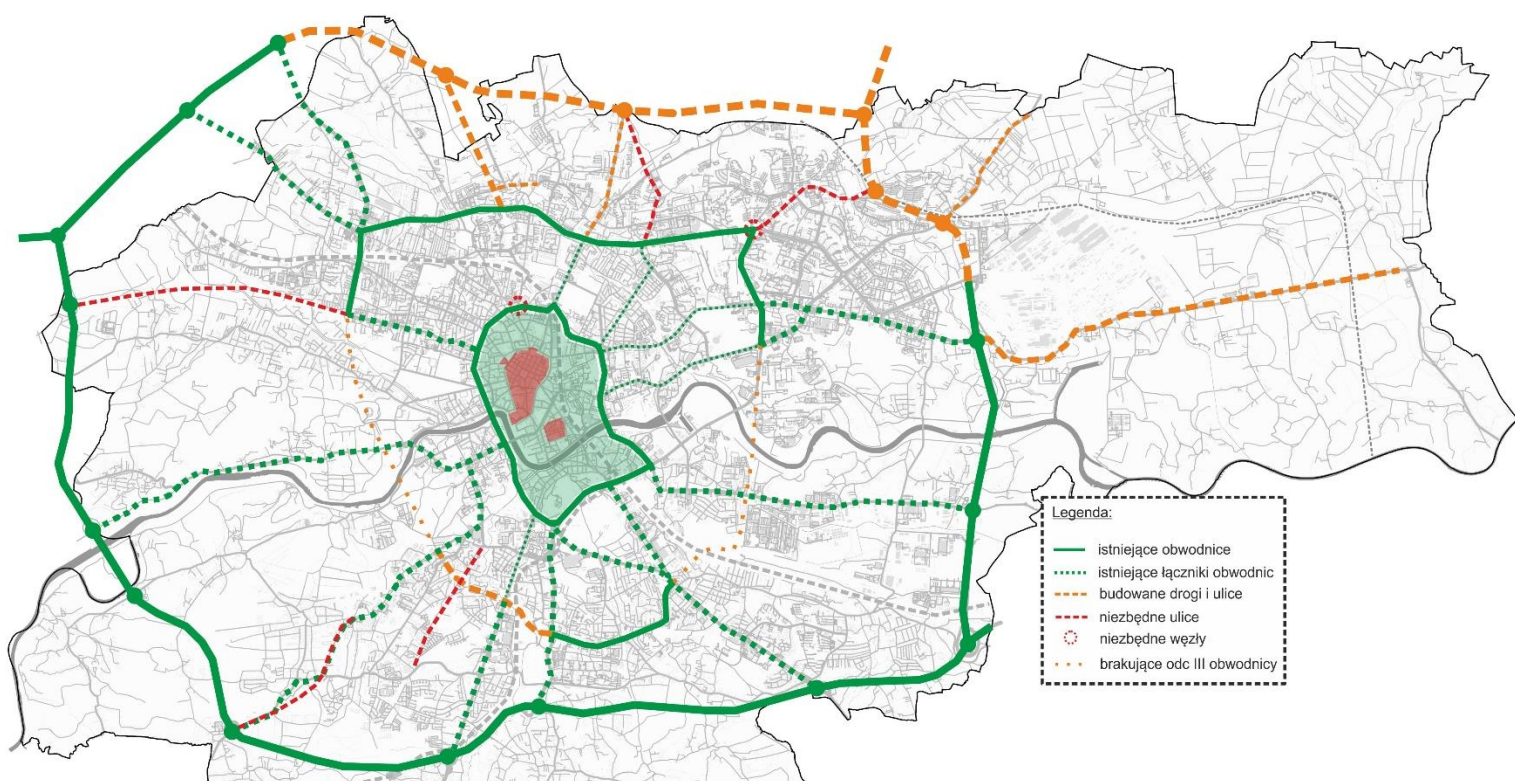
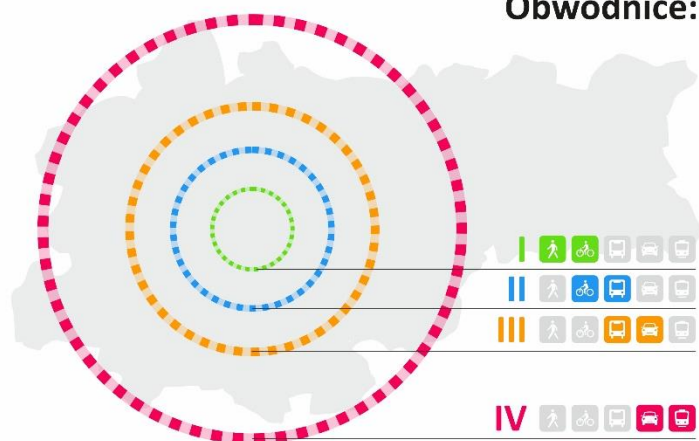
Pomiędzy III i II obwodnicą należy wprowadzać priorytet dla transportu zbiorowego i rowerów oraz strefy ograniczonej emisji komunikacyjnej.

Pomiędzy II i I obwodnicą powinien być wyłącznie ruch związany z dojazdem

do domu lub załatwianiem jakiś spraw w tym rejonie, bez przejazdu tranzytem, co zapewnia **sektorowa organizacja ruchu**.

**Natomiast wewnątrz I obwodnicy powinna istnieć strefa ograniczonego ruchu**

Obwodnice:





## Sektorowa organizacja ruchu

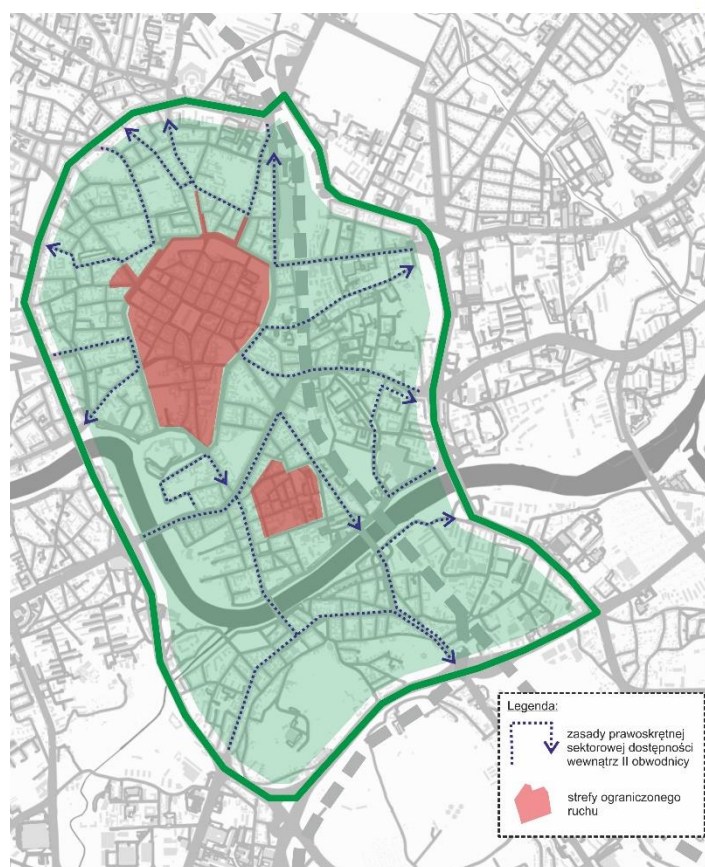
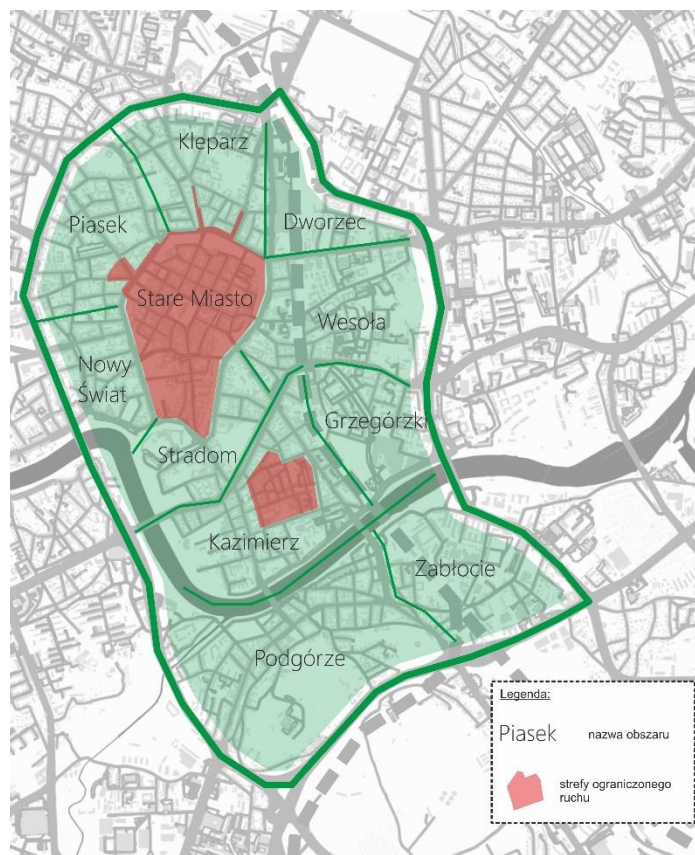
W celu zapewnienia dojazdu do każdego miejsca, ale z jednoczesnym ograniczeniem uciążliwego dla mieszkańców skracania drogi przez centrum, konieczne jest wdrożenie **tzw. sektorowej organizacji ruchu wewnątrz II obwodnicy**.

W takim systemie obszar wewnątrz II obwodnicy jest połączeniem kilku rejonów, do których bez problemu można wjechać samochodem, jednak przemieszczanie się po sąsiedztwie jest łatwiejsze innymi środkami transportu.

Samochodem pomiędzy rejonami można się przemieszczać, jednak wykorzystując do tego II obwodnicę, która jest znacznie bezpieczniejsza niż wąskie uliczki ścisłego centrum Krakowa.

Taki system zapewnia ograniczenie ruchu samochodów do niezbędnego, czyli mieszkańców danego obszaru lub mieszkańców pozostałych rejonów miasta, którzy przyjeżdżają załatwić jakąś sprawę.

Mniejszy ruch, to mniejszy hałas i emisja spalin, a uspokojony charakter ulic zwiększa bezpieczeństwo.



## Ocena albo się nie zdarzyło

Nawet najbardziej ambitne plany są niewiele warte, jeżeli nie przyniosą efektu.

Jakie efekty powinny być osiągnięte do roku 2025?

- ⊖ **Zmniejszenie udziału podróży samochodem o minimum 5%**
- ⊖ **Dwucyfrowy udział ruchu rowerowego**
- ⊖ **Zwiększenie do 95% dostępności mieszkańców do KMK**
- ⊖ **Zrealizowane minimum 20 zadań rowerowych**
- ⊖ **Zredukowanie do poziomu normy średniego zanieczyszczenia powietrza NOx na stacjach komunikacyjnych Al. Krasińskiego i ul. Dietla**
- ⊖ **Redukcja liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych**

Opracowanie:



**Razem  
w ruchu**