PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.1004.2025

Pan
Marek Hohenauer
Radny Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie polityki transportowej, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 30 października 2025 r., uprzejmie informuję.

Ad 1.

Ograniczenia związane z przemieszczaniem się oraz funkcjonowaniem w przestrzeni publicznej przyczyniły się do dynamicznego rozwoju rozwiązań umożliwiających realizację codziennych potrzeb w formie elektronicznej. Formułowanie wniosków na podstawie porównania bezpośrednich danych dotyczących liczby pasażerów sprzed pandemii Covid-19 i po jej zakończeniu jest niewymierną oceną sytuacji.

Pandemia miała istotny wpływ nie tylko na wybór środka transportu, ale również na model pracy i codzienne zachowania mieszkańców. Jedną z najbardziej zauważalnych zmian — zarówno lokalnie, jak i globalnie — było upowszechnienie pracy zdalnej. Przed pandemią była ona stosowana sporadycznie, natomiast obecnie stanowi powszechną praktykę w wielu instytucjach i firmach, które nie wymagają bezpośredniego kontaktu z klientem. Podobne trendy obserwujemy w sektorze *e-commerce*, gdzie znacząco wzrósł udział zakupów realizowanych online. Również wiele procedur administracyjnych zostało przeniesionych do sfery cyfrowej, a systemy e-learningowe rozwinęły się w sposób dynamiczny. Wszystkie te zmiany mają realny wpływ na liczbę podróży podejmowanych przez mieszkańców w celu zaspokojenia codziennych potrzeb, a tym samym na ich ogólną mobilność. Przekłada się to bezpośrednio na liczbę osób korzystających z komunikacji zbiorowej.

Po zakończeniu pandemii zmieniła się również struktura wykorzystywanych środków transportu. Zauważalny jest wzrost udziału osób korzystających z rowerów oraz hulajnóg. Poniżej przedstawiam zestawienie obrazujące wzrost ruchu rowerowego, opracowane na podstawie danych z liczników zlokalizowanych na głównych ciągach rowerowych.

Rok	Liczba rowerzystów zarejestrowanych na punktach pomiarowych
2019	5 659 381
2020	5 881 822
2021	5 836 826
2022	6 412 164
2023	6 462 691
2024	6 869 730

Z powyższych danych wynika, że między 2019 a 2024 rokiem na terenie Krakowa odnotowano 21% wzrost udziału ruchu rowerowego.

Pomimo wyraźnych zmian w sposobie funkcjonowania społeczeństwa — takich jak upowszechnienie pracy zdalnej, rozwój *e-commerce*, digitalizacja usług publicznych oraz zmniejszenie liczby codziennych podróży — dane wskazują na stały wzrost wykorzystania komunikacji miejskiej.

Rada Miasta Krakowa 6 grudnia 2023 r. podjęła uchwałę przyjmującą i wdrażającą do realizacji Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego (tzw. SUMP – z ang. Sustainable Urban Mobility Plan). Dokument ten zapewnia spójny kierunek działań w dziedzinie zrównoważonej mobilności, dążąc do realizacji głównego celu, jakim jest zapewnienie zrównoważonego i przyjaznego z punktu widzenia użytkownika końcowego systemu transportu, uwzględniającego równomierny rozwój wszystkich form mobilności. Porządkuje on również kwestie związane ze zrównoważoną mobilnością na terenie gmin objętych zakresem planu. Działania wskazane w planie ukierunkowane są na dążenie do poprawy dostępności do transportu publicznego, bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu, jakości przestrzeni publicznych, jakości planowania oraz organizacji i promocji zrównoważonego transportu. Dokument ten stanowił będzie faktyczną podstawę polityki transportowej dla Miasta Krakowa i gmin ościennych (również w kontekście wygaśnięcia miejskiej polityki transportowej na lata 2016-2025). Założenia rozwoju systemu transportu zawarte w ww. dokumencie są zgodne z wytycznymi europejskimi oraz krajowymi priorytetami rozwoju obszarów miejskich. Nie ma mowy o zmianie kierunku polityki transportowej Krakowa – podejmowane działania w celu równoważenia systemu transporotowego to jedyna droga do osiągania korzystnego udziału transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego w ogólnym podziale zadań przewozowych. Jednocześnie działania te w rezultacie prowadzić mają do ograniczenia emisji substancji szkodliwych i gazów cieplarnianych, pochodzących z systemu transportu.

Plan zrównoważonej mobilności Metropolii Krakowskiej i jej obszaru funkcjonalnego został jak dotąd przyjęty uchwałami 35 Rad Gmin oraz 2 powiatów. Realizacja założeń dokumentu docelowo pozwoli na współpracę 36 gmin objętych tym planem, ukierunkowaną na zapewnienie mieszkańcom możliwości zrównoważonego i efektywnego przemieszczania się po całym obszarze.

Ad 2.

Wprowadzanie wydzielonych pasów ruchu dla autobusów jest zgodne z uchwaloną polityką transportową dla Miasta Krakowa na lata 2016 – 2025. Uprawnione do poruszania się po tych pasach są również pojazdy służb, takich jak np. Policji, Straży Pożarnej (także wtedy, kiedy nie są uprawnione do używana sygnałów pojazdu uprzywilejowanego), TAXI czy GTON. Likwidacja wydzielonych pasów ruchu dla autobusów spowoduje także likwidację możliwości szybszego poruszania się tymi ulicami wskazanych grup pojazdów, co z pewnością przyczyni się do pogorszenia jakości komunikacji zbiorowej.

Uprzejmie informuję, że projekt stałej organizacji ruchu dotyczący likwidacji (częściowo) buspasa na alei Generała Andersa jest w trakcie opracowywania. Po uzyskaniu niezbędnych opinii zostanie on przekazany do Zarządu Dróg Miasta Krakowa celem realizacji w terenie.

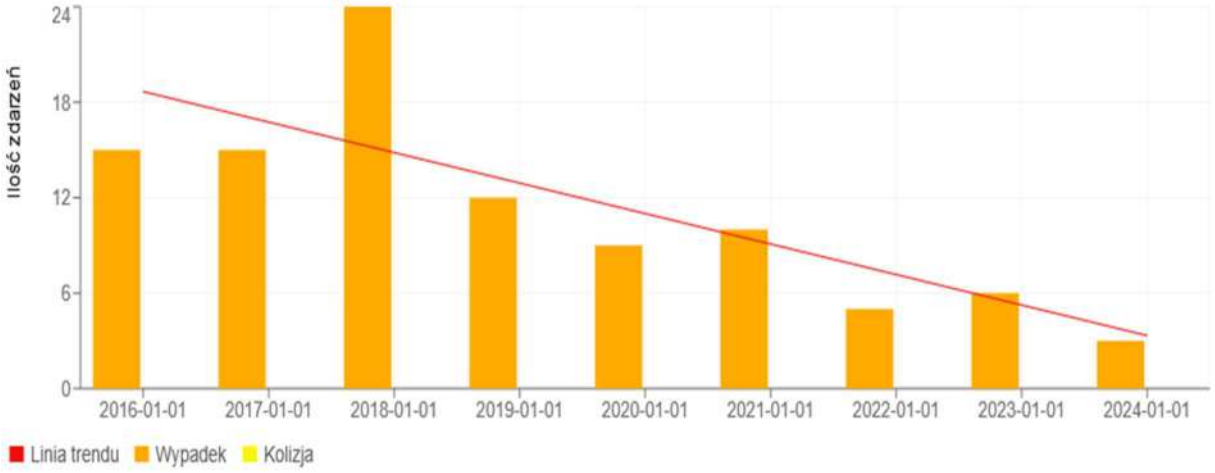
Zmiana organizacji ruchu w ciągu ul. Mikołajczyka prowadzona jest w dwóch etapach:

- Etap I - likwidacja buspasa i powrót do dwóch pasów między przystankiem *Dunikowskiego* a rondem Piastowskim, po wcześniejszym przeniesieniu przejścia dla pieszych i zbudowaniu odpowiedniego azylu dla pieszych. Projekt został zatwierdzony i przekazany celem realizacji do Zarządu Dróg Miasta Krakowa.
- Etap II - montaż sygnalizacji świetlnej wzbudzanej (na żądanie) na wybranych przejściach, umożliwiającej bezpieczne przechodzenie pieszych i pełne odtworzenie dwóch pasów na całej długości ul. Mikołajczyka w stronę os. Piastów. Jego realizacja zaplanowana została na przyszły rok, ponieważ konieczne jest zabezpieczenie środków na ten cel, przygotowanie projektu sygnalizacji oraz przeprowadzenie procedury przetargowej.

Ad 3.

Zagadnienie „wdrożenia działań, które faktycznie usprawnią ruch w Krakowie” jest bardzo obszerne i może obejmować każdy aspekt wynikający z polityki transportowej Miasta, ponieważ dotyczy zarówno ruchu pieszych, rowerów, komunikacji zbiorowej oraz pojazdów samochodowych. Dlatego też bardzo istotne jest zwiększanie oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego oraz obsługa nim nowych rejonów Miasta, budowa dróg dla rowerów, realizacja parkingów „Park and Ride” i przebudowa dróg.

Do tworzenia się kolejek pojazdów dochodzi, gdy układ drogowy w danym miejscu nie jest w stanie obsłużyć liczby pojazdów pojawiających się w danym czasie. Nie ma możliwości poprawiania przepustowości danych skrzyżowań w nieskończoność, ponieważ przestrzeń miejska jest ograniczona i jak do tej pory nie udało się w zakresie inżynierii ruchu rozwiązać problemu powstawania zatorów drogowych poprzez dobudowę kolejnych pasów ruchu. Likwidowanie korków w mieście podlega tzw. twierdzeniu Lewisa-Mogridge'a, które głosi, że wraz z budową większej liczby dróg tworzy się większy ruch, który wypełnia te drogi. Rozwiązaniem jest zapewnianie atrakcyjnych alternatyw dla poruszania się, takich jak sprawna komunikacja publiczna, optymalne drogi dla rowerów czy chodniki. Zawężenia jezdni np. przed przejściami dla pieszych są konieczne celem poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, a także są wymuszone poprzez obowiązujące przepisy i wytyczne. Rozważając liczbę zdarzeń drogowych na drogach publicznych, w wyniku których dochodzi do zgonów, można stwierdzić, że systematycznie ona maleje. Poniżej przedstawiam wykres przedstawiający tendencję spadkową dla tego typu zdarzenia za okres 2016-2024.



(wykres wygenerowany przez program incity – dane udostępnione przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa).

Polityka transportowa Miasta na kolejne lata powinna być kontynuowana, ewentualnie stanowić ewolucję obecnych rozwiązań.

Wszelkie prace prowadzone przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa mające na celu poprawę stanu dróg, budowę nowych układów komunikacyjnych wiążą się z tymczasowymi utrudnieniami w ruchu drogowym. ZDMK dokłada wszelkich starań, aby niedogodności te były jak najmniejsze. Aktualne informacje o realizowanych remontach oraz pracach inwestycyjnych oraz wprowadzanych zmianach w organizacji ruchu są dostępne na stronach ZDMK.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Stanisław Mazur
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Signed by / Podpisano przez:
Stanisław Mazur
Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa
Date / Data: 2025-11-13 15:04

Otrzymują:
1. Adresat
2. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
3. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
4. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
5. Biuletyn Informacji Publicznej
6. Aa