

Działania podejmowane przez Gminę Miejską Kraków w zakresie ograniczania emisji komunikacyjnej



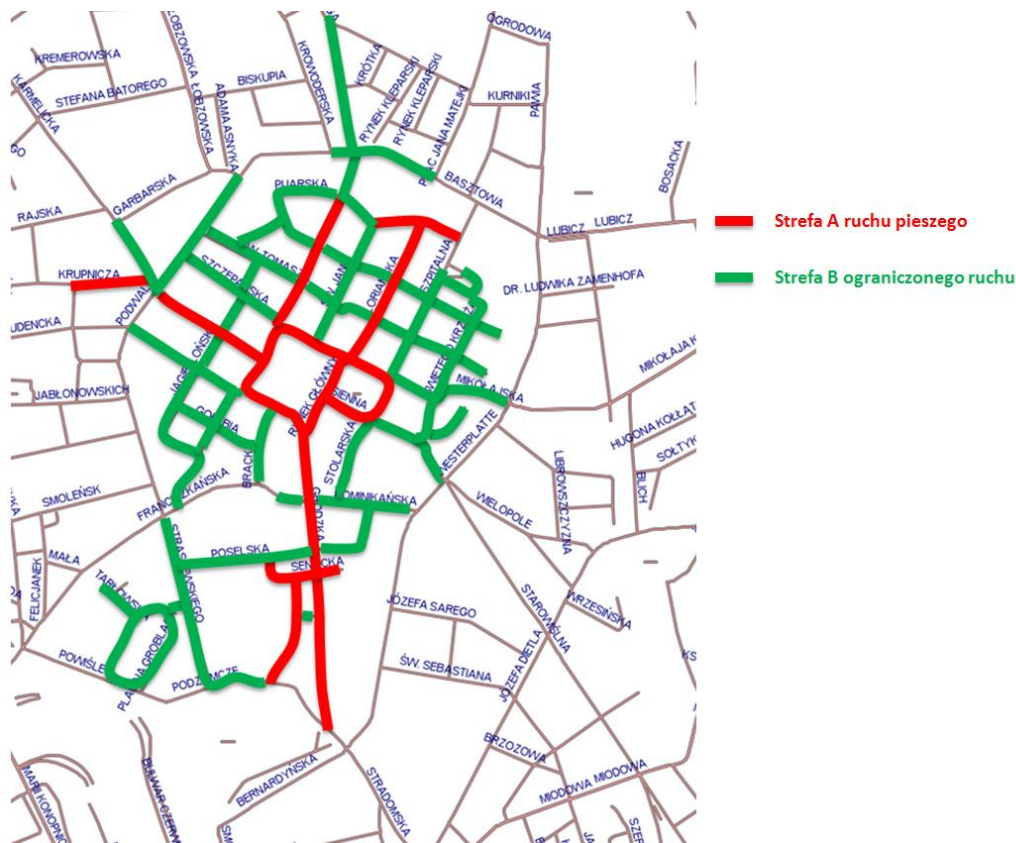
Działania

- ☐ Uspokojenie ruchu w centrum miasta
- ☐ Strefa płatnego parkowania
- ☐ Strefy Tempo 30
- ☐ Ścieżki rowerowe
- ☐ Rower miejski
- ☐ Parkingi Park&Ride
- ☐ Zielone torowiska
- ☐ Autobusy ekologiczne
- ☐ Sieć tramwajowa
- ☐ Szybka Kolej Aglomeracyjna
- ☐ Car sharing (współużytkowanie samochodu)



Strefa ograniczonego ruchu

- ❖ W 1979 roku na Rynku Głównym w Krakowie wprowadzono zakaz ruchu samochodowego.
- ❖ Efekt – ograniczenie ruchu samochodów osobowych w centralnym obszarze Miasta, a tym samym ograniczenie emitowanego zanieczyszczenia powietrza pochodzącego od transportu.



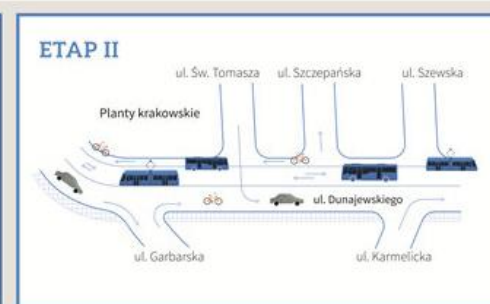
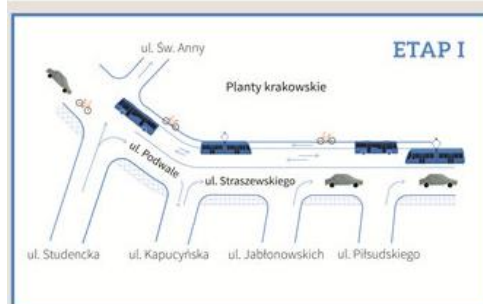
- ❖ Gmina Miejska Kraków rozważa możliwość rozszerzenia strefy ruchu pieszego / ograniczonego ruchu o dodatkowe ulice.



Ruch jednokierunkowy na ul.: Straszewskiego -Podwale - Basztowa

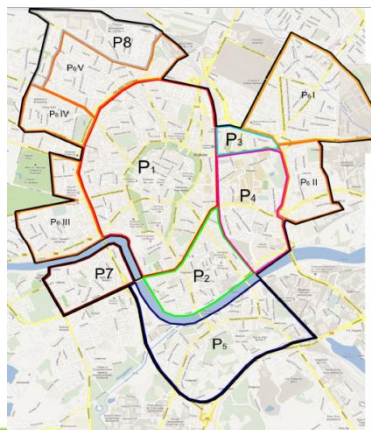
Efekt

- ❖ Przyspieszenie komunikacji miejskiej
- ❖ Kolejny krok w celu uspokojenia ruchu w centrum
- ❖ Poprawa jakości powietrza
- ❖ Ochrona Plant

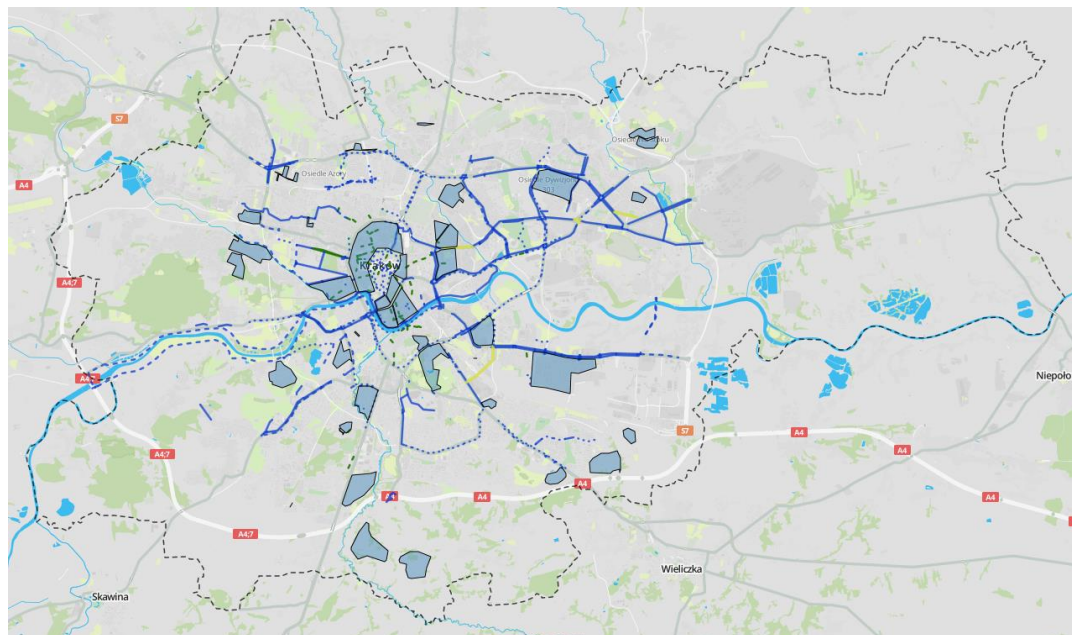


Strefa płatnego parkowania

- ❖ W dniu 5 listopada 2014 roku Rada Miasta Krakowa podjęła uchwałę Nr CXXI/1903/14 w sprawie zmiany uchwały Nr XXI/229/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 6 lipca 2011 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłaty abonamentowej dla niektórych użytkowników dróg oraz sposobu pobierania tych opłat z późn. zm.
- ❖ Od czerwca 2015 roku obowiązuje rozszerzona Strefa płatnego parkowania o obszar od rzeki Białuchy do torów kolejowych (powiększona podstrefa P_{6I}) oraz nowe strefy P7 i P8. Łącznie Strefa liczy ok. 1300 ha, z czego ok. 187 ha to nowe obszary włączone do Strefy. Razem w Strefie istnieje 28 837 miejsc postojowych.
- ❖ Efekt – ograniczenie wjazdu samochodów osobowych do centralnego obszaru Miasta, charakteryzującego się największym deficytem miejsc postojowych, a tym samym do zmniejszania emitowanego zanieczyszczenia powietrza pochodzącego od transportu.



Strefy Tempo 30



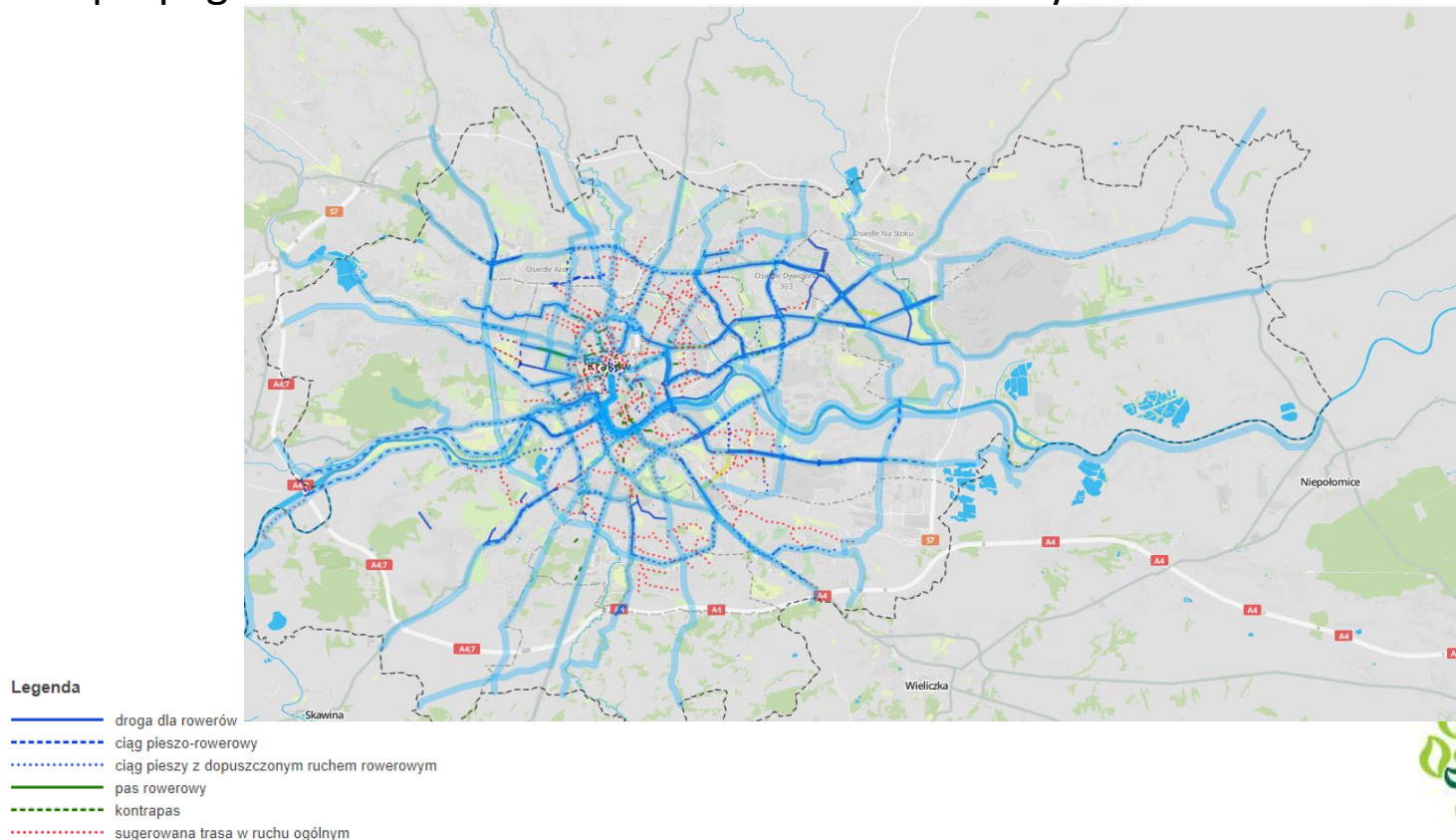
 strefy Tempo 30

- ❖ Strefy Tempo 30, w których prędkość maksymalna samochodu wynosi 30 km/h, obejmują obszary zabudowy mieszkaniowej i usługowej o dużej intensywności ruchu pieszego. W Krakowie powierzchnia stref Tempo 30 wynosi 11,3 km², co stanowi 3,5% powierzchni miasta.
- ❖ Efekt – zmniejszają emisję spalin, wpływają na spadek liczby wypadków drogowych, uspokajają ruch na obszarach zabudowanych, zwiększają płynność ruchu, zmniejszają korki.
Pośrednio – mieszkańcy częściej wybierają komunikację zbiorową, rower, czy podróż pieszą.



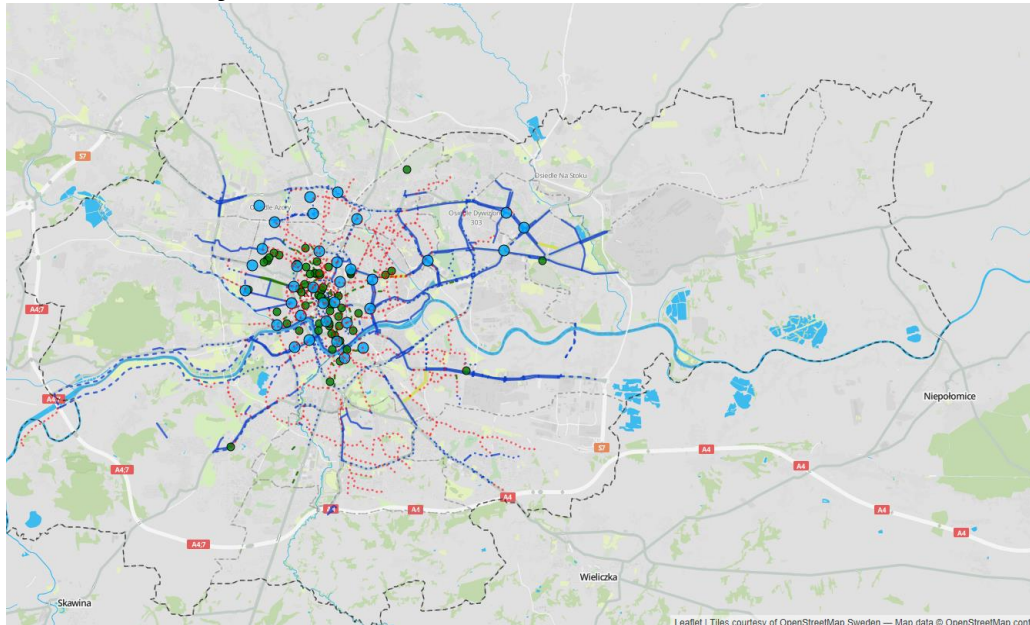
Ścieżki rowerowe

- ❖ *Program Inwestycji – Studium Podstawowych Tras Rowerowych* przyjęty uchwałą Rady Miasta Krakowa Nr CIX/1493/10 z dnia 22 września 2010 r. zakładał budowę ok. 223 km tras rowerowych.
- ❖ Do 2015 roku wybudowanych zostało 149,9 km ścieżek rowerowych.
- ❖ Efekt – zmniejszenie zanieczyszczeń powietrza pochodzących od transportu oraz propagowanie wśród mieszkańców zrównoważonych wzorców mobilności.



Parkingi dla rowerów

- ❖ *Projekt Civitas II Caravel i Kontrakt 100 rozwiązań* wypracowany w trakcie projektu Krakowski Dialog Cykliczny.
- ❖ W Krakowie funkcjonuje system Roweru Publicznego obejmujący 34 stacje na 300 rowerów, który docelowo liczył będzie 150 stacji na ok. 1500 rowerów. W 2015 roku odnotowano ok. 330 tys. wypożyczeń rowerów.
- ❖ Udział roweru w podróżach ogółem wynosi ok. 4,3% (KBR 2016).
- ❖ Efekt – ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu pochodzących od komunikacji



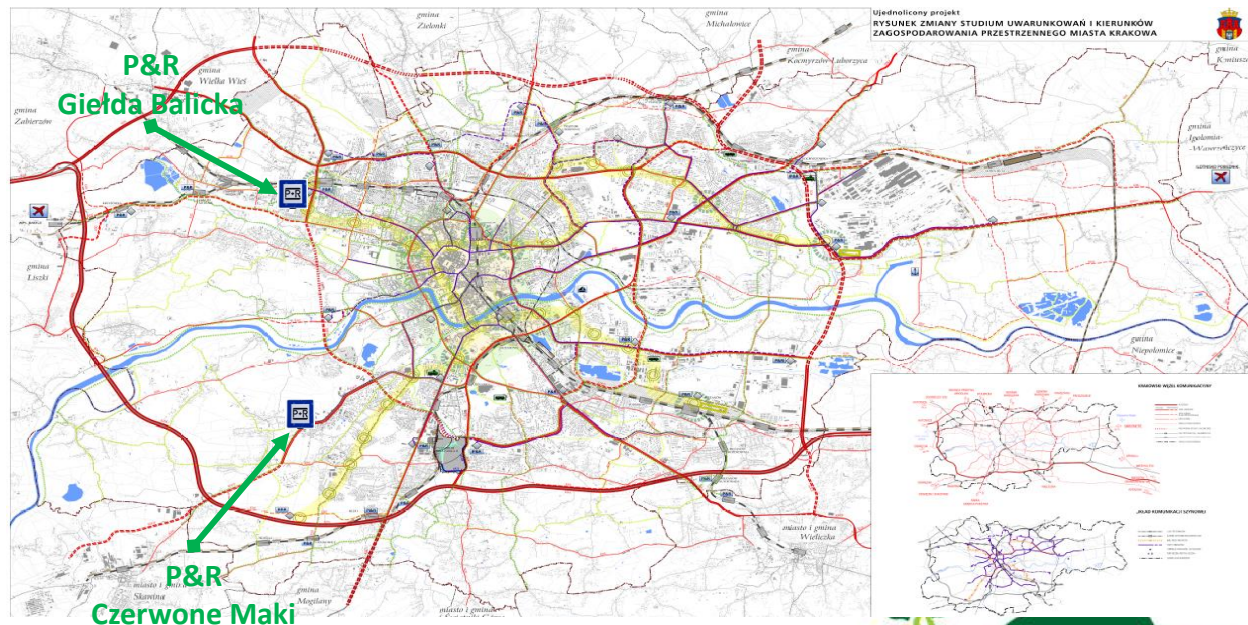
**Krakowskie
Rowery Miejskie**



- stojaki dla rowerów
- stacje dla rowerów

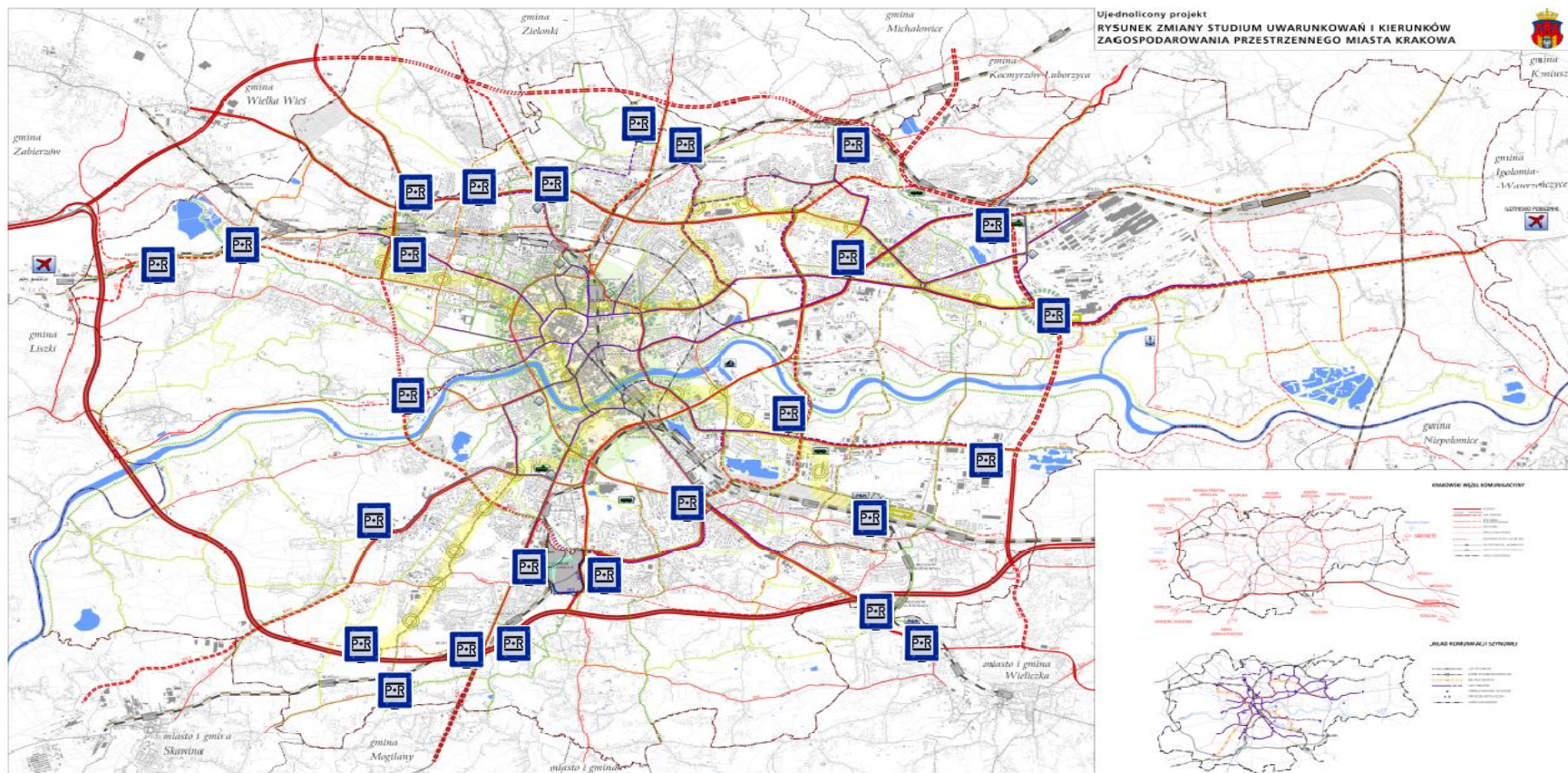
Parkingi Park&Ride

- ❖ Budowa parkingów P&R – etap realizacji celów *Polityki transportowej Miasta* oraz *Programu obsługi parkingowej dla miasta Krakowa*.
- ❖ W Krakowie funkcjonują 2 parkingi P&R: Giełda Balicka i Czerwone Maki.
- ❖ Efekt – planowany układ parkingów funkcjonujących w systemie P&R ma za zadanie zachęcać do korzystania z komunikacji zbiorowej, zwłaszcza przy dojazdach do Śródmieścia i tym samym przyczyniać się do redukcji emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń powietrza i hałasu pochodzących od komunikacji indywidualnej.



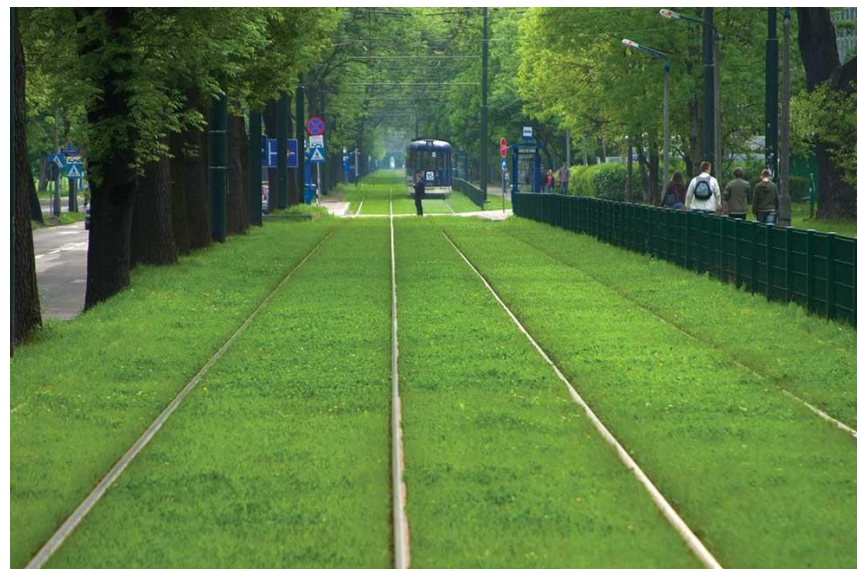
Parkingi Park&Ride – plany

- ❖ Zgodnie ze *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa* liczba parkingów P&R planowana jest na poziomie 26.



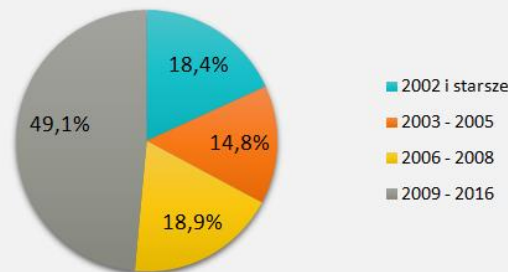
Zielone torowiska

- ❖ W Polsce wprowadzenie roślinności bezpośrednio na torowisko tramwajowe zostało zastosowane *po raz pierwszy* w Krakowie.
- ❖ W Krakowie zielone torowiska (ok. 28 km) stanowią ok. 15% ogółu długości torowisk (ok. 194 km).
- ❖ Efekt – zakrycie szyn wpływa korzystnie na tłumienie hałasu oraz ogranicza wtórne pylenie (unos pyłu przez pojazdy).



Tabor autobusowy Komunikacji Miejskiej w Krakowie (1)

Rok produkcji	2002 i starsze	2003 - 2005	2006 - 2008	2009 - 2016
Liczba autobusów	118	95	121 ¹	315 ^{2,3}



Norma EURO	1	2	3	4	5	EEV	6
Liczba autobusów	4	95	171	10 ¹	65 ²	122	174 ³
Udział procentowy	0,6%	14,8%	26,7%	1,6%	10,1%	19,0%	27,1%

¹ W tym pięć autobusów napędzanych CNG

² W tym jeden autobus hybrydowy

³ W tym 67 pojazdów Mobilis Sp. z o.o.

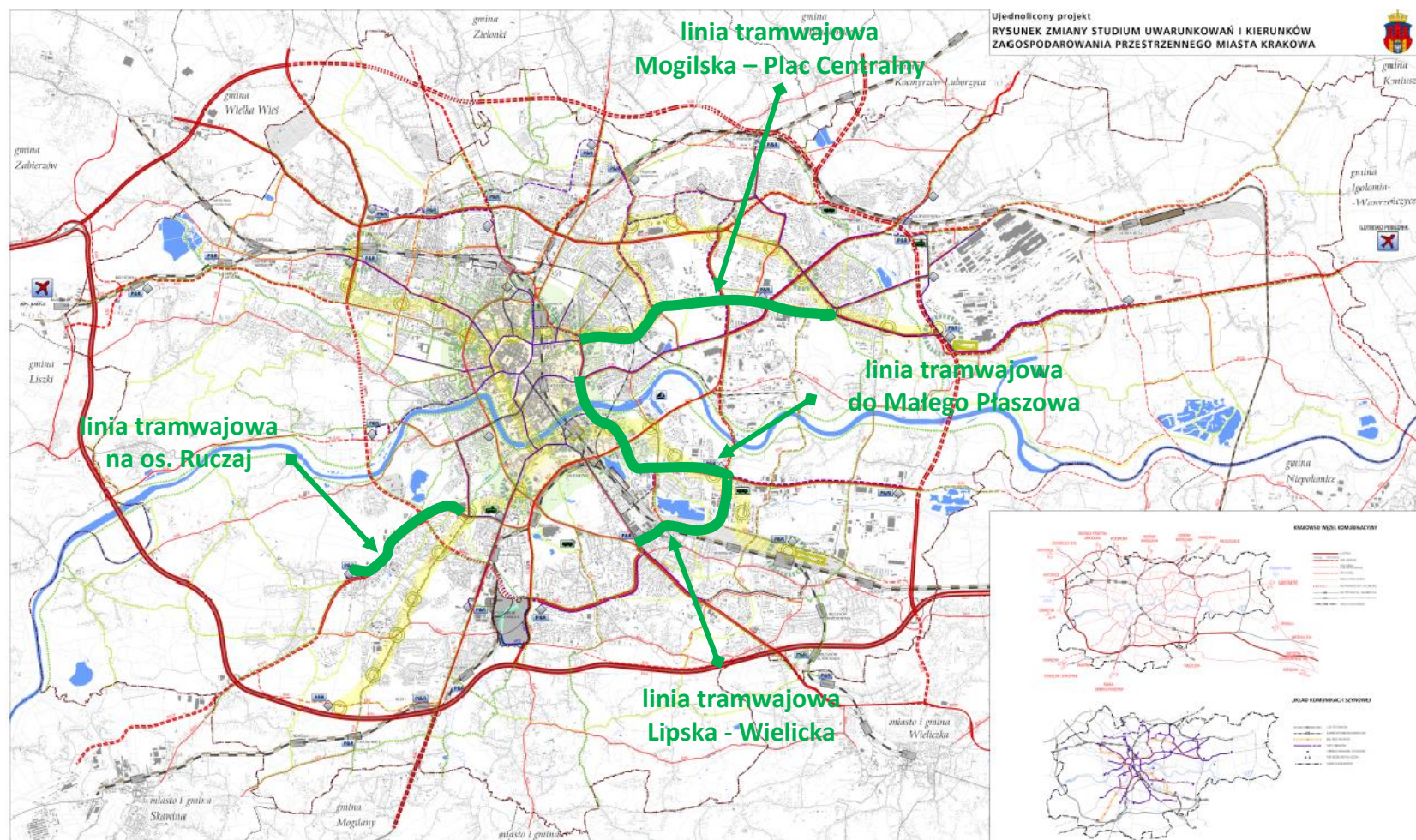


Tabor autobusowy Komunikacji Miejskiej w Krakowie (2)

- ❖ Od 29 kwietnia 2014 roku w Krakowie funkcjonuje linia regularna obsługiwana autobusami elektrycznymi. To pierwsza w Polsce linia, na której pasażerów przewożą trzy elektryczne autobusy. Kursują one na linii nr 154 z Dworca Głównego Zachód do Prądnika Białego.
- ❖ Od 29 grudnia 2014 roku do przewozu pasażerów wykorzystywany jest pierwszy pojazd z napędem hybrydowym – autobus Solaris Urbino 18 Hybrid, który jadąc ulicami w centrum Miasta nie będzie emitował do atmosfery szkodliwych substancji.



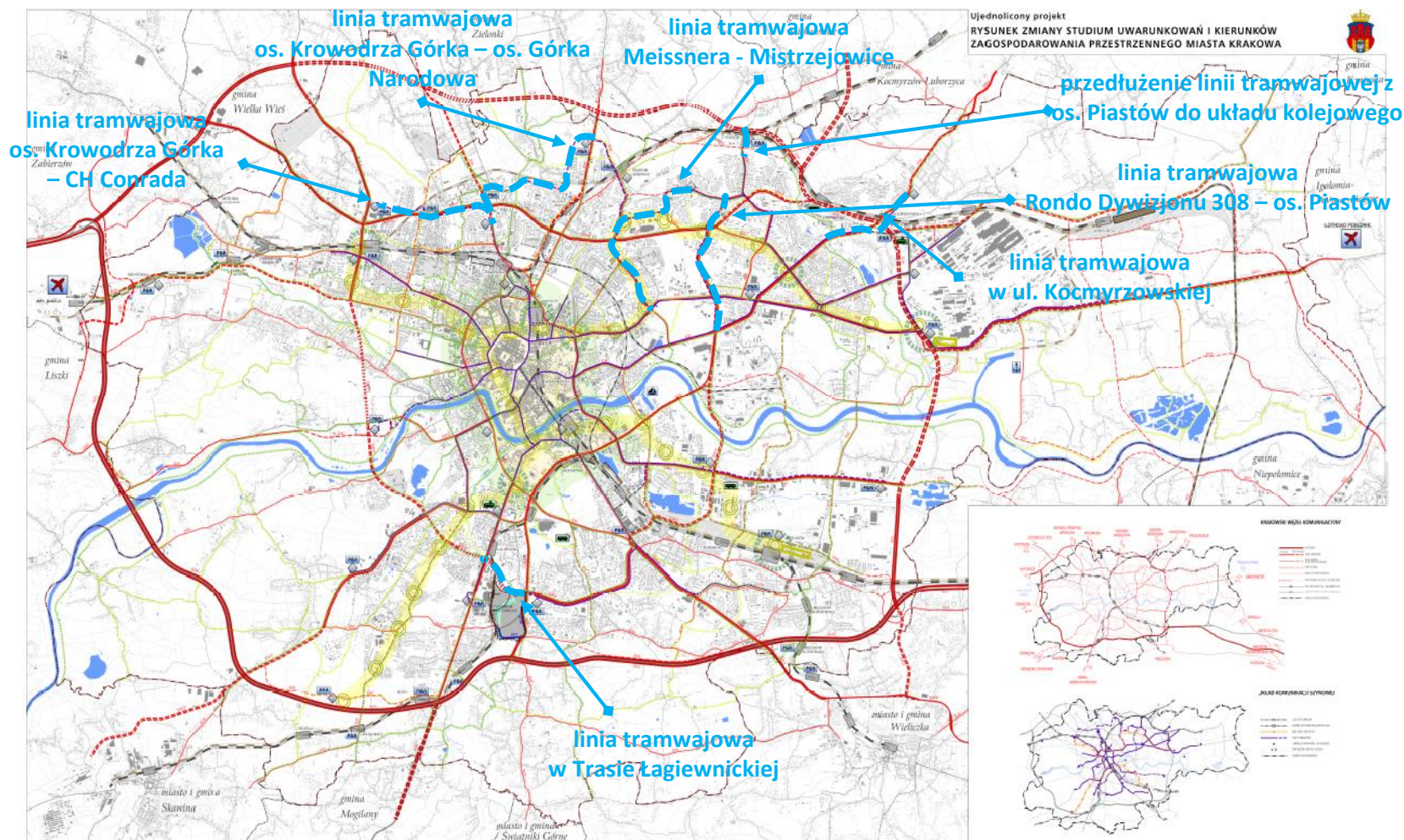
Rozwój sieci tramwajowej (1)



- ❖ Łączna długość torowisk w Krakowie wynosi 97 km podwójnego toru.
- ❖ Od 2010 roku dobudowanych zostało ok. 9 km podwójnego toru oraz zmodernizowano ok. 5,5 km podwójnego toru.



Rozwój sieci tramwajowej (2)

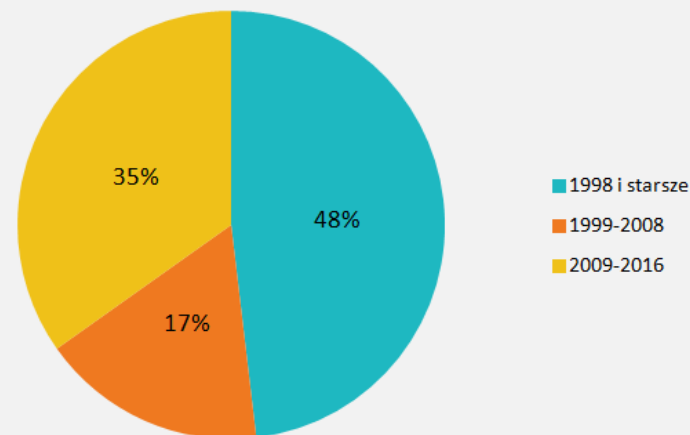


- ❖ W najbliższych latach planuje się budowę sieci tramwajowej o długości ok. 17,5 km podwójnego toru oraz modernizację ok. 2,4 km podwójnego toru.



Tabor tramwajowy Komunikacji Miejskiej w Krakowie (1)

Rok produkcji	1998 i starsze	1999 - 2008	2009 - 2016
Liczba pociągów tramwajowych	141	50	102



Tabor tramwajowy Komunikacji Miejskiej w Krakowie (2)

- ❖ W 2015 roku nastąpiła dostawa 36 sztuk nowoczesnych wagonów tramwajowych typu 2014N „Krakowiak”.
- ❖ Niskopodłogowe pociągi stanowią 56% ogółu taboru tramwajowego.



Tabor - plany

- ❖ Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości miejskiej komunikacji miejskiej w Krakowie – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, (część I – 50 tramwajów).
- ❖ Zakup niskoemisyjnych, niskopodłogowych autobusów oraz stacjonarnych automatów KKM do sprzedaży biletów w celu obsługi linii aglomeracyjnych, Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego 2014-2020, 107 autobusów (w tym 12 hybrydowych i 20 elektrycznych).
- ❖ W lipcu 2016 roku ogłoszony został przetarg na dostawę w formie leasingu 77 autobusów przegubowych o długości 18 metrów. Nowe pojazdy będą wyposażone w silniki Euro 6, spełniające najwyższe europejskie normy ochrony środowiska, klimatyzację i nowoczesne systemy informacji pasażerskiej. Pierwsze nowe przegubowe autobusy powinny pojawić się w Krakowie w pierwszej połowie przyszłego roku.



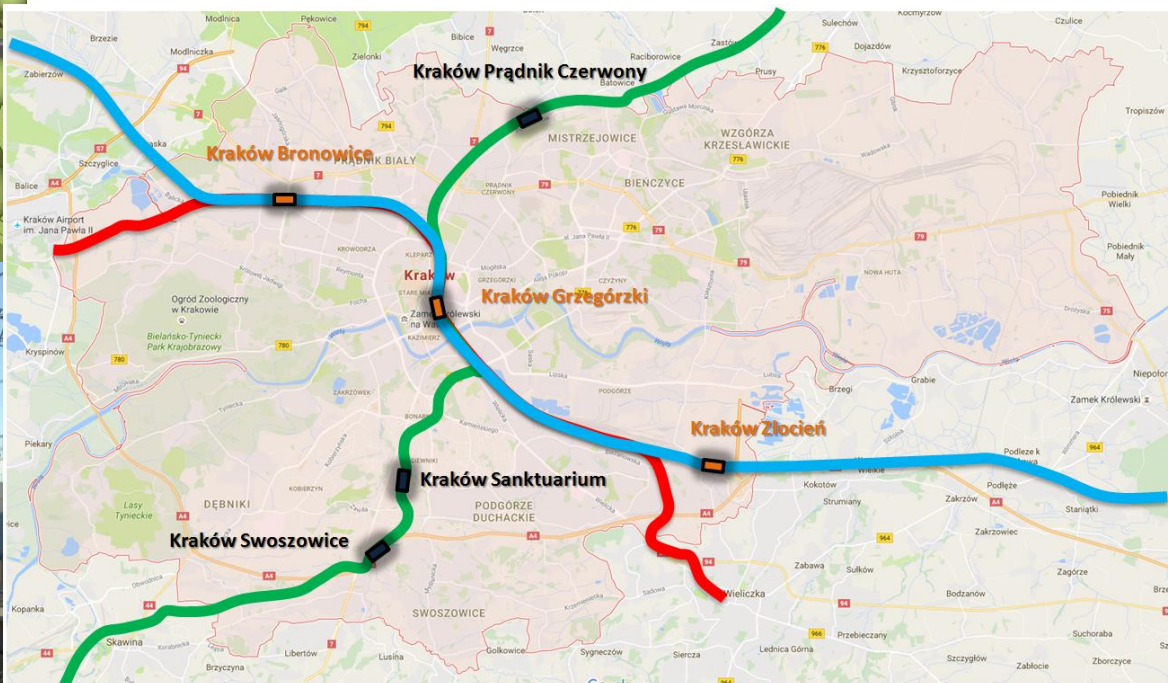
Szybka Kolej Aglomeracyjna (1)



- Trzebinia – Kraków Główny – Tarnów
- Sędziszów – Kraków Główny – Podbory Skawińskie
- Kraków Balice – Kraków Główny – Wieliczka Rynek-Kopalnia



Szybka Kolej Aglomeracyjna (2)



 nowe przystanki kolejowe realizowane przez PKP PLK, współfinansowane przez GMK w fazie studialnej

 nowe przystanki kolejowe realizowane przez GMK



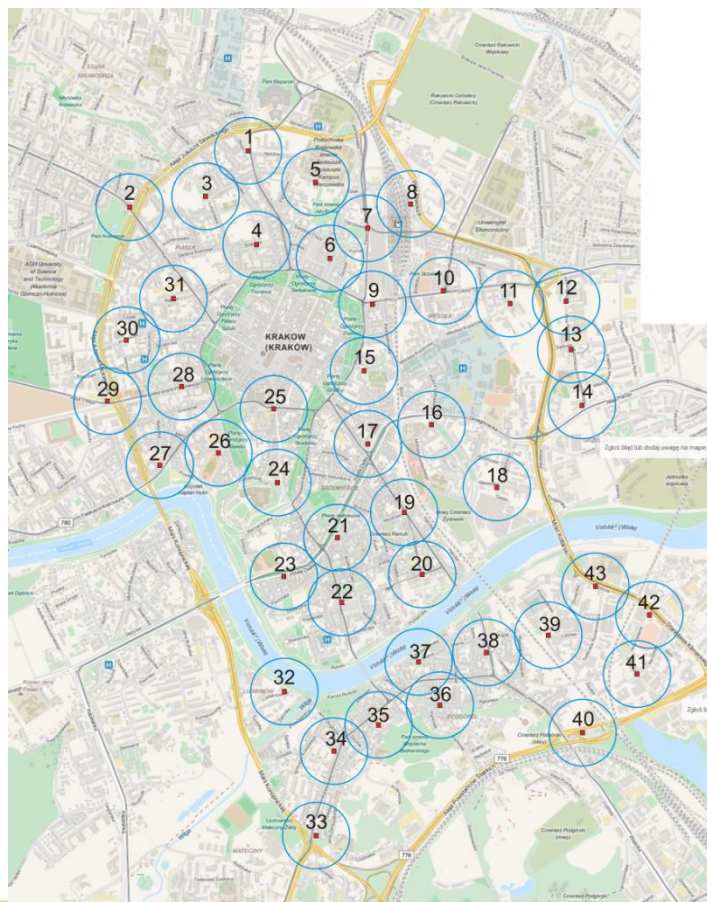
Car sharing

- ❖ Systemem wspólnego użytkowania samochodów osobowych.
- ❖ Zakłada się budowę ok. 50 – 70 terminali w całym Mieście:
 - obszar wewnątrz II obwodnicy – maksymalnie ok. 40 stacji,
 - obszar poza II obwodnicą – maksymalnie ok. 30 stacji.
- ❖ Każdy punkt bazowy posiadał będzie 2 – 5 oznakowanych miejsc postojowych i wyposażony zostanie w terminal dający możliwość jednoczesnego ładowania minimum 3 pojazdów.
- ❖ Zakłada się uruchomienie systemu posiadającego minimum 100 samochodów.
- ❖ Pojazdy oznakowane logo KMK będą miały możliwość:
 - poruszania się po buspasach,
 - bezpłatnego parkowania w strefie płatnego parkowania,
 - bezpłatnego postoju na miejskich parkingach kubaturowych,
 - poruszania się po strefie ograniczonego ruchu z wyłączeniem ulic wewnątrz I obwodnicy.



Car sharing – wstępne propozycje lokalizacji terminali

- ❖ Punkty zlokalizowane będą w pobliżu komunikacji zbiorowej, stacji wypożyczalni miejskich rowerów, parkingów kubaturowych (naziemnych, podziemnych) oraz w obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych.



Dziękuję za uwagę

Wacław Skubida
Dyrektor
Wydziału Gospodarki Komunalnej
Urzędu Miasta Krakowa
wacław.skubida@um.krakow.pl

