

Baza i dostępność komunikacyjna

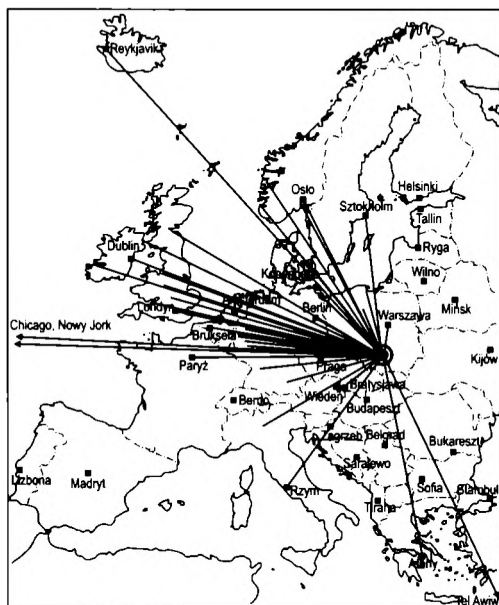
Bernadetta Zawilińska

Poziom rozwoju bazy komunikacyjnej decyduje o dostępności określonej przestrzeni dla ruchu turystycznego, umożliwia turystom poruszanie się w jej obrębie oraz realizację ich potrzeb. Bazę tę tworzą przede wszystkim: sieć drogowa, linie kolejowe i tramwajowe, lotniska, dworce kolejowe, przystanki autobusowe i tramwajowe, ścieżki rowerowe, aleje spacerowe, postoje taksówek, a także środki transportu i zaplecze techniczno-usługowe, np. stacje benzynowe, wypożyczalnia samochodów i automaty biletowe. Baza komunikacyjna nie powstaje jedynie z myślą o turystach, ma więc charakter paraturystyczny. Poza tego rodzaju infrastrukturą, istnieją formy zagospodarowania oraz transportu funkcjonujące specjalnie na potrzeby ruchu turystycznego, które można określić jako „turystyczną” bazę komunikacyjną. W Krakowie *stricte* turystycznymi środkami transportu są: dorożki, statki spacerowe białej floty, pojazdy „retro”, meleksy i riksze rowerowe.

Dostępność zewnętrzna

Stopień dostępności komunikacyjnej określonego obszaru czy miejsca jest jednym z głównych elementów określających jego atrakcyjność turystyczną (Warszyńska, Jackowski 1978). Z punktu widzenia rozwoju turystyki niewątpliwym atutem Krakowa jest korzystne położenie w centralnej części Europy, na skrzyżowaniu ważnych szlaków komunikacyjnych. Elementami decydującymi o zewnętrznej dostępności komunikacyjnej miasta są: port lotniczy w Balicach, sieć dróg międzynarodowych i krajowych oraz linii kolejowych, a także system połączeń lotniczych, autobusowych i kolejowych.

Port lotniczy w Balicach noszący od 2007 r. nazwę Kraków Airport im. Jana Pawła II, jest położony w bezpośrednim sąsiedztwie granic miasta, w odległości zaledwie ok. 10 km od Dworca Głównego. W sezonie letnim 2009 r. posiadał bezpośrednie, regularne połączenia z 40 miastami europejskimi (43 portami lotniczymi), w tym 4 miastami w Polsce (Warszawą, Poznaniem, Bydgoszczą i Gdańskiem) i 33 miastami w 14 innych krajach europejskich, a także połączenia



Ryc. 18. Regularne połączenia lotnicze z Kraków Airport (2009 r.)

Fig. 18. Regular flight connections from Krakow (year 2009)

Źródło: opracowanie na podstawie danych Kraków Airport. Sezon letni 2009 r.

Source: author's own elaboration based on data from Krakow Airport.

i Ryanair. W latach 2008 i 2009 zmniejszała się liczba operacji lotniczych, a tym samym liczba pasażerów. W 2009 r. ruch pasażerski był o 13% mniejszy niż w 2007 r. Jedną z przyczyn spadku ruchu pasażerskiego na lotnisku w Balicach było m.in. wycofanie się z Krakowa niektórych przewoźników.

Rozbudowa portu lotniczego, wzrost liczby połączeń i pojawienie się tanich ofert przewozowych sprawiły, że obecnie 27% ogółu turystów i 69% gości zagranicznych przybywa do Krakowa drogą lotniczą (*Ruch turystyczny...* 2009). Lotnisko ma więc kluczowe znaczenie z punktu widzenia dostępności komunikacyjnej miasta dla turystów zagranicznych.

Wzrost liczby obsługiwanych pasażerów sprawił, że konieczna stała się rozbudowa portu lotniczego i zwiększenie jego przepustowości. Wśród ważniejszych inwestycji można wymienić budowę wielopoziomowego parkingu na ok. 1200 samochodów, która zakończyła się w 2010 r. Ponadto do 2015 r. jest planowana rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej, terminali pasażerskich oraz budowa końcowego przystanku linii kolejowej.

Niewielkie oddalenie od centrum miasta oraz położenie w sąsiedztwie obwodnicy oraz autostrady A4 sprawiają, że dostępność komunikacyjna portu lotniczego

z Nowym Jorkiem i Chicago oraz Tel Awiwem (ryc. 18). W 2009 r. usługi lotnicze były świadczone przez 12 przewoźników tradycyjnych i 9 niskokosztowych (tzw. tanie linie lotnicze) oraz ponad 50 czarterowych. Według danych Kraków Airport w strukturze przewozów pasażerskich największe znaczenie mieli przewoźnicy niskokosztowi: Easy Jet i Ryanair (odpowiednio 27% i 21% przewozów pasażerskich) oraz LOT (13%).

Port lotniczy w Krakowie zajmuje drugie miejsce po Lotnisku Chopina w Warszawie (Warsaw Chopin Airport) pod względem liczby przewozów pasażerskich. W latach 2004–2007 w Krakowie miał miejsce wyraźny wzrost lotniskowego ruchu osobowego. W 2007 r. zanotowano 37 541 operacji lotniczych (ryc. 19), przy liczbie pasażerów wynoszącej wówczas 3,06 mln osób. Na wzrost ruchu pasażerskiego istotny wpływ miało uruchomienie połączeń obsługiwanych przez niskokosztowych przewoźników, zwłaszcza Easy Jet

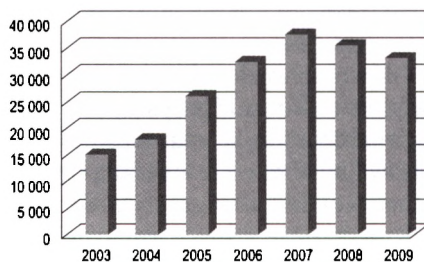
jest stosunkowo dobra. Znaczna poprawa w tej dziedzinie nastąpiła w 2006 r. wraz z uruchomieniem połączenia kolejowego „Balice Ekspres”. Szynobusy z Dworca Głównego do Balic kursują od godziny 4.00 rano do 23.30, a czas podróży wynosi jedynie 16 min. Przystanek kolejowy znajduje się w odległości 250 m od terminala międzynarodowego, a dojazd do przystanku z terminali pasażerskich T1 (międzynarodowego) i T2 (krajowego) zapewniają bezpłatne autobusy.

Poza połączeniem kolejowym, transport do portu lotniczego jest możliwy autobusami dwóch miejskich linii dziennych i jednej nocnej, a czas przejazdu do centrum miasta wynosi około 40 min. Ponadto istnieje możliwość wypożyczenia samochodu lub przejazdu do Krakowa taksówką. Niestety, dojazd samochodem do centrum miasta, ze względu na brak dogodnej drogi dojazdowej oraz utrudnienia komunikacyjne, nie jest łatwy i może trwać nawet ponad godzinę.

Analizując lotniczą dostępność Krakowa, należy wspomnieć również o porcie lotniczym Katowice Airport w Pyrzowicach. Lotnisko to posiada regularne połączenia z 31 miastami europejskimi, w tym np. z Kijowem, Rzymem, Barceloną, których Balice nie obsługują. Ze względu na stosunkowo nieduże oddalenie od Krakowa (95 km) oraz dogodne połączenie drogowe i autobusowe, czas dojazdu z Pyrzowic wynosi około 1,5 godziny.

Zważywszy, że zgodnie z wynikami badań Małopolskiej Organizacji Turystycznej (*Ruch turystyczny...* 2009) ponad połowa turystów odwiedzających Kraków przyjeżdża transportem drogowym (samochodem osobowym, autokarem turystycznym, autobusem lub mikrobusem kursowym), istotna dla dostępności komunikacyjnej miasta jest jego lokalizacja na tle sieci drogowej kraju. Kraków jest położony na skrzyżowaniu ważnych drogowych ciągów komunikacyjnych (ryc. 20), wśród których główne znaczenie ma autostrada A4, stanowiąca odcinek międzynarodowej drogi E40. Autostrada ta docelowo będzie prowadzić od przejścia granicznego z Niemcami w Jędrzychowicach do przejścia granicznego z Ukrainą w Korczowej. Zgodnie z planami powinna zostać ukończona do 2012 r. W 2010 r. istniały odcinki autostrady prowadzące do miasta od strony zachodniej – z Wrocławia przez Katowice oraz od strony wschodniej – z Szarowa. Drugim istotnym ciągiem komunikacyjnym jest droga krajowa nr 7 (fragment Trasy Europejskiej E77) prowadząca z Gdańska, przez Warszawę, do przejścia granicznego ze Słowacją w Chyżnem. Ważne połączenie drogowe będące bezpłatną alternatywą dla autostrady A4 stanowi także droga krajowa nr 94 (Kraków – Dąbrowa Górnicza – Wrocław – Zgorzelec). Poza wyżej wymienionymi, duże znaczenie mają drogowe

Liczba operacji lotniczych



Ryc. 19. Liczba operacji lotniczych na lotnisku w Krakowie-Balicach w latach 2003–2009

Fig. 19. The number of flight operations at the airport Krakow-Balice in 2003–2009

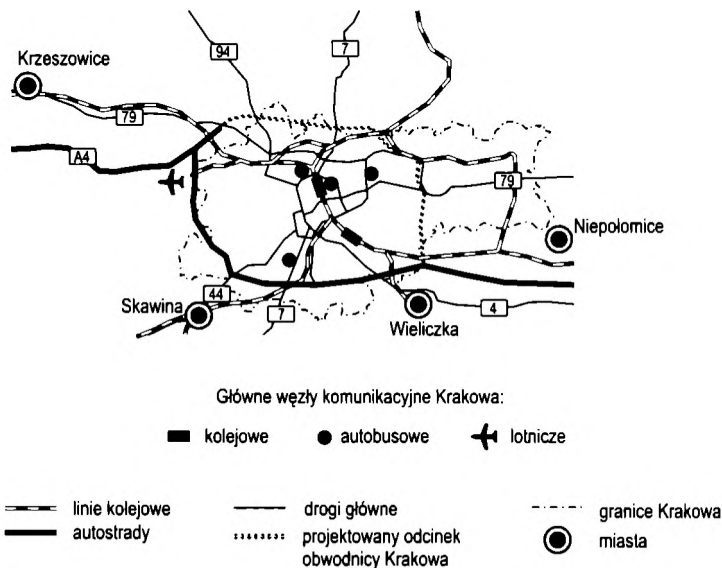
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Kraków Airport.

Source: author's own elaboration based on data from Krakow Airport.

ciągi komunikacyjne prowadzące do Krakowa od strony Sandomierza – droga krajowa nr 79, Cieszyna – droga krajowa nr 52 (do Głogoczowa) i Gliwic (droga krajowa nr 44).

Głównym węzłem komunikacyjnym miasta jest Krakowskie Centrum Komunikacyjne, w którym łączą się trasy linii kolejowych, autobusowych i minibusowych (dalekobieżnych i podmiejskich) oraz komunikacji miejskiej, w tym szybkiego tramwaju. W mieście znajdują się także inne węzły komunikacyjne (kolejowe i autobusowe), lecz dla turystyki nie mają równie istotnego znaczenia.

Kraków jest jednym z największych węzłów kolejowych w Polsce, w którym zbiegają się ciągi komunikacyjne, prowadzące z północnej i północno-zachodniej Polski, Niemiec, Czech oraz Słowacji i Ukrainy. Codziennie do Dworca Głównego przyjeżdża ponad 200 pociągów pasażerskich, w tym 10 EuroCity i InterCity, 20 ekspresów oraz ponad 60 pospiesznych. Miasto posiada stałe bezpośrednie połączenia kolejowe z większością ważniejszych ośrodków miejskich w Polsce oraz kilkunastoma dużymi miastami europejskimi, m.in.: Berlinem, Hamburgiem, Wiedniem, Budapesztem, Miskolcem, Pragę, Bratysławą, Koszycami, Żyliną, Lwowem i Kijowem. Na podkreślenie zasługują zwłaszcza szybkie połączenia kolejowe z Warszawą (2 godz. 38 min.) i Gdańskiem (7 godz.), obsługiwane przez PKP InterCity, a także połączenia EuroCity z Wrocławiem (4 godz. 19 min), Berlinem (10 godz. 16 min.) i Hamburgiem (13 godz.). Warto zwrócić także uwagę na wygodne połączenia kolejowe na trasach podmiejskich (do Krzeszowic, Balic,



Ryc. 20. Główne ciągi i węzły komunikacyjne Krakowa
Fig. 20. The main transport routes and hubs in Krakow

Źródło: opracowanie własne. Source: author's own study.

Skawiny i Wieliczki), które są obsługiwane przez szynobusy. Dworzec Główny w Krakowie jest częściowo zintegrowany z Regionalnym Dworcem Autobusowym oraz miejskim systemem transportu zbiorowego (w tym również linią szybkiego tramwaju).

Poza Dworcem Głównym, ważny węzeł kolejowy stanowi stacja Kraków-Płaszów, gdzie kilkanaście pociągów rozpoczyna i kończy bieg oraz gdzie zatrzymują się pociągi pospieszne kursujące w stronę Przemysła oraz Oświęcimia, Wadowic, Żywca i Zakopanego. Składy osobowe zatrzymują się ponadto na kilkunastu mniejszych stacjach i przystankach kolejowych, znajdujących się w granicach Krakowa: w Batowicach, Łobzowie, Mydlnikach, Zabłociu, Krzemionkach, Bonarce, Łagiewnikach, Swoszowicach, Sidzinie, Prokocimiu i Biechanowie.

Dobrze wykształcona sieć połączeń kolejowych, w tym również międzynarodowych sprawia, że transport kolejowy odgrywa istotną rolę w strukturze środków transportu wykorzystywanych przez turystów w trakcie przyjazdów do Krakowa. W 2009 r. 17% gości przyjechało do miasta pociągiem (*Ruch turystyczny...* 2009).

Dla zewnętrznej dostępności komunikacyjnej miasta jest ważny także rozwój sieci połączeń autobusowych, w tym także dalekobieżnych. Kluczowe znaczenie dla poprawy komunikacji autobusowej miała budowa Regionalnego Dworca Autobusowego, który został oddany do użytku w 2005 r. Dworzec ten może obsłużyć ok. 1,2 tys. pojazdów na dobę.

Kraków posiada bezpośrednie połączenia z licznymi miastami europejskimi, m.in.: Londynem, Amsterdamem, Paryżem, Wiedniem, Oslo, Kopenhagą, Rzymem, Neapolem, Wenecją, Lwowem, Kijowem, które są realizowane przez 36 przewoźników (głównie prywatnych). Przewozy krajowe, obsługiwane głównie przez PKS, dają możliwość bezpośrednich połączeń m.in. z Kłodzkiem, Jelenią Górą, Wrocławiem, Zieloną Górą, Poznaniem, Kołobrzegiem, Gdańskiem, Koszalinem, Ustką, Włocławkiem, Łodzią, Warszawą, Lublinem, Hrubieszowem, Chełmem, Przemysłem. Na uwagę zasługują ponadto bardzo liczne połączenia z miastami Górnego Śląska, w tym również kursy ekspresowe.

Łącznie w ponadlokalnym ruchu autobusowym na obszarze Krakowa rozpoczyna i kończy bieg ok. 440 linii zamiejskich, w tym:

- 35 prowadzonych przez MPK S.A.
- ok. 150 prowadzonych przez przedsiębiorstwa PKS
- ok. 255 prowadzonych przez innych przewoźników (*Studium uwarunkowań...* 2003).

Dostępność wewnętrzna

Sieć drogowa i parkingi

Dla komunikacji wewnętrznej, w obrębie granic miasta, najważniejsze znaczenie ma sieć drogowa oraz system połączeń autobusowych, tramwajowych i taksówkami. Gęstość sieci dróg publicznych w Krakowie wynosi 3,36 km/km² (*Raport...* 2009). W sieci tej wydziela się następujące kategorie dróg: krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne oraz wewnętrzne. Struktura sieci drogowo-ulicznej w Krakowie ma

charakter mieszany, z przewagą elementów promienisto-obwodnicowych, tworzących dwie główne koncentracje – w centrum miasta i w Nowej Hucie. Centralna część miasta posiada dwa pierścienie obwodnic. Pierwszą obwodnicą jest ciąg ulic biegnących wzdłuż Plant i otaczających Stare Miasto. Obwodnicę drugą stanowią aleje: Słowackiego, Mickiewicza, Krasińskiego, Konopnickiej, Powstańców Śląskich i Powstańców Wielkopolskich oraz ulice: Klimeckiego, Herlinga-Grudzińskiego, Kotlarska, Powstania Warszawskiego, Lubomirskiego i Wita Stwosza. Obwodnica ta ma kluczowe znaczenie w systemie komunikacyjnym miasta, wyprowadzając ruch samochodowy z jego centralnej części. Dwie pozostałe obwodnice Krakowa są niekompletne. Wśród tras biegnących promieniście największe znaczenie komunikacyjne mają ulice: Wadowicka i Zakopiańska, Wielicka, Jana Pawła II i al. 29 Listopada.

Zbyt mała przepustowość głównych ciągów drogowych w stosunku do potrzeb komunikacyjnych powoduje tworzenie się zatorów. Powstają one zarówno w obrębie miasta, jak również na drogach dojazdowych. Wśród dróg prowadzących do Krakowa, najsilniej obciążone są ciągi komunikacyjne od strony Wieliczki, a także Zakopanego, Skawiny, Krzeszowic, Olkusza i Warszawy (*Studium uwarunkowań...* 2003). Znaczne przeciążenie części ulic powoduje utrudnienia w komunikacji, stanowiąc tym samym przeszkodę w realizacji potrzeb turystycznych. Ponadto intensywny ruch drogowy mieszkańców i przyjezdnych jest uciążliwy dla środowiska (zwiększona emisja spalin, hałas), a także obniża poziom bezpieczeństwa. Pomimo realizacji licznych inwestycji zmierzających w kierunku poprawy przepustowości dróg i eliminacji utrudnień w ruchu, problemy transportowe narastają. Główną przyczyną tej sytuacji jest stale wzrastający wskaźnik motoryzacji w mieście i związany z nim wzrost ruchu drogowego. Wskaźnik motoryzacji w 2009 r. osiągał wielkość 577 pojazdów ogółem na 1 tys. mieszkańców, a w odniesieniu do pojazdów osobowych wynosił 451 samochodów osobowych na 1 tys. mieszkańców (*Raport...* 2009). Od początku lat 90. XX w. wskaźnik motoryzacji w Krakowie wzrósł dwukrotnie, co spowodowało również podwojenie natężenia ruchu samochodowego. W 1995 r. wielkość ruchu w mieście w godzinach szczytu wynosiła 30,5 tys. przejazdów na godzinę, a w 2001 r. – 58,5 tys.

Narastające problemy transportowe sprawiają, że coraz większy nacisk kładzie się na upowszechnienie wśród mieszkańców transportu zbiorowego, a także ruchu niemotoryzowanego (rowerowego i pieszego). Wspomagać ma to m.in.: wprowadzanie systemu priorytetów dla transportu zbiorowego, poprawa jakości oferowanych usług transportowych, budowa ciągów pieszych i rowerowych oraz ograniczanie dostępu samochodów osobowych do centrum miasta i wprowadzenie stref płatnego parkowania.

W celu zmniejszenia liczby samochodów w centrum miasta w 1988 r. wprowadzono trzy strefy ograniczonego ruchu i parkowania. Rynek Główny oraz ulice mające największe znaczenie dla ruchu pieszego: Szewską, Sławkowską, Floriańską, odcinki Pijarskiej (od ul. Szpitalnej do ul. Floriańskiej), Mikołajskiej i Siennej (od Rynku Głównego do Małego Rynku), Grodzkiej (od Rynku Głównego do ul. Poselskiej) oraz Kanoniczą i część Senackiej (od ul. Poselskiej do Grodzkiej) objęto strefą A, w której obowiązuje zakaz wjazdu samochodów (ryc. 21). Strefa ta jest prze-

znaczona przede wszystkim dla ruchu pieszego i rowerowego. Pozostałe ulice w obrębie Plant (z wyjątkiem części ul. Szpitalnej i ul. Franciszkańskiej), a także odcinki pierwszej obwodnicy oraz ulic Karmelickiej i Długiej, objęto strefą B – ograniczonego ruchu samochodowego. W strefie tej obowiązuje pierwszeństwo pieszych, samochody mogą się poruszać z prędkością do 20 km/h, a parkowanie jest dozwolone jedynie w wyznaczonych miejscach.

Strefa C – płatnego parkowania – obejmuje obszar ograniczony od strony zachodniej i północnej alejami: Krasieńskiego, Mickiewicza, Słowackiego (bez tych ulic), od strony wschodniej linią kolejową (pomiędzy wiaduktem nad ul. 29 Listopada i wiaduktem nad ul. Dietla), od strony południowej ul. Dietla (bez tej ulicy) oraz rzeką Wisłą (od mostu Grunwaldzkiego do mostu Dębnickiego). Opłata w strefie płatnego parkowania jest pobierana w dni robocze, od poniedziałku do soboty, w godzinach 10.00 – 18.00.

Problem braku miejsc parkingowych oraz samochodów blokujących ulice i chodniki występuje również w rejonie Kazimierza, lecz w tej części miasta nie wprowadzono, jak dotąd, stref ograniczonego ruchu i parkowania.

Pomimo ograniczeń wjazdu samochodów do centrum oraz wprowadzenia opłat za parkowanie w strefach B i C, wciąż występuje intensywny ruch samochodowy oraz niedobór liczby parkingów i miejsc postojowych. Problem ten dodatkowo nasilił się po zlikwidowaniu parkingu na pl. Szczepańskim. Deficyt miejsc postojowych sprawia, że samochody są pozostawiane w miejscach niedozwolonych, utrudniając ruch drogowy oraz pieszy. W strefach B i C znajduje się łącznie ok. 6,4 tys. miejsc postojowych, tymczasem liczba parkujących samochodów przekracza tę liczbę o ok. 20%¹.



Ryc. 21. Strefy ograniczonego ruchu i parkowania w Krakowie

Fig. 21. Zones of limited traffic and parking in Krakow

Źródło: opracowanie własne. Source: author's own study.

¹ Dane Zarządu Infrastruktury Komunikacyjnej i Transportu w Krakowie.

Samochody są parkowane przede wszystkim wzdłuż ulic, a także na płatnych parkingach. W czerwcu 2008 r. w strefie C istniało 19 takich parkingów dysponujących ok. 2070 miejscami (*Waloryzacja ...* 2008). W większości były to parkingi małe, przeznaczone wyłącznie dla samochodów osobowych. Największe urządzenie na Galerii Krakowskiej (793 miejsca dla samochodów osobowych), nad dworcem PKP (435 miejsc dla samochodów osobowych), przy hotelu Maltańskim (ul. Straszewskiego, 140 miejsc) i pałacu Pugetów (ul. Starowiślna, 130 miejsc) oraz przy ul. Powiśle. Ostatni z wymienionych parkingów miał największe znaczenie dla ruchu turystycznego, ponieważ oprócz ok. 100 miejsc dla samochodów osobowych oferował także 20 miejsc dla autokarów. Parking ten został zamknięty w 2009 r. wraz z rozpoczęciem budowy Centrum Obsługi Ruchu Turystycznego.

W 2010 r. liczba miejsc parkingowych w strefie C była wyższa niż w 2008 r. Poza wymienionymi wcześniej parkingami, funkcjonowały duże parkingi przy ul. Dolnych Młynów (100 miejsc dla samochodów osobowych i 8 dla autokarów), pod placem Na Groblach (podziemny parking oddany do użytku pod koniec 2009 r., 600 miejsc dla samochodów osobowych) oraz przy ul. Karmelickiej (uruchomiony ponownie, do czasu podjęcia budowy kompleksu usługowo-hotelowego, 220 miejsc dla samochodów osobowych i do 30 dla autokarów). W obrębie drugiej obwodnicy możliwość zaparkowania autokaru, poza ul. Karmelicką i Dolnych Młynów, istnieje przy Domu Turysty (hotel PTTK Wyspiański, 9 miejsc dla autokarów) oraz w miarę wolnych miejsc przy hotelu Maltańskim i pałacu Pugetów.

W sytuacji braku możliwości parkowania autokarów w centrum miasta wyznaczono 11 miejsc ograniczonego postoju, które zlokalizowano w pobliżu punktów najczęściej odwiedzanych przez turystów: na placu Matejki (2 przystanki), ul. Kopernika, ul. Dajwór, ul. Beliny-Prażmowskiego, placu Bohaterów Getta, ul. Powiśle, ul. Straszewskiego, ul. Grodzkiej, ul. Lipowej oraz ul. Wita Stwosza. Przystanki te są przeznaczone wyłącznie dla autokarów przywożących zorganizowane grupy turystów i służą jedynie wysiadaniu oraz wsiadaniu pasażerów. Postój autokaru w tych miejscach nie może przekraczać 10 min.

Problemy deficytu miejsc parkingowych w centrum miasta, jak również kwestia samochodów parkujących w wąskich ulicach i blokujących ścieżki rowerowe oraz utrudniających ruch pieszego, są niemożliwe do rozwiązania w warunkach braku parkingów na obrzeżach strefy C, zwłaszcza w rejonie drugiej obwodnicy. Sytuacja ta ulegnie zapewne poprawie wraz z budową systemu parkingów podziemnych. Pierwszy taki parking, zlokalizowany pod placem Na Groblach, został oddany do użytku pod koniec 2009 r. Kolejne są planowane pomiędzy hotelem Cracovia a Muzeum Narodowym (około 760 miejsc), pod Nowym Kleparzem (około 420 miejsc) i przy Uniwersytecie Rolniczym (około 1050 miejsc). Wśród propozycji lokalizacji pozostałych parkingów podziemnych wymienia się: plac Kossaka, plac Inwalidów, plac Sikorskiego, plac Biskupi, ul. Francesco Nullo, skrzyżowanie ulic Dietla i Wielopole, KS Nadwiślan, skrzyżowanie ulic Dajwór i Starowiślnej, plac Wolnica i Rynek Podgórski. Parkingi podziemne mają łącznie mieścić ok. 4 tys. samochodów. Niestety nie zrealizowano planów budowy dwóch dużych, dwukondygnacyjnych parkingów podziemnych przy stadionie „Wisły”.

Parking od strony ul. 3 Maja miał dysponować 570 miejscami, a od strony ul. Reymonta 495 miejscami.

Wraz z budową podziemnych parkingów jest planowane dalsze ograniczanie dostępu samochodów do centrum miasta oraz uporządkowanie problemu parkowania przy ulicach. Celem budowy parkingów podziemnych nie jest znaczące zwiększenie liczby miejsc postojowych w śródmieściu, lecz raczej eliminowanie zjawiska parkowania przyulicznego w tej części miasta.

Poza obszarami Starego Miasta i Kazimierza nie występują istotne problemy deficytu miejsc parkingowych w pobliżu atrakcji turystycznych. Największe nasilenie ruchu turystycznego, w tym autokarowego, ma miejsce przy sanktuarium w Łagiewnikach. Tam też zostały wybudowane duże parkingi mogące łącznie pomieścić ok. 100 autokarów. Duże parkingi mające istotne znaczenie dla ruchu turystycznego znajdują się ponadto w rejonie Hotelu Cracovia i Muzeum Narodowego, wzdłuż al. 3 Maja, w sąsiedztwie obiektów sportowych „Wisły”, Nowohuckiego Centrum Kultury oraz Centrum Administracyjnego HTS.

Zgodnie z *Polityką transportową dla miasta Krakowa na lata 2007–2015* jednym z czynników poprawy dostępności komunikacyjnej miasta ma być wzrost znaczenia transportu zbiorowego, co zostanie osiągnięte m.in. poprzez integrację przestrzenną i funkcjonalną tych form transportu z indywidualnym transportem samochodowym. Istotnym elementem tego rozwiązania ma być planowany system parkingów przesiadkowych – Park & Ride (według idei „zaparkuj i jedź transportem publicznym”) oraz budowa i modernizacja ulic umożliwiających wygodny dojazd do tych miejsc. Parkingi stwarzałyby możliwość zaparkowania samochodu na zewnątrz obszarów, w których występują utrudnienia komunikacyjne (przede wszystkim na obrzeżach Krakowa lub w jego strefie podmiejskiej) i kontynuowania podróży do śródmieścia środkami komunikacji zbiorowej (głównie tramwajami oraz planowaną koleją aglomeracyjną). Parkingi te mają w założeniu łączyć zalety komunikacji indywidualnej w strefach podmiejskich z korzyściami transportu zbiorowego w centrum miasta. System taki zaczęto w Krakowie wprowadzać w latach 90. XX w., jednakże podjęte wówczas działania nie przyniosły oczekiwanych efektów.

Transport miejski

System komunikacji zbiorowej w Krakowie tworzy sieć autobusowa i tramwajowa oraz prywatne linie mikrobusowe. Głównym przewoźnikiem na terenie miasta jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. (MPK), które w 2009 r. obsługiwało 148 linii autobusowych, w tym: 75 linii dziennych, 10 nocnych, 3 linie przyspieszone oraz 60 strefowych i 26 linii tramwajowych, o łącznej długości 335 km. Sieć komunikacyjna jest wyposażona w 321 przystanków tramwajowych i 1988 autobusowych. W 2009 r. w mieście dziennie kursowało 455 autobusów i 324 tramwaje, które przewoziły 918 tys. pasażerów na dobę (*Raport... 2009*).

Należy podkreślić, że autobusy MPK docierają również do miejscowości położonych w 13 gminach strefy podmiejskiej Krakowa (tzw. linie aglomeracyjne), co w istotny sposób podnosi dostępność komunikacyjną tych terenów i sprzyja

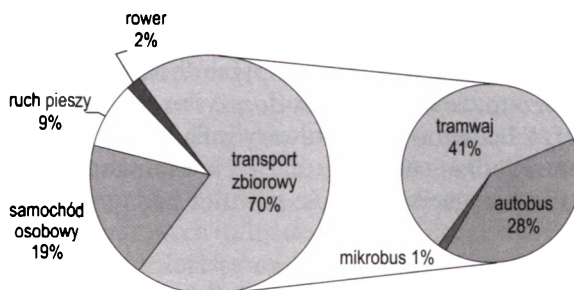
rozwojowi turystyki (głównie jednodniowej). Największe znaczenie dla turystów mają linie autobusowe kursujące do Wieliczki, Krzeszowic, Czernichowa, Woli Radziszowskiej, Świątnik oraz w stronę „Dolinek Podkrakowskich” i Garbu Tęczyńskiego.

W transporcie miejskim przewoźnicy prywatni odgrywają niewielką rolę. Prywatny podmiot obsługuje od 2007 r. dwie regularne linie komunikacyjne w obrębie Krakowa i jedną aglomeracyjną. Coraz ważniejsza jest natomiast rola prywatnych przewoźników w komunikacji z terenami podmiejskimi.

W granicach Krakowa istnieje dobrze rozwinięta sieć kolejowa, o łącznej długości 127 km z 17 stacjami i przystankami pasażerskimi oraz 4 pasażersko-towarowymi. Niestety wykorzystanie transportu kolejowego dla celów komunikacji wewnętrznej, mimo znacznie krótszego czasu przejazdów niż w przypadku połączeń autobusowych i tramwajowych, jest niewielkie (0,2% ogółu przejazdów pasażerskich). Przyczynami takiego stanu są głównie: brak integracji transportu kolejowego z miejskim transportem zbiorowym, niska częstotliwość kursów, a także zbyt mała liczba przystanków. Sytuacja ta ulegnie zmianie wraz z budową planowanej kolei aglomeracyjnej. Zgodnie ze *Wstępny studyum wykonalności Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) w aglomeracji krakowskiej* (2007) jest planowane utworzenie siedmiu linii: Podłęże – Trzebinia, (Wadowice) Skawina – Miechów, Wieliczka Rynek – Balice, Mydlniki – Kraków Płaszów, Mydlniki – Nowa Huta, Mydlniki – Łęg M1 oraz okrężnej linii z Krakowa Głównego wokół Nowej Huty. Na liniach tych zostanie wybudowanych 30 nowych przystanków. Realizacja inwestycji będzie sprzyjać szerszemu wykorzystaniu transportu zbiorowego i ograniczaniu ruchu samochodowego w mieście. Poprawi także dostępność komunikacyjną atrakcyjnych turystycznie części miasta, oddalonych od jego centrum (głównie Nowej Huty) oraz terenów podmiejskich. Pozwoli to na promowanie mniej znanych atrakcji turystycznych. Rozwój kolei aglomeracyjnej będzie sprzyjał również rozwojowi turystyki rowerowej na obrzeżach miasta oraz w strefie podmiejskiej.

Korzystanie z transportu zbiorowego stanowi w Krakowie dominującą formę przejazdów (43% ogółu podróży w 2003 r.). Duże znaczenie tego transportu w strukturze przewozów jest widoczne szczególnie w podróżach do centrum miasta. W 2003 r. 69% realizowano w oparciu o tramwaje i autobusy (ryc. 22).

Zgodnie z *Polityką transportową dla miasta Krakowa na lata 2007–2015* jednym z głównych celów przekształceń i rozwoju systemu transportu w Krakowie jest wzmocnienie roli i poprawa jakości transportu zbiorowego. Realizacji tego celu sprzyja m.in. wprowadzanie nowych rozwiązań komunikacyjnych, w tym systemu preferencji w ruchu dla transportu zbiorowego (m.in. oddzielnych pasów ruchu, priorytetów na skrzyżowaniach sterowanych sygnalizacją świetlną), rozwój infrastruktury szynowej, głównie szybkiego tramwaju, dostosowanie infrastruktury i środków transportu do wymogów osób niepełnosprawnych, wymiana taboru na pojazdy niskopodłogowe i „ekologiczne”, a także dążenie do spójności systemów transportowych oraz integracji przestrzennej i funkcjonalnej transportu zbiorowego drogowego i kolejowego (m.in. poprzez budowę węzłów przesiad-



Ryc. 22. Struktura wykorzystywanych środków lokomocji w podróżach do centrum miasta w 2003 r.

Fig. 22. Structure of means of transport used in trips to the city centre in 2003

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Zintegrowany plan...* (2008).

Source: own study based on *Zintegrowany plan...* (2008).

kowych, wprowadzenie jednolitych systemów taryfowych i wspólnych biletów, koordynację rozkładów jazdy).

Komunikację zbiorową w Krakowie uzupełniają transport taksówkami. Taksówki są prowadzone przez licencjonowanych taksówkarzy zrzeszonych w ponad 20 korporacjach. Ponadto usługi zbliżone do taksówkowych świadczą przewoźnicy nieposiadający licencji, ogłaszający się jako „przewóz osób”. Największe zagęszczenie postojów taksówek jest widoczne w obrębie centrum miasta (9 postojów w granicach pierwszej obwodnicy, 5 postojów w rejonie Dworca Głównego – stan na czerwiec 2008 r.), tam też taksówki mają duże znaczenie dla obsługi ruchu turystycznego. Turyści bowiem rzadziej niż mieszkańcy korzystają z telefonicznego zamawiania taksówek. Koncentracja ruchu turystycznego w obrębie centrum miasta oraz zwiększone zapotrzebowanie na taksówki na tym obszarze, zwłaszcza w godzinach wieczornych i nocnych, powoduje okresowy deficyt pojazdów. Okresowy niedobór taksówek w centrum miasta wynika również z małej liczby miejsc postojowych i braku możliwości oczekiwania na klienta.

Ciągi piesze i drogi rowerowe

Nadmierny ruch samochodowy i stałe utrudnienia komunikacyjne w mieście oraz związana z nimi wysoka emisja spalin i hałas powodują, że coraz więcej uwagi poświęca się promocji niezmotywowanych form transportu oraz działaniom mającym na celu podnoszenie atrakcyjności przestrzeni miejskiej dla pieszych oraz rowerzystów. Działania te są widoczne zwłaszcza w obrębie Starego Miasta. Obejmują one ograniczanie jego dostępności dla samochodów (począwszy od 1978 r., kiedy zamknięto dla ruchu kołowego Rynek Główny) oraz podnoszenie atrakcyjności ciągów komunikacyjnych m.in. poprzez poszerzanie chodników kosztem jezdni, redukcję miejsc parkingowych, wydzielanie ścieżek rowerowych,

wprowadzanie elementów małej architektury oraz ograniczeń prędkości dla samochodów. Ważnymi inwestycjami z punktu widzenia ruchu niezmotoryzowanego są również kładki pieszo-rowerowe przez Wisłę. Pierwsza z nich, łącząca Kazimierz z Podgórzem, została oddana do użytku w 2010 r. Dwie kolejne mają połączyć Kazimierz z Ludwinowem (Bulwary Inflanckie z Wołyńskim) oraz Grzegórzki z Zabłociem. Kładki te nie tylko ułatwią komunikację pomiędzy obszarami położonymi po obu brzegach rzeki, ale również będą stanowiły formę atrakcji turystycznej.

Ciągi i strefy nasilonego ruchu pieszego są zlokalizowane przede wszystkim w rejonie Dworca Głównego, Starego Miasta (w obrębie Plant), Wawelu oraz Kazimierza. Ciągi piesze obejmują odcinki ulic oraz wyznaczone aleje spacerowe. Ulice w obrębie Starego Miasta, które mają największe znaczenie dla ruchu pieszego, w tym również ruchu turystów (Floriańska, Pijarska, część Grodzkiej, Sławkowska, Szewska, część Mikołajskiej, część Siennej, część Senackiej, Kanonicza) oraz Rynek Główny, zostały zamknięte dla ruchu samochodowego (strefa A). Analogicznych stref nie wprowadzono w dzielnicy Kazimierz, gdzie również jest widoczny nasilony ruch pieszy. W tej części miasta największe znaczenie komunikacyjne dla turystów mają ulice łączące Klasztor oo. Paulinów na Skałce, Plac Wolnica, Plac Nowy i ul. Szeroką. Poza wyżej wymienionymi, istotne ciągi komunikacyjne stanowią także ulice Stradomska oraz Krupnicza, Piłsudskiego i Zwierzyniecka. Wśród alei spacerowych największe znaczenie dla turystów mają Planty oraz ciągi piesze na Bulwarach Czerwieńskim i Inflanckim. Pozostałe istniejące w mieście aleje spacerowe są uczęszczane przede wszystkim przez mieszkańców.

Tereny Krakowa, dzięki niedużym deniwelacjom, są atrakcyjne dla rozwoju ruchu rowerowego, a stosunkowo nieduże odległości między atrakcjami turystycznymi, zwłaszcza w obrębie Starego Miasta, Kazimierza, Podgórza i Salwatora, sprzyjają wykorzystaniu tej formy transportu również przez turystów. Niestety, obecnie sieć ścieżek rowerowych w mieście jest słabo rozwinięta, a ruchliwe ulice i parkujące wzdłuż nich samochody sprawiają, że poruszanie się rowerem po Krakowie jest trudne i często niebezpieczne. Korzystanie z istniejących ścieżek rowerowych, zwłaszcza w centrum miasta, ograniczają z kolei zaparkowane na nich samochody oraz piesi, którzy nie zwracają uwagi na oznakowania i poruszają się także drogami wyznaczonymi dla rowerów.

Należy przypuszczać, że w ciągu najbliższych kilku lat system dróg rowerowych zostanie znacznie rozbudowany i poprawi się ich jakość. *Polityka transportowa dla miasta Krakowa na lata 2007–2015* zakłada wzrost znaczenia transportu rowerowego jako alternatywy dla ruchu samochodowego i w mniejszym stopniu transportu publicznego. Udział ruchu rowerowego w strukturze codziennych przemieszczeń w obrębie miasta powinien wzrosnąć z 2% do 10%. Zgodnie z opracowanym *Studium podstawowych tras rowerowych* jest planowane stworzenie gęstej sieci ścieżek rowerowych, których łączna długość ma wynosić ok. 580 km. Sieć będzie obejmowała 30 głównych tras o łącznej długości 248 km i około 275 km tras zbiorczych. W 2009 r. istniało 97 km ścieżek. Projekt jest w trakcie realizacji i zgodnie z planem powinien zostać ukończony do 2015 r.

Ścieżki rowerowe będą miały przede wszystkim znaczenie komunikacyjne oraz rekreacyjne dla mieszkańców miasta. Dla turystów najważniejsze będą ścieżki usytuowane w obrębie Śródmieścia oraz prowadzące do ważniejszych atrakcji turystycznych poza centrum (np. do Tyńca, Łagiewnik, Mogiły, na Bielany, pod kopce Kościuszki i Piłsudskiego), a także trasy wzdłuż Wisły, Rudawy, Wilgi, Dłubni. Należy ponadto wspomnieć, że poza drogami rowerowymi w obrębie granic miasta i w strefie podmiejskiej, jest przewidywana realizacja rowerowych tras turystycznych prowadzących m.in. do Ojcowa, Korzkwi, Kryspinowa, Piekar, Skawiny. Wskazany byłby również rozwój tras biegnących z Krakowa w kierunku „Dolinek Podkrakowskich” oraz Pogorza Wielickiego.

Wykorzystanie ścieżek rowerowych przez turystów będzie w znacznym stopniu uzależnione od ich przebiegu oraz promocji turystyki rowerowej w mieście. Niestety, obecnie w Krakowie turysta ma bardzo ograniczone możliwości korzystania ze znakowanych dróg rowerowych, gdyż (poza nielicznymi wyjątkami) nie są one jeszcze naniesione na plany miast, nie ma broszur ani tablic na ulicach pokazujących ich przebieg, również w Internecie brakuje informacji na ich temat.

Turystyka rowerowa w Krakowie jest coraz bardziej propagowana przez biura turystyczne oraz wypożyczalnie rowerów. W połowie 2008 r. funkcjonowało kilkanaście wypożyczalni, w tym 7 zlokalizowanych w rejonie Starego Miasta i Kazimierza. Część wypożyczalni oferowała bezpłatny dowóz roweru do dowolnych miejsc miasta. W listopadzie 2008 r. została uruchomiona także Bezobsługowa Wypożyczalnia Rowerów Miejskich. W pierwszym etapie jej działalności dostępnych było 100 rowerów rozmieszczonych w 13 punktach miasta: na skrzyżowaniu ulic św. Idziego i Bernardyńskiej, na placu Wszystkich Świętych, przed Teatrem Bagatela, przed Poczta Główną, przed Galerią Krakowską, na skrzyżowaniu ulic Warszawskiej i Szlaku, przy Nowym Kleparzu, przy Parku Krakowskim, przy Błoniach, na Salwatorze oraz na rondach Mogiłskim, Grzegórzeckim i Grunwaldzkim. W maju 2009 r. dodano trzy kolejne stacje zlokalizowane w miejscach często odwiedzanych przez turystów: na skrzyżowaniu ulic Miodowej i Starowiślnej, Placu Wolnica oraz skrzyżowaniu ulic Kalwaryjskiej i Legionów J. Piłsudskiego. Najwięcej wypożyczeń jest notowanych na stacjach przed Galerią Krakowską i na placu Wszystkich Świętych.

Rozwojowi turystyki rowerowej, głównie o charakterze podmiejskim, sprzyja również oferta MPK, które w okresie od kwietnia do października wyposaża część autobusów w bagażniki do przewozu rowerów. Autobusy z zamontowanymi bagażnikami kursują na kilkunastu liniach prowadzących do najbardziej atrakcyjnych pod względem rekreacyjnym obszarów miasta oraz strefy podmiejskiej (m.in. do Swoszowic, Łasku Wolskiego, Kryspinowa, Bolechowic). Transport roweru do miejsc atrakcyjnych turystycznie w znacznym stopniu ułatwiłaby planowana kolej aglomeracyjna.

Transport „turystyczny”

Oprócz zbiorowej komunikacji miejskiej w Krakowie istnieje możliwość korzystania ze środków transportu przygotowanych z myślą o turystach. Najstarszą

i najbardziej tradycyjną formę takiego transportu stanowią dorożki konne, których postój znajduje się w Rynku Głównym. Dorożki poruszają się po różnych trasach, przede wszystkim w obrębie Starego Miasta, a także Kazimierza. Podróż historycznymi formami transportu umożliwiała turystom również tramwaj konny kursujący o wyznaczonych godzinach pomiędzy Wawelem i Barbakanem oraz tramwaj-kawiarnia w stylu retro. Tramwaj ten porusza się po stałych trasach i według określonego rozkładu. W klimatyzowanym wnętrzu urządzono kawiarnię stylizowaną na lata 20. XX w.

Popularną formę transportu turystycznego stanowią meleksy. Pojazdy te zostały przystosowane do przewozu indywidualnych pasażerów oraz małych grup turystycznych. Wyposażone są w folie chroniące przed deszczem i wiatrem oraz odtwarzacze audio umożliwiające turystom słuchanie komentarza dostępnego w kilku wersjach językowych. Pojazdy te poruszają się przede wszystkim w obrębie Starego Miasta i Kazimierza, a ich postoje znajdują się w kilku wyznaczonych miejscach, m.in. na placu Mariackim, ul. Pijarskiej, ul. Sławkowskiej, ul. Grodzkiej, ul. Kanoniczej. Meleksy należą do kilkudziesięciu różnych firm, z których 25 uzyskało w 2010 r. zezwolenie na wjazd na płytę Rynku Głównego.

Atrakcyjną formę transportu turystycznego stanowi również „Tour Bus” – dwupiętrowy autobus z odkrytą górną platformą, który porusza się po wyznaczonej trasie i według rozkładu zatrzymuje się na 10 przystankach (wokół Plant, na Kazimierzu, w Podgórzu oraz w Łagiewnikach). W trakcie jazdy jest dostępny komentarz audio w 8 językach. Turyści w ramach jedno- lub dwudniowych biletów mogą dowolnie wsiadać i wysiadać na przystankach. Autobus dysponuje 77 miejscami siedzącymi, w tym 53 miejscami na górnym, odkrytym pokładzie.

Od 2006 r. pielgrzymi oraz turyści podróżujący do Łagiewnik, Kalwarii Zebrzydowskiej lub Wadowic mają możliwość przejazdu Pociągiem Papieskim, który regularnie kursuje na trasie Kraków Główny – Wadowice, zatrzymując się na stacjach kolejowych: Kraków-Płaszów, Kraków-Łagiewniki, Skawina, Kalwaria Zebrzydowska-Lanckorona, Kalwaria Zebrzydowska. Organizowane są także specjalne kursy pociągu na innych trasach. Podczas podróży są emitowane filmy z pielgrzymek Jana Pawła II (w polskiej i angielskiej wersji językowej). W pociągu znajdują się 152 miejsca siedzące, w tym 8 miejsc dla niepełnosprawnych.

Oprócz transportu drogowego i szynowego, turyści mają również możliwość zwiedzania miasta wodnymi statkami turystycznymi. Turystyczna żegluga po Wiśle ma charakter sezonowy i obejmuje rejsy spacerowe w obrębie centrum Krakowa (najdalej na wschód po stopień wodny „Dąbie”) oraz dłuższe – do Bielania i Tyńca. Wszystkie rejsy rozpoczynają się z przystani przy Bulwarze Czerwieńskim. Najstarszym pływającym po Wiśle statkiem pasażerskim jest „Nimfa”, której historia sięga początków lat 50. XX w. Rejsy turystyczne „Nimfą” odbywają się zgodnie z ustalonym rozkładem, przy minimalnej grupie pasażerów liczącej 35 osób i obejmują godzinne rejsy spacerowe po Krakowie oraz trzygodzinne rejsy wypoczynkowe do Tyńca (28 km). Regularne, godzinne rejsy oferuje również statek „Legenda” (98 miejsc). Statki „Sobieski” oraz „Piotrus



Fot. 19. Statki turystyczne na Wiśle (fot. B. Piziak)
Photo 19. Tourist boats on Vistula River (by B. Piziak)



Fot. 20. Dorożki konne na Rynku Głównym (fot. B. Piziak)
Photo 20. Horse-drawn carriages on the Main Market Square (by B. Piziak)



Fot. 21. Ścieżka rowerowa na Bulwarze Czerwieńskim (fot. B. Piziak)
Photo 21. Bike path on the Czerwieński Boulevard (by B. Piziak)



Fot. 22. Riksza rowerowa „Eco Taxi” (fot. B. Piziak)

Photo 22. „Eco Taxi” rickshaw (by B. Piziak)



Fot. 23. Meleks turystyczny na ul. Szerokiej (fot. B. Piziak)

Photo 23. Electric tourist car (melex) in the Szeroka St. (by B. Piziak)



Fot. 24. Stacja bezobsługowej wypożyczalni rowerów „BikeOne” (fot. B. Piziak)

Photo 24. Unmanned bike rental station „BikeOne” (by B. Piziak)



Fot. 25. Balon widokowy przy Bulwarze Inflanckim (fot. B. Piziak)

Photo 25. Observation balloon at the Inflancki Boulevard (by B. Piziak)

Pan” wypływają jedynie na zamówione rejsy. Ponadto „Sobieski”, zakotwiczony naprzeciw hotelu Sheraton, funkcjonuje także jako statek-kawiarnia. Wszystkie statki należą do prywatnych przewoźników i są również wynajmowane na imprezy okolicznościowe. Po rzece pływają ponadto łodzie gondolowe, mieszczące do 12 osób. Poruszają się one po kilku wyznaczonych trasach, choć istnieje też możliwość wynajęcia takiej łodzi na dowolną trasę. Na zamówienie są organizowane również rejsy katamaranami. Klienci mogą ponadto wynająć gondolę lub katamaran na rejs z cateringiem.

Poza wymienionymi formami transportu turystycznego, od 2009 r. po Wiśle kursuje tramwaj wodny. W sezonie 2010 r. tramwaj ten zatrzymywał się na sześciu przystankach, kursując na dwóch trasach: pomiędzy mostem Kotlarskim i Salwatorem oraz Salwatorem i Tyńcem. Docelowo będzie on kursować pomiędzy Mogiłą i Tyńcem oraz zatrzymywać się na 16 przystankach. Tramwaj ma być nie tylko atrakcją turystyczną, ale również uzupełniającą formą transportu miejskiego.

Oprócz zorganizowanej żeglugi na Wiśle jest możliwe również wynajęcie sprzętu pływającego: rowerów wodnych, motorówek oraz kajaków i kanadyjek (wypożyczalnia znajduje się przy przystani obok mostu Dębnickiego) lub uczestniczenie w spływie kajakowym. Niestety uprawianie sportów wodnych na rzece jest bardzo mało popularne.

Należy zwrócić uwagę, że górna Wisła od ujścia Przemszy (w Oświęcimiu) jest rzeką żeglowną, przystosowaną do transportu wodnego dzięki budowie kaskady ze stopniami wodnymi, z których trzy znajdują się w granicach Krakowa: Kościuszkę, Dąbie i Przewóz. Tymczasem rzeka w niewielkim stopniu jest wykorzystywana jako droga wodna, a transport pasażerski ogranicza się do organizowanych sezonowo rejsów turystycznych, których trasy wiodą najdalej do Tyńca oraz stopnia wodnego „Dąbie”. Wskazane byłoby wzbogacenie oferty turystycznej Krakowa o rejsy do Oświęcimia, a także w dół biegu rzeki. Plany uruchomienia długodystansowego szlaku żeglugi po Wiśle istnieją, szlak ten ma być rozwijany w porozumieniu z gminami Niepołomice, Babice i Oświęcim.

Kraków jako regionalny węzeł komunikacyjny

Kraków jest zarówno jednym z głównych centrów turystycznych kraju, jak również istotnym ośrodkiem rozrządowym ruchu turystycznego. Odwiedzający krajowi i zagraniczni, którzy przyjeżdżają do Krakowa, oprócz miasta zwiedzają często inne, położone w jego pobliżu atrakcje. Badania prowadzone przez Małopolską Organizację Turystyczną wykazują, że najbardziej popularnymi są wyjazdy do Wieliczki, Oświęcimia i Zakopanego. Istotne znaczenie w strukturze wyjazdów, zarówno odwiedzających krajowych, jak i zagranicznych z Krakowa, mają również: Wadowice, Kalwaria Zebrzydowska, Tatry, Pieniny i Podhale, Niepołomice, Ojcowski Park Narodowy, Częstochowa oraz Warszawa (*Ruch turystyczny...* 2009).

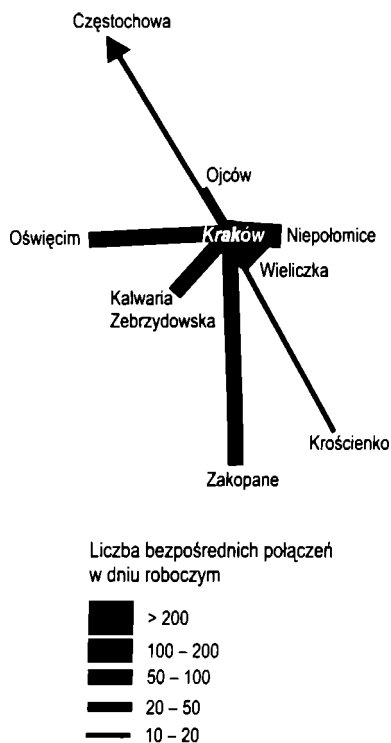
Wszystkie te miejscowości oraz regiony, a także inne ważniejsze ośrodki turystyczne południowej i południowo-wschodniej Polski posiadają bezpośrednie

połączenia komunikacyjne z Krakowem. Większość połączeń jest obsługiwana przez Regionalny Dworzec Autobusowy oraz Dworzec Główny PKP. Z RDA odjeżdżają zarówno autobusy PKS, jak również prywatnych przewoźników (także mikrobusy). Sieć połączeń komunikacyjnych uzupełniają prywatni przewoźnicy, którzy nie odjeżdżają z RDA, lecz z parkingów zlokalizowanych w jego pobliżu, zwłaszcza w rejonie ul. Pawiej.

Najwięcej połączeń komunikacyjnych z Krakowa mają miejscowości podmiejskie. Na tym obszarze głównym przewoźnikiem, zarówno pod względem taboru, długości obsługiwanych tras, jak również liczby miejscowości, do których dociera, jest PKS (Faracik 2006). Poza PKS i MPK istotne znaczenie dla dostępności komunikacyjnej miejscowości turystycznych w strefie podmiejskiej mają przewoźnicy prywatni. Prywatne autobusy i mikrobusy kursują również do często odwiedzanych przez turystów miejscowości położonych poza regionem krakowskim, np. do Zakopanego, Oświęcimia. Łącznie połączenia autobusowe i mikrobusowe z Krakowem obsługuje ok. 250 prywatnych przewoźników (Zintegrowany plan...2008).

W przypadku Wieliczki, Niepołomic, Zakopanego i Oświęcimia prywatni przewoźnicy obsługują przeważającą liczbę kursów. Część prywatnych przewoźników odjeżdża z RDA, pozostali, w sytuacji braku wyznaczonego miejsca odjazdów dla mikrobusów, odjeżdżają z parkingów zlokalizowanych w różnych częściach miasta. Chaos, który panuje w komunikacji obsługiwanej przez mikrobusy oraz trudności z uzyskaniem informacji o miejscach i godzinach odjazdów, w znacznym stopniu ograniczają możliwości korzystania z tej formy transportu przez turystów.

Warto podkreślić fakt, że miejscowości będące głównymi kierunkami wyjazdów turystów z Krakowa wyróżniają się bardzo dobrze rozwiniętą siecią połączeń komunikacyjnych (ryc. 23). Do Wieliczki kursują trzy linie autobusowe MPK, autobusy PKS (kilkanaście kursów dziennie), PKP (kilkanaście kursów dziennie) oraz kilku prywatnych przewoźników. Trasę do Oświęcimia również obsługują prywatni przewoźnicy oraz PKS (łącznie ponad 50 kursów w dzień roboczy), a także PKP



Ryc. 23. Dostępność komunikacyjna ważniejszych ośrodków turystycznych poza Krakowem
Fig. 23. Transport accessibility of major tourist destinations in the vicinity of Krakow

Źródło: opracowanie własne.
Source: author's own study.

(kilkanaście kursów dziennie). Podobnie do Zakopanego, poza bardzo licznymi połączeniami autobusowymi, obsługiwanymi przez prywatne firmy oraz PKS (łącznie ponad 80 kursów w dzień roboczy), możliwy jest dojazd koleją (kilka połączeń dziennie).

Oprócz wymienionych form transportu publicznego, dojazd do atrakcyjnych miejsc turystycznych położonych poza granicami Krakowa (zwłaszcza do Wieliczki, Oświęcimia, Ojcowa, Zakopanego), jest organizowany przez biura turystyczne.

Kraków odznacza się dobrą dostępnością zewnętrzną, która wynika z dogodnego położenia na skrzyżowaniu ważnych szlaków komunikacyjnych, a także z rozwiniętego systemu połączeń lotniczych, autobusowych i kolejowych. Dostępność wewnętrzną miasta zapewnia gęsta sieć dróg oraz dobrze wykształcony system komunikacji zbiorowej, obejmujący także formy transportu stworzone specjalnie na potrzeby turystów.

Niestety komunikacja w mieście jest utrudniona przez nadmierny ruch samochodowy i związane z nim zatory, które powstają na drogach. Ponadto w centrum miasta ruch pieszy i kołowy utrudniają samochody zaparkowane wzdłuż ulic. Nasilające się problemy komunikacyjne w Krakowie sprawiają, że są podejmowane działania zmierzające do wzrostu wykorzystania transportu zbiorowego oraz wzrostu znaczenia niezmotoryzowanych form transportu. Działania te są korzystne również z punktu widzenia ruchu turystycznego, gdyż prowadzą do poprawy jakości usług komunikacji publicznej oraz do wzrostu atrakcyjności ciągów pieszych i rowerowych.

Kraków jest także istotnym ośrodkiem rozrządowym ruchu turystycznego, posiadającym bezpośrednie połączenia komunikacyjne ze wszystkimi ważniejszymi ośrodkami turystycznymi południowej i południowo-wschodniej Polski.