

Jakub TACZANOWSKI
Uniwersytet Jagielloński w Krakowie

ROZBUDOWA I MODERNIZACJA KRAKOWSKIEJ SIECI KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ W LATACH 1989–2009 WOBEC NOWYCH WYMAGAŃ ROZWOJU MIASTA

THE EXTENSION AND MODERNIZATION OF THE CRACOW TRAM TRANSPORT IN THE YEARS 1989–2009 IN VIEW OF THE NEW REQUIREMENTS OF THE TOWN DEVELOPMENT

ABSTRACT: The purpose of the paper is to answer the question if and how the municipal tram transport in Cracow has been able to adapt to the new socio-economic conditions after 1989. The most important characteristics of the town's spatial development over the last 20 years have been decrease of the industry, especially of the most important plant of the town – the steel works, the rapid development of services in form of shopping malls, business centers and restaurants and cafes in the town centre. Between 1989 and 2009 the last 20 years three tram sections in the total length of 5,6 km have been build and over 75% of the network has been modernized. The rolling stock has been modernized as well. However, the process of the town's spatial development is still much faster than the extension of the tram network. Plenty of housing estates, both build during the communist period and after 1989, as well as the new Jagiellonian University campus in the district of Ruczaj still have got no access to the municipal tram transport. Because of that some new housing developments adapt to the existing tram network, for instance in the Grzegórzki, Zakrzówek, Kurdwanów and Krowodrza Górka districts.

KEY WORDS: spatial development, tram transport, urban geography

Wprowadzenie

Celem pracy jest odpowiedź na pytanie, czy i na ile krakowska komunikacja tramwajowa, stanowiąca szkielet sieci transportu publicznego w mieście, zdołała dostosować się do nowych realiów społeczno-gospodarczych zaistniałych po 1989 r., czyli, mówiąc inaczej, w jakim stopniu jej rozbudowa i modernizacja powiązana była z rozwojem przestrzennym i demograficznym Krakowa w ostatnim dwudziestolecu. In-

interesujące wydaje się tu rozstrzygnięcie kwestii, czy rozbudowa ta nadała za wielostronnym rozwojem miasta w tak specyficznym okresie, jakim były pierwsze dwie dekady nowych warunków społeczno-gospodarczych, czy może to otwieranie nowych linii tramwajowych oraz modernizacja już istniejących stymulowały zabudowywanie coraz to nowych obszarów na sposób miejski.

Rozwój urbanistyczny i demograficzny Krakowa w latach 1989–2009

Układ przestrzenny Krakowa u progu przemian politycznych, społecznych i gospodarczych w Polsce zapoczątkowanych w 1989 r. był efektem przede wszystkim przełomowej dla rozwoju miasta decyzji o lokalizacji w odległości ok. 11 km od jego centrum wielkiego kombinatu metalurgicznego, a ok. 4 km bliżej – dzielnicy mieszkaniowej Nowa Huta. Jak pisze R. Mydel (1979, s. 24), powstanie na wschód od śródmieścia tak rozległego zespołu osiedli mieszkaniowych wraz z ogromnym zakładem przemysłowym spowodowało zmianę kierunku rozwoju przestrzennego z koncentrycznego na równoleżnikowy. Po powiększeniu o Nową Hutę obszar Krakowa przestawał tym samym przypominać okrąg, stając się nieregularnym wielobokiem, wyraźnie wydłużonym w kierunku wschodnim. W związku z tym średniowieczne Stare Miasto z Ryńkiem Głównym, pozostające na przestrzeni dziejów rozwoju miasta w geometrycznym centrum Krakowa, znajduje się od tej pory w jego środkowo-zachodniej części. W ostatnim roku istnienia systemu socjalistycznego liczba ludności miasta wynosiła 743 652 (por. tab. 1).

Przemiany społeczno-gospodarcze po 1989 r. spowodowały zasadniczą zmianę kierunku rozwoju przestrzennego Krakowa. Jednym z najważniejszych skutków przejścia od gospodarki nakazowo-rozdzielczej do gospodarki rynkowej oraz rozpoczęcia budowy społeczeństwa demokratycznego było odrodzenie się miejskiego samorządu, który ponosi odpowiedzialność za zagospodarowanie zarządzanego przez siebie terytorium. W świetle art. 3 pkt. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. (Dz.U. z 2003 r., Nr 80, poz. 717) to na barkach samorządu gminnego spoczywa obowiązek sporządzenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wytyczającego ogólne kierunki zagospodarowania. Ma on także prawo uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, który jako akt prawa miejscowego stanowi podstawę prawną do wydawania decyzji lokalizacyjnych (<http://isip.sejm.gov.pl>, 2009). W związku z odrodzeniem samorządu miejskiego od 1991 r. obowiązuje nowy podział administracyjny Krakowa na 18 dzielnic samorządowych, które zastąpiły wcześniejsze 4 dzielnice (*Encyklopedia Krakowa* 2000, s. 181–182).

Będące bezpośrednim wynikiem zmiany systemu polityczno-gospodarczego zaprzestanie priorytetowego traktowania rozbudowy przemysłu ciężkiego wymagającego znacznych zasobów siły roboczej, połączone z pojawieniem się oddziaływania

renty gruntowej oraz otwarciem na nowe technologie, zakończyło typowy dla trzech poprzednich dziesięcioleci dynamiczny rozwój wielkich osiedli mieszkaniowych w technologii wielkopłytywowej. W początkach lat 90. XX w. miało już tylko miejsce wykańczanie wznoszonych od poprzedniej dekady osiedli: Oświecenia, Ruczaj-Zaborze i Rżąka, które były już ostatnimi tego typu osiedlami w mieście (Mydel 1994, s. 75). Powstawanie nowych osiedli mieszkaniowych odbywa się już odtąd na całkowicie innych zasadach, przede wszystkim na drodze działalności firm deweloperskich, budujących stosunkowo niewielkie z reguły zespoły bloków, a także budynków jednorodzinnych w technologii tradycyjnej. W ten sposób wytworzyły się nowe obszary wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej, charakteryzujące się – w porównaniu z osiedlami wielkopłytywowymi z poprzednich dekad – niewątpliwie ciekawszą architekturą i bogatszym programem usług komercyjnych, zarazem jednak zdecydowanie większym zagęszczeniem zabudowy, mniejszą ilością zieleni i często gorszym położeniem komunikacyjnym oraz większą odległością od centrum. Spośród nowych osiedli wymienić należy: ciągle bardzo szybko rozwijający się rozległy zespół wielu osiedli w rejonie Ruczaju w dzielnicy VIII Dębniki, Żabiniec w południowo-wschodniej części dzielnicy IV Prądnik Biały, Górkę Narodową w północno-wschodniej części dzielnicy IV, zespół bloków na południe od ul. Josepha Conrada także w dzielnicy IV, przy ul. Głowackiego w dzielnicy V Krowodrza, wzdłuż ul. Lipskiej w dzielnicy XIII Podgórze, przy ul. Halszki w dzielnicy XI Podgórze Duchackie, przy ul. bp Padniewskiego w dzielnicy XVIII Nowa Huta i w rejonie al. Pokoju, ul. Grzegórzeckiej i ul. Fabrycznej w dzielnicy II Grzegórzki. Ten ostatni obszar jest przykładem szybko postępującego zmniejszania się znaczenia tradycyjnego przemysłu w gospodarce Krakowa, co owocuje pojawianiem się znacznej ilości terenów postindustrialnych czekających na zagospodarowanie. W będących już od drugiej połowy XIX stulecia tradycyjną dzielnicą przemysłową Grzegórkach w latach 90. XX w. zlikwidowano lub obecnie właśnie się likwiduje bądź znacznie ogranicza powierzchnię wielu zakładów przemysłowych, takich jak Zakłady Madro, Zakłady Zieleniewskiego, Zremb czy Erdal. Na uzyskanych w ten sposób terenach o bardzo atrakcyjnej lokalizacji w pobliżu centrum zrealizowano albo właśnie się realizuje nowe osiedla mieszkaniowe. W ostatnich latach następuje również dogęszczanie zabudowy w obrębie istniejących już obszarów zabudowy wielorodzinnej. Bardzo dobrym tego przykładem jest rejon ul. Monte Cassino i ul. Kapelanka w dzielnicy VIII Dębniki, gdzie na skraju osiedla Podwawelskiego, w pobliżu występującej tu jeszcze wyspowa jednorodzinnej zabudowy o charakterze przedmiejskim, wznoszone są liczne nowe budynki mieszkalne o dużych gabarytach.

Jeden z najważniejszych skutków przemian polityczno-gospodarczych w 1989 r., jakim była tercjalizacja gospodarki, spowodował bardzo znaczące zmiany w przestrzeni miasta. W najbardziej widoczny sposób wyrażają się one w wielkopowierzchniowych centrach handlowych. W Krakowie obiekty tego rodzaju powstały zasadniczo w trzech typach lokalizacji: na wolnych działkach w pobliżu dużych osiedli mieszkaniowych, przy ważnych ciągach komunikacyjnych (np. Real przy al. „Bora” Komorowskiego

w rejonie Prądnika Czerwonego i Mistrzejowic, Carrefour przy ul. Marii Dąbrowskiej w Czyżynach czy M1 przy al. Pokoju na granicy Dąbia i Czyżyn), przy drogach wylotowych z miasta (np. Makro i IKEA przy Rondzie Ofiar Katynia w Bronowicach) i wreszcie na terenach poprzemysłowych i pokomunikacyjnych, jak Carrefour przy ul. Zakopiańskiej w Borku Fałęckim (w miejscu po zakładach Solvay), Galeria Kazimierz przy ul. Podgórskiej na Grzegórkach (w miejscu rzeźni miejskiej) czy Galeria Krakowska przy Dworcu Głównym (w miejscu dworca autobusowego i magazynów kolejowych). Bardzo szybki wzrost znaczenia usług wywołał jednak również wielkie zmiany w tzw. wewnętrznych dzielnicach miasta. Doświadczyło tego szczególnie historyczne Stare Miasto, które przyciągnęło niezliczone obiekty usługowe, zwłaszcza gastronomiczne, co wiąże się w dużej mierze z niezwykle wysokim wzrostem znaczenia Krakowa jako ośrodka turystycznego o światowej randze.

Wzrost znaczenia usług dla gospodarki państwa i miasta uwidocznił się również w przestrzeni Krakowa, zwłaszcza od przełomu XX i XXI w., realizacją kilku większych centrów biurowych, które powstały w różnych typach lokalizacji – na wolnych działkach w śródmieściu (ul. Lubicz), w pobliżu ważnych skrzyżowań dróg tranzytowych (ul. Lublańska) lub przy trasach wylotowych z miasta (ul. Armii Krajowej), a także w sąsiedztwie uczelni wyższych (rejon Politechniki w Czyżynach).

Poważne reperkusje dla rozwoju przestrzennego Krakowa spowodował spadek znaczenia intensywnie rozwijanego w epoce socjalizmu tradycyjnego, energo- i kapitałochłonnego przemysłu. Zmniejszenie produkcji i zatrudnienia w reprezentujących ten przemysł zakładach, a szczególnie w Nowej Hucie, spowodowało poważne przekształcenia w zakresie priorytetowych dotychczas ciągów komunikacyjnych miasta. Najważniejsza przez 40 lat linia wschód–zachód (Nowa Huta – Dworzec Główny – Bronowice) straciła na znaczeniu na rzecz osi południkowej łączącej osiedla północnego (Azory, Krowodrza Górka, Prądnik Biały i Prądnik Czerwony, Mistrzejowice) i południowego pasa mieszkaniowego (Ruczaj, Kurdwanów, Wola Suchacka, Prokocim, Bieżanów Nowy) z centrum miasta.

Powstające nowe zakłady przemysłowe nie są już natomiast, jak w okresie realnego socjalizmu, spektakularnymi gigantami, lecz stosunkowo niewielkimi obiektami, toteż ich rola w rozwoju urbanistycznym miasta nie jest bardzo znacząca. Spośród nowych zakładów wymienić należy: drukarnię firmy Donnelley na terenie Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Nowej Hucie, centrum techniczne Delphi związane z przemysłem motoryzacyjnym, zlokalizowane przy zjeździe z autostradowej obwodnicy miasta na granicy ze Skawiną, rozbudowaną fabrykę leków Pliva na Grzegórkach (Domański 2001, s. 244 i 259).

O wiele ważniejsze od przemysłowych zmiany w planie Krakowa spowodowały inwestycje w naukę i szkolnictwo wyższe. Od 1999 r. realizowana jest budowa III Kampusu Uniwersytetu Jagiellońskiego, na północ od ul. Grota-Roweckiego i Bobrzyńskiego. Na niezagospodarowanych dotąd terenach częściowo wzniesiono już budynki mieszczące sale wykładowe, laboratoria i zaplecze socjalne dla pracowników i studentów

kilku wydziałów. Planuje się także budowę akademików, hotelu i centrum wystawienniczokongresowego (*Encyklopedia Krakowa* 2000, s. 1009). Przy kampusie zlokalizowano także część Specjalnej Strefy Ekonomicznej, z której do tej pory skorzystała jednak tylko firma Motorola.

Bardzo charakterystycznym zjawiskiem zachodzącym od początku lat 90. XX w. (choć w warunkach krakowskich zaistniałym już we wcześniejszej dekadzie) są procesy suburbanne, polegające na przenoszeniu się zamożniejszej ludności z miasta centralnego czy strefy bloków przede wszystkim do strefy przedmiejskiej, a niekiedy jeszcze dalej ku obrzeżom regionu miejskiego (Zborowski 2005, s. 145). W związku z tym na rozwój Krakowa w coraz większym stopniu należy patrzeć w kontekście otaczających go terenów wiejskich, a nie tylko obszarów znajdujących się w jego granicach administracyjnych. W warunkach krakowskich zaplanowane osiedla suburbanne czy większe skupiska domów jednorodzinnych wybudowane przez przybyszów z Krakowa powstały i powstają w uprzywilejowanych pod względem krajobrazowym gminach leżących na zachód, północny zachód i północ, a także na południe od miasta – Zabierzowie, Wielkiej Wsi, Zielonkach, Michałowicach, Mogilanach.

W parze z dość szybkim rozwojem budownictwa mieszkaniowego i obiektów handlowych nie szła w omawianym okresie, zwłaszcza do ok. 1999 r., rozbudowa układu komunikacyjnego. Od 1994 r. rozpoczęto co prawda realizację Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego, jednak jest to inwestycja planowana już od lat 70. XX w., a roboty przy niej toczyły się w latach 90. dość wolno. W ramach prac zmodernizowano Dworzec Główny oraz – już w XXI w. – wzniesiono budynek Regionalnego Dworca Autobusowego i oddano do użytku tunel drogowy pod Dworcem Głównym oraz ul. Wita Stwosza, łączącą poszerzoną ul. Lubomirskiego z al. 29 Listopada i domykającą w ten sposób II Obwodnicę. W latach 1999–2006 wybudowano ponadto trzy mosty na Wiśle: Kotlarski, Zwierzyniecki i Wandy – pierwsze nowe mosty od 1972 r. – oraz oddano do użytku kilka ważnych arterii komunikacyjnych – ul. Tischnera, ul. Herberta, ul. Stella-Sawickiego i przedłużoną ul. Grota-Roweckiego w pobliżu III Kampusu UJ oraz wybudowano estakady nad najbardziej newralgicznymi skrzyżowaniami.

Tak ukształtowane miasto wraz z najbliższym otoczeniem, odgrywającym coraz większą rolę przede wszystkim jako zaplecze mieszkaniowe, A. Zborowski (2005, s. 135–146) podzielił na strefy regionu miejskiego. Wydzielił centrum I, obejmujące Stare Miasto w obrębie Plant, centrum II – w obrębie II Obwodnicy wraz z centrum Podgórze i Nowej Huty, obrzeże centrum z zabudową zasadniczo pochodzącą z okresu międzywojennego, strefę wielkich osiedli mieszkaniowych, następnie strefę przedmiejską, strefę osiedli suburbannych, dalej strefę podmiejską – ostatnią w granicach administracyjnych miasta – oraz strefę dojazdów do pracy, która z wyjątkiem osiedli o charakterze wiejskim we wschodniej części dzielnicy XVIII Nowa Huta leży już poza granicami administracyjnymi Krakowa.

W przeciwieństwie do dość szybkich, szczególnie już w XXI w., przemian elementów struktury przestrzennej Krakowa liczba ludności miasta zmieniła się w latach

1989–2009 bardzo nieznacznie. Proces ten przebiegał inaczej niż w minionych dziesięcioleciach, zwłaszcza po 1945 r. Jak widać w tab. 1, w okresie tym mimo pewnych wahań możemy mówić o jej stabilizacji na poziomie ok. 750 tys.

Tabela 1

Liczba ludności Krakowa w latach 1988–2008

| Rok | Liczba ludności |
|------|-----------------|
| 1988 | 743 652 |
| 1990 | 750 540 |
| 1995 | 715 133 |
| 2000 | 730 542 |
| 2005 | 733 964 |
| 2006 | 734 510 |
| 2007 | 756 336 |
| 2008 | 756 441 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Encyklopedia Krakowa* 2000, s. 564 i www.stat.gov.pl (2009).

Rozbudowa i modernizacja krakowskiej sieci tramwajowej

W epokę gospodarki rynkowej krakowska komunikacja tramwajowa wkroczyła z siecią o długości 80,2 km, na której kursowały 23 linie tramwajowe (Budny [red.] 1988; *Kraków. Plan miasta* 1990). W związku z przemianami społeczno-gospodarczymi w kraju w listopadzie 1990 r. dokonano podziału dotychczasowego skomunalizowanego MPK na 6 spółek, spośród których jedna pod nazwą MPK Spółka z o.o. miała być odpowiedzialna za komunikację miejską w Krakowie. Od 1997 r. przekształcone w spółkę akcyjną MPK wchodzi w skład Krakowskiego Holdingu Komunalnego (*Encyklopedia Krakowa* 2000, s. 613). Ze względu na trudności okresu transformacji lata 90. były pierwszym w dziejach krakowskiej komunikacji tramwajowej dziesięcioleciem, w którym nie oddano do użytku ani jednej nowej trasy (Osman, Koźmic 2008, s. 19–24). Nie oznaczało to oczywiście całkowitej stagnacji jej rozwoju, kilkakrotnie bowiem w owym czasie uruchamiano nowe linie i zmieniano przebieg już istniejących. Ze względu na zmniejszenie produkcji ówczesnej Huty im. Sędzimir i w konsekwencji spadek liczby pracowników na początku lat 90. zmodyfikowano układ linii obsługujących kombinat, np. linię nr 9 przetrasowano z pętli Walcownia na położoną w sąsiedztwie osiedla mieszkaniowego pętlę Wzgórza Krzesławickie. Cechą charakterystyczną dla lat 90. były tzw. linie szczytowe, tj. mające zwiększyć częstotliwość kursowania tramwajów na najbardziej obleganych ciągach komunikacyjnych. Z reguły

nie utrzymywały się one jednak zbyt długo i zazwyczaj były likwidowane po kilku latach (Osman, Koźmic 2008, s. 369–386). Niepodejmowanie budowy nowych odcinków nie oznaczało bynajmniej zaniechania inwestycji w sieć tramwajową. W latach 90. przeprowadzono bowiem szereg generalnych remontów torowisk, m.in. na ul. Mogińskiej, Zwierzynieckiej czy Karmelickiej, stosując nowocześniejsze niż do tej pory technologie. Ponadto rozpoczęto stopniową wymianę taboru, początkowo zakrojoną na niewielką skalę i możliwą dzięki sprowadzaniu używanych pojazdów z Norymburgi. Warto zaznaczyć, że pierwsze wagony z tego zaprzyjaźnionego z Krakowem niemieckiego miasta dotarły do MPK już w 1989 r. i był to pierwszy w Polsce przypadek zakupu używanego taboru tramwajowego z zagranicy. Później z tego sposobu poprawienia stanu parku wagonów skorzystała większość polskich przedsiębiorstw tramwajowych (Lubka, Stiasny 2004, s. 114–169).

3 stycznia 1999 r. wprowadzono w Krakowie nowy układ linii tramwajowych. Ograniczono liczbę linii tramwajowych do 22, likwidując wszystkie 3 linie szczytowe oraz 4 inne linie. Zmieniono trasy 9 linii (Ulotka informacyjna MPK Kraków 1999).

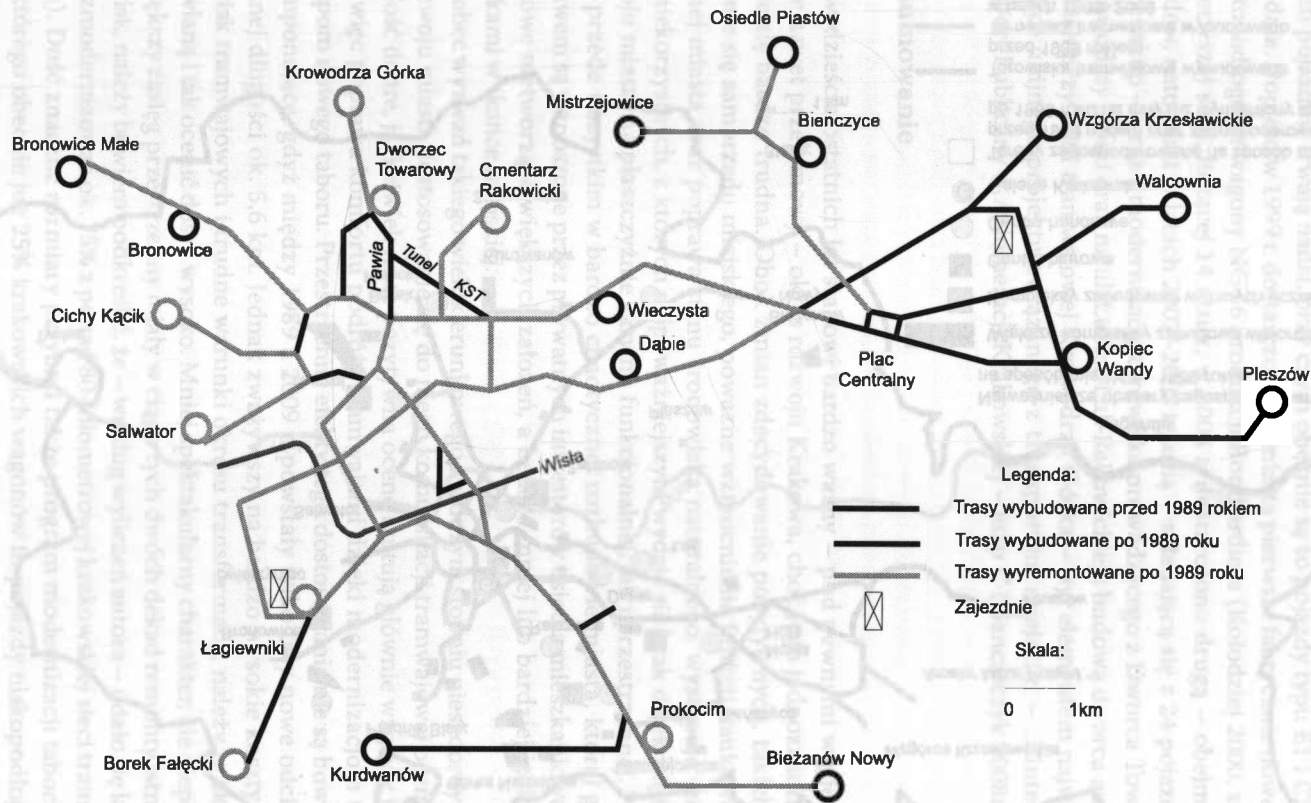
Otwarcie pierwszego odcinka torowiska powstałego po 1989 r. miało nastąpić dopiero w 2000 r. 10 października tegoż roku oddano do użytku linię na ul. Nowosądeckiej i ul. Witosa, biegnącą do nowej pętli Kurdwanów, która to linia umożliwiła dogodny dojazd do największych krakowskich osiedli mieszkaniowych. Uruchomienie tej nowej trasy liczącej ok. 2,8 km długości oznaczało zakończenie pierwszego etapu budowy linii tzw. Krakowskiego Szybkiego Tramwaju (KST), łączącego południowe i północne dzielnice miasta z Krakowskim Centrum Komunikacyjnym, obejmującym Dworzec Główny i Regionalny Dworzec Autobusowy. Kolejna nowa trasa została uruchomiona 28 września 2006 r. Tym razem było to torowisko na ul. Pawiej, docierające do nowego przystanku przy Dworcu Głównym Zachód (Galeria), usytuowanego przy wejściu do największego w mieście centrum handlowego, zlokalizowanego w bezpośrednim sąsiedztwie Dworca Głównego i połączonego z peronami przejściami podziemnymi. Ponieważ po raz pierwszy od lat 70. XX w. torowisko to nie było wyposażone w pętlę końcową, gdyż z założenia miało funkcjonować w tej postaci tylko do przedłużenia linii do Dworca Towarowego, zaistniała konieczność zastosowania wagonów dwukierunkowych, a więc mających kabiny motorniczego na obu końcach oraz drzwi wejściowe po obu stronach „pudła”, tak aby możliwa była zmiana kierunku jazdy na ślepo zakończonych odcinkach.

W styczniu 2007 r. dopuszczono do ruchu kolejny odcinek torowiska na ul. Pawiej, które zaczęło obsługiwać nowy przystanek – Politechnika. Cały czas jednak było to rozwiązanie tymczasowe, które zlikwidowano 31 sierpnia 2007 r., kiedy to otwarto wreszcie torowisko od Politechniki do Dworca Towarowego, gdzie łączy się ono z trasą do Krowodrzy Górki. Cały odcinek na ul. Pawiej liczy ok. 1,4 km. Dzięki tej nowej trasie czas podróży między Dworcem Towarowym a Dworcem Głównym uległ skróceniu o 2 minuty, tj. 25% w porównaniu z odcinkiem przez ul. Długą (Obuchowicz 2007, s. 12). Wybudowany w 1984 r. odcinek Dworzec Towarowy – Krowodrza

Górka poddano całkowitej modernizacji w ramach realizacji KST (Szałkowski 2007, s. 3). Był to tylko jeden z kilku kompleksowych remontów odcinków krakowskiej sieci tramwajowej, dokonany w ramach stworzenia pierwszej linii KST. Niewątpliwie zakrojonym na najszerszą skalę przedsięwzięciem, nie tylko znacznie usprawniającym ruch tramwajowy, a ponadto kołowy, lecz także całkowicie zmieniającym fizjonomię jednego z najważniejszych węzłów przesiadkowych Krakowa, była przebudowa Ronda Mogilskiego trwająca w latach 2006–2007. Ten jeden z najważniejszych węzłów komunikacyjnych Krakowa poddano całkowitej modernizacji, likwidując pętlę tramwajową, którą zastąpiono skrzyżowaniem torów, umieszczonym jednakże na dolnej płycie Ronda, kilka metrów poniżej poziomu gruntu. W 2008 r. dokonano całkowitej przebudowy sąsiedniego Ronda Grzegórzeckiego i łączącej oba skrzyżowania al. Powstania Warszawskiego (Obuchowicz 2008b, s. 13). Ostatnim z remontów torowisk na trasie KST była wymiana torów na skrzyżowaniu ul. Starowiśniej i ul. Dietla oraz na samej ul. Starowiśniej, co miało miejsce także w 2008 r. (Obuchowicz 2008a, s. 24).

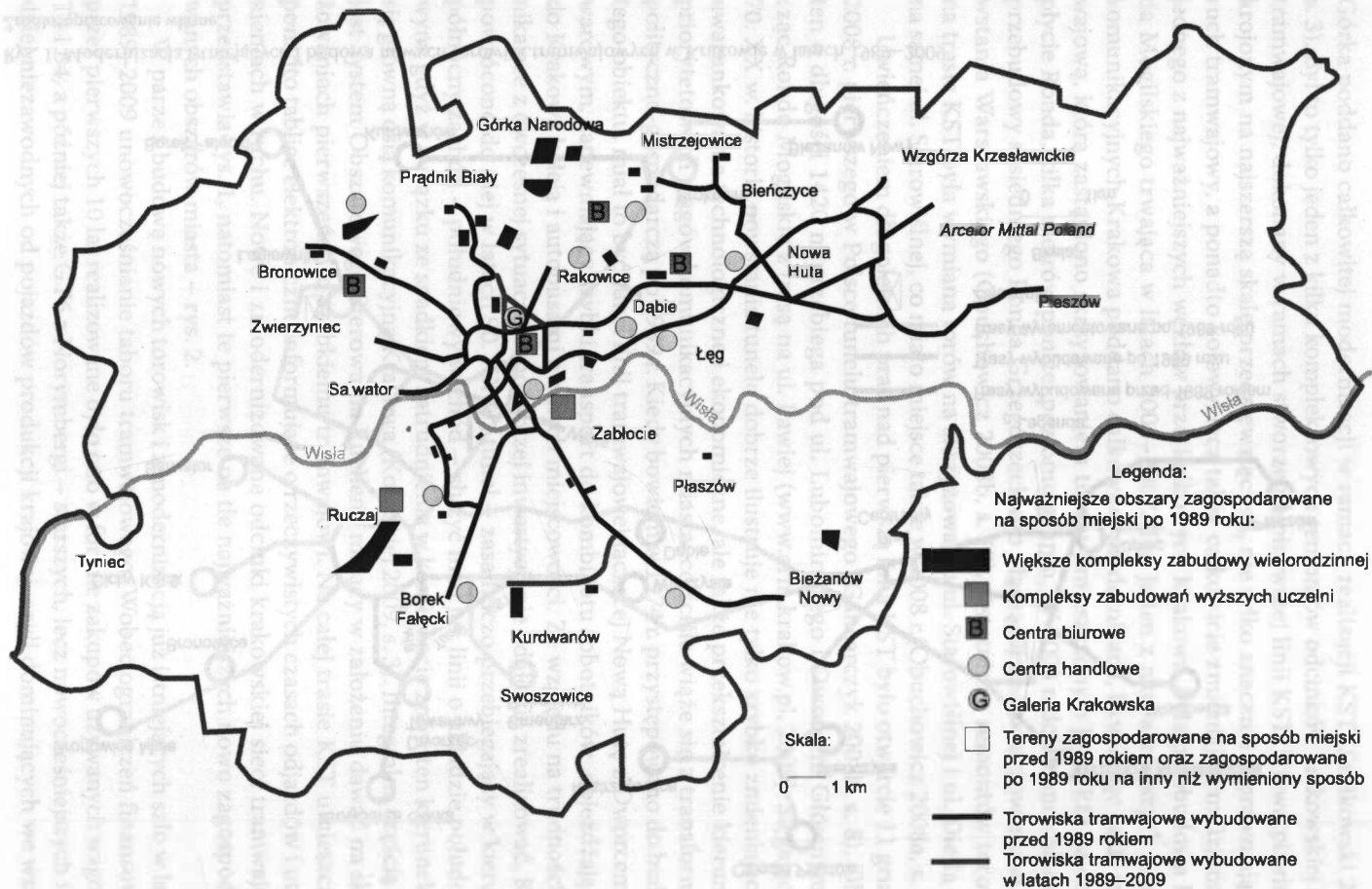
Uwieńczeniem długoletnich prac nad pierwszą linią KST było otwarcie 11 grudnia 2008 r. pierwszego w Polsce tunelu tramwajowego (Gancarczyk 2008b, s. 8). Obiekt ten o długości 1420 m przebiega pod ul. Lubomirskiego i Dworcem Głównym, łącząc Rondo Mogilskie z trasą na ul. Pawiej (www.arm.krakow.pl, 2009). Sięgająca lat 70. XX w. historia powstania tunelu dobrze ilustruje nie tylko szybko zmieniające się uwarunkowania technologiczne i ekonomiczne, ale także przekształcenie kierunków priorytetowych ciągów komunikacyjnych miasta, co ściśle wiąże się z transformacją polityczno-gospodarczą po 1989 r. Kiedy bowiem w 1974 r. przystępowano do budowy tego obiektu, miał to być tunel linii tramwajowej łączącej Nową Hutę z Dworcem Towarowym, zapewniający szybki transport do kombinatu robotników dojeżdżających do Krakowa koleją i autobusami z innych miejscowości. Ze względu na trudności wynikające z ówczesnej sytuacji gospodarczej inwestycji nie udało się zrealizować. Kiedy powrócono do niej w latach 90. XX w., tunel – zasadniczo przebiegający w kierunku północny zachód – południowy wschód – służyć miał już linii o układzie południkowym, gdyż w związku ze spadkiem zatrudnienia w kombinacie znów ten kierunek stał się główną osią komunikacyjną Krakowa (Kołodziej 2009, s. 3). Integralną częścią KST jest System Obszarowego Sterowania Ruchem, mający w założeniu dawać na skrzyżowaniach pierwszeństwo szybkiemu tramwajowi. Na całej trasie KST umieszczono ponadto tablice elektroniczne informujące o rzeczywistych czasach odjazdów i utrudnieniach w ruchu. Nowe i zmodernizowane odcinki krakowskiej sieci tramwajowej przedstawia rys. 1, natomiast te pierwsze na tle najważniejszych nowo zagospodarowanych obszarów miasta – rys. 2.

W parze z budową nowych torowisk i z modernizacją już istniejących szło w latach 1989–2009 unowocześnianie taboru tramwajowego. Wobec ograniczeń finansowych przez pierwszych 10 lat realizowane było ono w formie zakupów używanych wagonów T4 i B4, a później także GT6 z Norymbergi – starszych, lecz nowocześniejszych i bardziej niezawodnych od pojazdów produkcji krajowej, czyli dominujących we wszyst-



Rys. 1. Modernizacja istniejących i budowa nowych torowisk tramwajowych w Krakowie w latach 1989–2009

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 2. Rozwój przestrzenny Krakowa a rozbudowa sieci tramwajowej

Źródło: opracowanie własne.

kich polskich przedsiębiorstwach tramwajowych wozów z rodziny 105N. Dostawy używanych pojazdów trwają nadal, przy czym obecnie są to pojazdy typu E1 i C3 oraz E6 z Wiednia. Dopiero w 1999 r. dostarczono do miasta pierwsze fabrycznie nowe pojazdy – niskopodłogowe wagony NGT6 produkcji Bombardiera (Kołodziej 2000, s. 30–31). Po pierwszej serii, liczącej 14 sztuk, w 2003 r. dostarczono drugą – obejmującą 12 pojazdów, natomiast w latach 2007–2008 trzecią – składającą się z 24 pojazdów. Ten ostatni zakup – wraz z modernizacją torowiska prowadzącego z Dworca Towarowego do Krowodrzy Górki oraz na ul. Lubicz i ul. Rakowickiej i budową dworca autobusów miejskich przy pętli tramwajowej Krowodrza Górka – był elementem największego w Polsce unijnego projektu związanego z transportem miejskim – „Zintegrowany Transport Publiczny w Aglomeracji Krakowskiej – etap I” (Gancarczyk 2008a, s. 3).

Podsumowanie

Dwadzieścia ostatnich lat stanowi bardzo ważny – pod pewnymi względami zapewne nawet przełomowy – okres rozwoju Krakowa, choć jego jednoznaczna ocena wydaje się bardzo trudna. Obok zmian zdecydowanie pozytywnych, takich jak odrodzenie się samorządu miejskiego, poważne wzmocnienie funkcji naukowej i turystycznej miasta oraz poprawa stanu środowiska naturalnego, występuje szereg zjawisk niekorzystnych, z których najpoważniejszym wydaje się brak dalekosiężnej wizji rozwoju miasta na płaszczyźnie zarówno funkcjonalnej, jak i przestrzennej. Przejawia się to przede wszystkim w bardzo chaotycznej rozbudowie miasta, której głównym przejawem są wznoszone przez prywatnych inwestorów osiedla mieszkaniowe i centra handlowe nietworzące większych założeń, a będące mniej lub bardziej izolowanymi ośrodkami w tkance miejskiej.

Wobec wyzwań takiego wielokierunkowego i w dużym stopniu nieskoordynowanego rozwoju miasta dostosowanie się do niego komunikacji tramwajowej ocenić należy jako dość dobre, jakkolwiek na tę pozytywną ocenę rzutują głównie względy jakościowe, a więc poprawa komfortu podróży tramwajami dzięki modernizacjom torowisk i zakupom nowego taboru. Przestrzenne efekty tego dostosowania nie są bowiem bardzo imponujące, gdyż między 1989 a 2009 r. powstały tylko trzy nowe odcinki sieci o łącznej długości ok. 5,6 km. Jednak zważywszy na bardzo wysokie koszty budowy torowisk tramwajowych i trudne warunki okresu transformacji, należy tę aktywność budowlaną i tak ocenić dosyć wysoko. Mniej spektakularny charakter, ale nieporównanie większy zasięg przestrzenny miały w ciągu tych dwóch dekad remonty istniejących torowisk, należy bowiem podkreślić, że – według wyliczeń autora – udało się kompleksowo zmodernizować ok. 75% z ponad 80-kilometrowej krakowskiej sieci tramwajowej (rys. 1). Dość znaczne rozmiary przybrał także program modernizacji taboru, w wyniku którego obecnie już 25% krakowskich wagonów to pojazdy niskopodłogowe, co stanowi najlepszy wynik w Polsce (Gancarczyk 2008a, s. 3).

Budowa nowych tras skupiła się na ciągu komunikacyjnym łączącym północne i południowe dzielnice Krakowa i tam też, a więc głównie na linię KST, skierowano najnowocześniejszy tabor. Odpowiedziano zatem w ten sposób na nowe priorytety w układzie komunikacyjnym miasta, wydaje się jednak, że zbyt je przeceniając. W dalszym bowiem ciągu połączenie z Nową Hutą należy do najważniejszych w mieście, tymczasem cała wschodnia część Krakowa jest jedyną częścią, do której nowoczesne niskopodłogowe wagony nie docierają. Także znajdujące się w najgorszym stanie technicznym torowiska zlokalizowane są w Nowej Hucie (rys. 1). Oddanie do użytku linii KST nie oznacza zresztą całkowitego rozwiązania problemu skomunikowania północnych i południowych dzielnic miasta z centrum. To właśnie północny pas osiedli jest najbardziej upośledzony pod względem połączeń tramwajowych ze śródmieściem, gdyż takie zespoły, jak Azory, Prądnik Biały i Prądnik Czerwony, w ogóle go nie posiadają (rys. 2). O ile jednak tę sytuację uznać można za efekt zaniedbań poprzednich dekad, kiedy osiedla te powstawały, o tyle aktualną i coraz bardziej nagłą potrzebą jest doprowadzenie linii tramwajowej do najbardziej dynamicznie rozwijającej się części Krakowa, jaką jest Ruczaj. To nie tylko obszar, gdzie powstaje najwięcej nowych osiedli mieszkaniowych, ale i miejsce lokalizacji jednej z największych inwestycji w dziejach miasta – III Kampusu UJ (rys. 2). To właśnie tutaj najbardziej widoczne jest niedostosowanie sieci tramwajowej do rozbudowy miasta.

Wobec nienadążania sieci tramwajowej za rozbudową miasta, który to problem – jak wykazały badania autora – występuje w Krakowie już od lat 60. XX w., można zauważyć zjawisko odwrotne – dostosowywanie się lokalizacji nowych inwestycji, głównie mieszkaniowych i usługowych, do istniejącej infrastruktury transportu tramwajowego. Nie należy oczywiście przeceniać skali tego zjawiska, niemniej jednak z pewnością jednym z ważniejszych argumentów za lokalizacją licznych nowych zespołów mieszkaniowych na Grzegórkach i Dąbiu, powstałych i ciągle budowanych przede wszystkim w miejscu dawnych zakładów przemysłowych, było i jest właśnie doskonałe skomunikowanie tramwajowe z centrum, a także z Nową Hutą. Szybki rozwój tych terenów, do niedawna postrzeganych jako mało atrakcyjne typowe dzielnice przemysłowe, dokonuje się niewątpliwie w dużym, jeśli nie decydującym, stopniu właśnie dzięki bliskości dwu ważnych tras tramwajowych – al. Pokoju i ul. Mogilskiej. Podobne, choć na mniejszą już skalę, przykłady znajdziemy wśród nowych budynków mieszkalnych w rejonie Bronowic, Krowodrzy Górki czy przy pętli Kurdwanów (rys. 2). Niestety, większość nowych budynków użyteczności publicznej, z prestiżowym dla Krakowa i Małopolski III Kampusem UJ na czele, ciągle nie doczekało się doprowadzenia linii tramwajowej. Wyjątkiem są natomiast wielkopowierzchniowe centra handlowe, które są często lokowane przy trasach tramwajowych – by wymienić Plażę i M1 na granicy Dąbia i Czyżyn, obydwa markety sieci Carrefour – w Czyżynach i Borku Fałęckim – czy Tesco przy ul. Kapelanka (rys. 2).

Jedynym przykładem tak pożądanego synchronizacji rozbudowy miasta z powstawaniem nowych linii tramwajowych jest w okresie 1989–2009 obszar Krakowskiego

Centrum Komunikacyjnego i jego bezpośredniego otoczenia, na który składają się: Regionalny Dworzec Autobusowy, Galeria Krakowska, Hotel „Andel's” i zespół apartamentowców przy ul. Pawiej (rys. 2). Abstrahując od samej, różnie ocenianej architektury nowych budynków w sąsiedztwie Dworca Głównego, należy podkreślić, że po raz pierwszy od czasu budowy Nowej Huty udało się w Krakowie doprowadzić do realizacji całościowej koncepcji urbanistycznej, zakładającej zabudowę całkowicie wcześniej zaniedbanego fragmentu przestrzeni centrum miasta z jego równoczesnym „podpięciem” do sieci tramwajowej. Powstał w ten sposób nowy, wielofunkcyjny obszar, który swoją atrakcyjność zawdzięcza niewątpliwie w dużym stopniu właśnie odpowiednim rozwiązaniom transportowym, głównie pierwszej linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju, wprowadzającej nową jakość do systemu transportu szynowego miasta.

Bibliografia

- Budny P. (red.), 1988, *1875–19(...). Komunikacja miejska Krakowa*, KAW, Kraków (folder).
- Domański B., 2001, *Kapitał zagraniczny w przemyśle Polski. Prawidłowości rozmieszczenia, uwarunkowania i skutki*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków.
- Encyklopedia Krakowa*, 2000, PWN, Warszawa–Kraków.
- Gancarczyk M., 2008a, *Tramwaj wyjechał ostatni*, „Przewoźnik Krakowski” 2008, nr 2, s. 3.
- Gancarczyk M., 2008b, *Tunel otwarty dla tramwajów*, „Przewoźnik Krakowski” 2008, nr 4, s. 8.
- Kołodziej J., 2000, *Niskopodłogowe wagony NGT6 w Krakowie*, „Świat Kolei” 2000, nr 2, s. 30–31.
- Kołodziej J., 2009, *Pierwszy tunel tramwajowy w Polsce*, „Świat Kolei” 2009, nr 3, s. 3.
- Kraków. Plan miasta*, 1990, PPWK, Warszawa–Wrocław.
- Lubka A., Stiasny M., 2004, *Atlas tramwajów*, Poznański Klub Modelarzy Kolejowych, Poznań.
- Mydel R., 1979, *Rozwój struktury przestrzennej miasta Krakowa*, PAN, Oddział w Krakowie, Komisja Nauk Geograficznych, Kraków.
- Mydel R., 1994, *Rozwój urbanistyczny miasta Krakowa po drugiej wojnie światowej*, Wydawnictwo Secesja, Kraków.
- Obuchowicz A., 2007, *Nowa trasa tramwajowa*, „Przewoźnik Krakowski” 2007, nr 4, s. 12.
- Obuchowicz A., 2008a, *Przebudowa u. Starowiślnej i skrzyżowania Dietla/Starowiślna*, „Przewoźnik Krakowski” 2008, nr 4, s. 24.
- Obuchowicz A., 2008b, *Remonty krakowskich torowisk*, „Przewoźnik Krakowski” 2008, nr 3, s. 13.
- Osman J., Koźmic J., 2008, *Kronika krakowskich linii tramwajowych 1882–2007*, Muzeum Inżynierii Miejskiej, Kraków.
- Szałkowski M., 2007, *Przebudowa trasy tramwajowej do Krowdrzy Górki*, „Przewoźnik Krakowski” 2007, nr 2, s. 3.
- Ulotka informacyjna MPK Kraków, 1999.
- Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. (Dz.U. z 2003 r., Nr 80, poz. 717), <http://isip.sejm.gov.pl> (2009).
- Zborowski A., 2005, *Przemiany struktury społeczno-przestrzennej regionu miejskiego w okresie realnego socjalizmu i transformacji ustrojowej (na przykładzie Krakowa)*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków.
- www.arm.krakow.pl (2009).
- www.stat.gov.pl (2009).

ROZBUDOWA I MODERNIZACJA KRAKOWSKIEJ SIECI KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ W LATACH 1989–2009 WOBEC NOWYCH WYMAGAŃ ROZWOJU MIASTA

ABSTRAKT: Celem pracy jest odpowiedź na pytanie, czy i w jaki sposób miejski transport tramwajowy w Krakowie był w stanie dostosować się do nowych warunków społeczno-gospodarczych po 1989 r. Do najważniejszych cech zagospodarowania przestrzennego miasta w ciągu ostatnich 20 lat zalicza się zmniejszenie znaczenia przemysłu, zwłaszcza w najważniejszych obszarach miasta – szybki rozwój usług w formie centrów handlowych, centrów biznesowych i restauracji czy kawiarni w centrum miasta. W latach 1989 i 2009 trzy sekcje tramwajowe o łącznej długości 5,6 km zostały wybudowane i ponad 75% sieci zostało zmodernizowanych. Jednakże rozwój przestrzenny miasta jest nadal o wiele szybszy niż rozbudowa sieci tramwajowej. Wiele osiedli mieszkaniowych, budowanych w okresie komunizmu i po 1989 r., jak również nowy kampus Uniwersytetu Jagiellońskiego w dzielnicy Ruczaj nadal nie ma dostępu do miejskiej komunikacji tramwajowej. Z tego też względu niektóre nowo powstające osiedla mieszkaniowe dostosowują się do istniejącej sieci tramwajowej, np. w Grzegórzki, Zakrzówek, Kurdwanów i dzielnica Krowodrza Górka.

SŁOWA KLUCZOWE: zagospodarowanie przestrzenne, transport tramwajowy, geografia miast