

Studium komunikacyjne

Schemat komunikacji  
w obrębie regionu  
i w granicach admin.  
miasta Krakowa.

Rm. 35

Zgodnie z zasadą, że układ komunikacyjny miasta jest funkcją jego położenia geograficznego, oraz roli kulturalnej i gospodarczej, o układzie komunikac. Krakowa zdecydowały następujące czynniki:

1) Ogólne kierunki komunikacyjne t.j.

a) kierunek ze wschodu na zachód łączący wzdłuż Karpat - Kaukaz - Ukrainę, Małopolskę Wschodnią z Europą zachodnią. Kierunek ten rozwidła się w okolicach Krakowa na płn.zach. na Górny Śląsk i wzdłuż Sudetów do Europy płn. oraz połudn.zach. przez Bramę Morawską do Czech Europy połudn. Kierunek ten posiada ważne znaczenie gospod. gdyż łączy Europę Środk. - ośrodek silnie zurbanizowany i uprzemysłowiony z terenami rolniczymi Ukrainy poprzez Morze Czarne ze wschodem, oraz z zasobami mineralnymi Kaukazu (droga lądowa). W obrębie Państwa Polskiego łączy Zagłębie Węglowe i hutnicze Śląska z Małopolską wschodnią oraz z Zagłębiem naftowym. Jest to więc typowy kierunek gospodarczy tranzytowy wymagający możliwie płynnego przepływu.

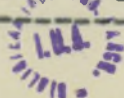
b) Kierunek z po<sup>na</sup>łn. południe łączy masyw tatrzański z większą częścią Państwa z Warszawą na czele. Jest to kierunek historyczny nowy i związany ściśle z powstaniem masowego ruchu turystycznego.

2) Znaczenie kulturalne Krakowa jako dla całego Państwa stanowi stara stolica centrum jego tradycji Państwowych, oraz siedziba gł.ośrodków naukowych w szczególności zaś dla Śląska jako centrum Polskiej kultury w przeciwstawieniu do innych ośrodków kulturalnych niemieckiego Wrocławia i czeskiej Morawskiej-Ostrawy

3) Znaczenie Krakowa jako ośrodka ruchu turystycznego w Polsce

które zawdzięcza położeniu na krzyżowaniu traktów turystycznych, szczególnie pięknemu ukształtowaniu okolic, oraz walorom jego starych zabytków.

4) Rola Krakowa jako miasta wojewódzkiego -stanowiącego centrum



administracyjne połudn.zach.części Państwa.

Powstały pod wpływem tych czynników węzeł komunikac. wyznaczony został ostatecznie warunkami fizjograficznymi terenu, oraz rozwojem wypadków historycznych.

W obecnym stanie techniki węzeł komunikacyjny tworzą 4 zasadnicze elementy:

I) węzeł drogowy, II) węzeł kolejowy, III) węzeł dróg wodnych, IV) komunikacja powietrzna w przeciwstawieniu do okresów dawnych gdzie komunikacyjna opierała się wyłącznie na drogach kołowych ewent. wyjątkowo wodnych. Dlatego naturalny układ komunikacyjny odzwierciedla się najpełniej w węzle drogowych. Zrozumienie jego daje równocześnie najlepszy wgląd i charakteryzuje najpełniej układ pozostałych środków komunikacyjnych.

I) Węzeł drogowy - W naturalnym układzie dróg Krakowa drogi Naturalny układ idące wzdłuż zasadniczych kierunków komunikac. dróg. przedstawiają się następująco: Trakt Śląski idący rowem Krzeszowickim, poprzez Pasternik łączy się na Kleparzu z traktem Warszawskim, aby idąc wzniesieniem rozdzielającym zlewnię Rudawy od zlewni Białuchy przejść w najdogodniejszym miejscu bagnistą i moczarową dolinę Wisły i następnie rozdzielić się ponownie na trakt lwowski idący wzdłuż podgórze Karpackiego na wschód z lokalnymi wychyleniami zasadniczego kierunku dla Wieliczki (bogate złoża soli) i Niepołomic (ośrodek administr. wielkiego obszaru Puszczy Niepołomickiej), oraz trakt Zakopiański, podążający najkrótszym z możliwych przejść przez Podgórze i Beskid do Tatr. Główny kierunek ze Śląska Cieszyńskiego przechodzi dolinę Wisły przez Oświęcim a następnie łączy się w Chrzanowie z traktem Śląskim - równoległa droga przez Cieszyn, Bielsko, Kęty, Andrychów, Wadowice u podnóża Beskidów łączy się z drogą ze Lwowa na Śląsk

przebiegająca wzdłuż prawego brzegu Wisły przez Swoszowice, Skawinę, Spytkowice, Zator, przechodzącą na lewy brzeg Wisły w Oświęcimiu. Obie te ostatnio wymienione drogi stanowią dla Krakowa zasadniczy układ dróg tranzytowych omijających miasto.

Zasadniczy ten układ uzupełnia się ponadto czterema drogami dodatkowymi w mianowicie: traktem wielkopolskim i wzdłuż doliny Prądnika - Białychy przez Olkusz na Częstochowę, traktem Lubelskim wzdłuż lewego brzegu wód Wisły, traktem Sudeckim odgałęziających się w Wieliczce od traktu lwowskiego na Limanową, Nowy Sącz, Muszynę do Węgier, traktem żywieckim odgałęziających się od drogi na Śląsk Cieszyński.

Przemiany historyczne.

Naturalny układ dróg w Krakowie podlegał w ciągu wieków pewnym przemianom.

Lokacja Bolesława Wstydliwego w r. 1257 i uskuteczniiona wówczas odbudowa zniszczonego przez Tatarów miasta na średnio-wiecznym planie szachownicowym wprowadziły pierwsze zmiany rozdzielając u wejścia do miasta trakt śląski od warszawskiego łącząc je dopiero w Rynku. Długi okres 500-letni następujący następnie przyniósł jedynie zanik drogi tranzytowej pod murami miejskimi łączącej Mogiłę z Tyńcem, oraz wahania w przejściu przez Wisłę związane z budową ciągle zrywanych przez powodzie mostów, oraz częstymi zmianami koryta rzeki. Dopiero powstanie <sup>Podgórze</sup> (po pierwszym rozbiore dzięki polityce władz austriackich,

~~Podgórze~~)<sup>ostatnie</sup> ustaliło przypadkowe wychylenie osi komunikacyjnej miasta przy przejściu przez Wisłę.

Na skutek rozbiorów Państwa Polskiego i powstania w pobliżu Krakowa granicy rosyjsko - austriackiej względnie austriacko - niemieckiej uległ zmianie przebieg traktu warszawskiego na terenie zaboru rosyjskiego, zaś trakty wielkopolski i Lubelski zupełnie zanikły pozostawiając jedynie ślady w nazwach ulic i zabudowkach historycznych np. zamkach obronnych i kościołach rozsianych wzdłuż nieistniejących już arterii. Założenie plantacji w miejsce zburzonych murów i obwałowań fortecznych dało miastu arterję obwodową odciążającą siłą uliczną śródmieścia wraz z reaktywaniem tranzytowego przejścia obok Kościoła OO. Dominikanów ( ul. Dominikańska).

Ostatnie zmiany nastąpiły w połowie XIX wieku na skutek budowy kolei żelaznej oraz fortyfikacji austro-węgierskiej dookoła miasta. Nastąpiło wówczas ostateczne zatarcie traktu śląskiego i wprowadzenie go do śródmieścia i Rynku ul. Karmelicką i Szewską, w miejsce ulic Długiej i Sławkowskiej. Budowa fortów w poprzek arterii komunikacyjnych zatraciła prosty ich przebieg i płynność.

Stan obecny

Obecny układ dróg w Krakowie powstałych bądź dzięki świadomej myśli urbanistycznej (śródmieście) bądź spontanicznie, samorzutnie, przedstawia najlepiej wykres pomiarów ruchu z r. 1934. Wysnuć z niego można następujące wnioski:

- 1) ruch na osi komunikacyjnej miasta, Florjańska, Grodzka, Krakowska zamiera na skutek przeszkód komunikacyjnych (zbyt wąskie przekroje ulic) osiągając większe natężenie jedynie dla ośrodka handlowego na ul. Krakowskiej.
- 2) cały ruch dośrodkowy kończący się dawniej w Rynku zaczyna się zwolna przerzucać na obwód wzdłuż Plant, który jednakowoż zamyka się zgodnie z układem historycznym i ze stanem istniejącym ulicami Dominikańską i Franciszkańską a nie wzdłuż Plant ul. św. Gertrudy i Straszewskiego jak to w dawniejszych planach regulacyjnych przewidywano. W przyszłości przepisy policyjne pójdą niewątpliwie jeszcze dalej, i albo śródmieście zupełnie dla ruchu kołowego zamkną, lub wprowadzą ruch silnie ograniczony (np. tylko dla pojazdów osobowych - jednokierunkowy).
- 3) W miejsce dawnej osi komunikacyjnej miasta zarysowuje się nowa przechodząca po gruntach pozostałych po zniesionej kolei circumwalacyjnej. Odcinek po lewym brzegu Wisły jest już jasno wykształcony i w najbliższym czasie ma być urządzony, natomiast na prawym wije się dziś wąskimi uliczkami nieodpowiadającymi ważnemu znaczeniu nowej arterii.
- 4) Arteria wypadowa na Śląsk będzie musiała ulec przekształceniu gdyż obecna jej trasa posiada za mało płynności. Ponieważ niewątpliwie między Krakowem a Śląskiem powstanie typowa autostrada (skrzyżowania w różnych poziomach, oddzielnie pasma

ruchu, ograniczone wjazdy) będąca zresztą przedłużeniem analogicznej autostrady niemieckiej z Wrocławia na Śląsk, przeto należy tę nową arterię wypadową jako taką właśnie traktować i prowadzić ją terenami niezabudowanymi z pominięciem osiedli a zwróceniem większej uwagi na jej walory widokowe. W obrębie miasta powinna posiadać znaczną szerokość i powinna być chroniona przed zbyt wielką ilością wlotów.

5) Również pewnym korektem ulegnie w przyszłości droga wypadowa na Lwów, obecnie bowiem wychylona jest znacznie z właściwego kierunku dla przejścia przez Wieliczkę i Niepołomice. Wyprostowanie jej w przyszłości pozwoli równocześnie na ominięciu powyższych osiedli.

6) Pozostałe arterie wypadowe poza drobnymi sprostowaniami pozostają bez zmian.

7) Sieć ulic w przeciwstawieniu do dotychczasowego traktowania i prawie równorzędnie powinna zostać zróżniczkowana według przeznaczenia i użytkowania. Należy zwłaszcza zwrócić uwagę na dostosowanie przekroi ulicznych do słusznych potrzeb komunikacyjnych, oraz wykształcić należyte ulice mieszkaniowe.

Projektowane  
kategorie  
dróg.

Na podstawie dotychczasowych wstępnych studiów komunikacyjnych ustalono dla Krakowa następujące kategorie dróg:

1) arterie komunikacyjne tj. szlaki dalekobieżne o znaczeniu  
-----  
ogólnym.

a) pierwszej klasy arterie obsługujące kierunki komunikacyjne najważniejsze państwowe. Stanowiłyby one w obrębie miasta, t.zw. szlaki państwowe. Szerokość w liniach budowlanych wahałaby się w obrębie miasta w granicach 30 - 50 m. zasadniczych 40 m., poza miastem wynosiłaby 60 m. W najbliższym <sup>okresie</sup> czasie szerokość jezdni ustalono na 11 m. ewent. 2 razy po 5.50 m. (szlaki komunikacyjne ewent. rozszerzenia dla postojów). Tramwaj idący wzdłuż tych arterij posiadałaby w każdym wypadku osobne torowisko,

b) drugiej klasy arterie obsługujące kierunki komunikacyjne państwowe, - międzydzielnicowe. Szerokość w liniach zabudowania wewnątrz miasta z XIX wieku (Dz.I. do VIII) przyjęto na 20 m w

pozostałych częściach miasta na 30 m a poza miastem 40 m. Jezdnie szer. 11 m tramwaj przechodzi środkiem jezdni bez odrębnego pasma.

c) trzeciej klasy arterie obsługują kierunki komunikacyjne regionu Krakowa (przeciętnie w promieniu 30 km od Krakowa). Szerokość w liniach budowlanych 20 - 25 - 30 m. Szerokość jezdni w mieście 9 m. Wzdłuż tych arterij tramwaj w zasadzie nieprzewidywany.

## 2) Ulice komunikacyjne miejskie

a) ulice pierwszej klasy łączą poszczególne dzielnice miasta. Przyjęto szerokość w liniach budowlanych 20 - 25 m., szerokość jezdni 8 - 9 m.

b) ulice drugiej klasy obsługują ważniejsze kierunki komunikacyjne w obrębie jednej dzielnicy. Przyjęto szerokość w liniach budowlanych 20 - 25 m. w liniach regulacyjnych 15 m. szerokość jezdni 7 - 8 m.

c) ulice trzeciej klasy są to ulice zbiorcze dla ulic mieszkaniowych. Przyjęto szerokość w liniach budowlanych 20 m w liniach regulacyjnych 12 - 15 m. szerokość jezdni 6 - 7 m.

3) Ulice mieszkaniowe, dojazdy - posiadają znaczenie wyłącznie dojazdowe do mieszkań, szerokość w liniach budowlanych uzależniona od sposobu zabudowania, szerokość w liniach regulacyjnych poniżej 8 m. szerokość jezdni poniżej 5.50 m. ewentualnie jedno-kierunkowa jezdni 2.20 m.

## 4) Drogi zielone

a) promenady ul. reprezentacyjne są obsługiwane przez szerokie deptaki oraz jezdnie wyłącznie dla ruchu wolnego, (szybkość do 15 km/godz.) szerokość w liniach budowlanych do 50 m. jezdni do 9 m. osobne pasma dla cyklistów ewent. dla konnej jazdy, deptaki 10 - 15 m.

b) ścieżki dla pieszych tj. szerokie pasma 5 - 10 m. przeznaczone wyłącznie dla ruchu pieszych wysadzone obustronnie drzewami, odgrozione zupełnie od ruchu kołowego a więc idące skwerami, pasmami zieleni, parkami, wewnątrz lub w poprzek bloków budowlanych co najwyżej zaciężnymi ulicami mieszkaniowymi, przy użyciu asymetrycznego przekroju poprzecznego z najwęższą jezdnią dwukierunkową 4.60 m ewent. jednokierunkową.

Projektowane węzły drogowe. Na podstawie dotychczasowych studiów przyszedł węzeł drogowy Krakowa zarysowuje się jako suma dwóch zasadniczych elementów układu dróg dalekobieżnych przechodzących przez Kraków, oraz układu mającego za centrum historyczny Kraków, dzisiejsze śródmieście-City. Układ pierwszy składa się zasadniczo z 4-ch kierunków głównych ze Śląska, Lwowa, Warszawy i Zakopanego łączących się w obrębie miasta i przechodzących razem wspólnym łożyskiem przez miasto z północy na południe). Aleje 3-ch wieszczów, ul. Konopnickiej) oraz szlaków tranzytowych omijających miasto. Układ drugi jest zasadniczo złożony z dróg dośrodkowych pokrywających się z głównymi i uzupełniającymi kierunkami komunikacyjnymi, z ważniejszych dróg regionalnych jak np. drogi wzdłuż lewego brzegu Wisły przebiegającej ze wschodu - na zachód, drogi na południe do Świątnik, dwóch dróg odciążających dla głównego traktu śląskiego, węzła dróg dojazdowych na Sowiniec i do Lasu Wolskiego złożonego z dróg szybkiego ruchu i dróg reprezentacyjnych promenadowych, oraz trzech pierścieni obwodowych w tym dwóch zamkniętych a trzecim częściowo zarysowanym.

Szlaki obydwóch tych układów częściowo pokrywają się ze sobą, korzystnie zmniejszając liczbę ogólną ulic i dróg.

## II Węzeł

### kolejowy.

Stan obecny. W chwili obecnej węzeł kolejowy krakowski przedstawia się w formie cięciwy przecinającej miasto na wałę około 10 m. wysokością, rozdwarzającej się na północy na linię Śląska i Warszawską a na południu na linię lwowską z odgałęzieniem do Kieliczki i na linię Zakopiańską dzielącą się powtórnie w Skawinie w kierunkach na Oświęcim i Kalwarię. Dworzec osobowy przejazdowy usytuowany jest na cięciwie, dworce towarowe na Krowodrzy i Podgó-

rz, znajdują się one na linii śląskiej i lwowskiej bezpośrednio po rozszczeniu cęciwy.

Wnioski i proponowany układ.

Z obecnego stanu można wysnuć następnące wskazania w zakresie rozbudowy węzła kolejowego w najbliższym okresie rozbudowy miasta:

1) Należy <sup>wy</sup>kształcić nową drogę z oddzielnym przekroczeniem Wisły omijającą miasto dla odciążenia dworca kolejowego od ruchu towarowego, który dziś musi w całości przezeń przechodzić. Trasa taka w latach przedwojennych istniała i jako t.zw. kolej circumwalacyjna i bezpośrednio przed wojną została usunięta jako zbyt silnie krępująca rozwój miasta, przechodziła bowiem w odległości niecałego km. od Rynku. Z dwóch możliwych tras na wschód i zachód od miasta należałoby początkowo wykonać trasę zachodnią od Zabierzów przez Tyniec do Skawiny z następnących względów: a) daje zupełne omińnięcie miasta a mimo to podchodzi dostatecznie blisko, aby można było bez trudności urządzić na niej dworzec towarowy (Piaszów), b) pozwala na uruchomienie dwukierunkowej podmiejskiej komunikacji okrężnej wzdłuż kierunków rozwojowych miasta (tramwaj dalekobieżny), c) udostępnia matwe dla ekspansji miejskiej tereny o znacznych walorach widokowych i zdrowotnych (turystyka podmiejska i letniska), d) ukształtowanie obwodu w połączeniu z ośrodkowymi liniami pozwala na dogodne usytuowanie ewentualnych stacji rozrządowych na liniach dośrodkowych bezpośrednio przed obwodem, e) jest w przebiegu swoim najkrótsza, przyczym most na Wiśle w Tyńcu można byłoby złączyć z mostem drogowym, który tam będzie musiał powstać. W sumie jest najekonomiczniejsza. W okresie późniejszym nastąpiłaby realizacja trasy wschodniej, przyczym powstałby wówczas pełny obwód a obecna linia przecinająca miasto stałaby się typową linią średnicową.

2) W przyszłości muszą powstać linie kolejowe łączące Kraków:

a) z Wielkopolską i Gdynią poprzez Olkusz i Częstochowę (pomińnięcie Śląska), b) z Zakopanem przez Myślenice, Mszanę Dolną. W dalszym okresie powstałby jeszcze linie łączące miasto: c) z Roczyn Sączem przez Wieliczkę i Limanową, oraz



- d) z Lublinem wzdłuż lewego brzegu Wisły.
- 3) Kolej Kocmyrzowska ulegnie stopniowej likwidacji pozostając na odcinku do ul. Mogiłskiej jako bocznicą towarową dla zakładów przemysłowych tam się znajdujących. Przyszłe połączenie węzła kolejowego z linią Lubelską wzdłuż lewego brzegu Wisły nastąpiłoby przez linię miechowską w Luborzycy.
- 4) Dworzec osobowy uległby <sup>nie</sup>znaczącemu przesunięciu na północ (główny dojazd do dworca rozszerzoną ulicą Kurniki) Obecne jego miejsce zajęłoby prawdopodobnie dworzec autobudowy.
- 5) Dworzec towarowy zostałby w całości skupiony na Płaszowie, obecny zaś na Krowodrzy pozostałby w użytkowaniu jedynie dla towarów lekkich (głównie spożywczych z uwagi na przewidywane w sąsiedztwie centralne hale targowe).
- 6) Wszystkie skrzyżowania z siecią drogową w obrębie miasta rozwiązane zostałyby w różnych poziomach.

### III. Komunikacja wodna.

Komunikacja wodna w Krakowie rozwija się wyłącznie w kierunku wschód - zachód, dzięki Wiśle. W projekcie znajduje się budowa kanału splawnego. Projekt przedwojenny przewidywał <sup>istotnie</sup> połączenie Odry i Dunaju z Wisłą i Dniestrem. Do wybuchu wojny wyłączone po Kraków niemal wszystkie grunta i wykonano częściowo roboty ziemne. Po wojnie przekształcono projekt na kanał łączący Górny - Śląsk (port końcowy w Mysłowicach) z Kresami wschodnimi. Wykonanie kanału uległo zwłoce ze względu na trudności gospodarcze, w związku z budową kanału projektowany jest w Krakowie port rzeczny.

### IV. Komunikacja powietrzna.

Kierunki komunikacji powietrznej pokrywają się z zasadniczymi kierunkami komunikacji lądowej: z Berlina przez Katowice i z Wiednia do Łwowa, oraz z Warszawy do Zakopanego. Lotniska cywilne i wojskowe znajdują się na wschód od miasta w Rakowicach i Czyżynach. W przyszłości mogłoby powstać ewentualnie jeszcze jedno lotnisko turystyczne na południowy zachód od miasta w Pychowicach.

