



Metro jest kręgosłupem transportowym miasta

2024-10-08

Rozmowa z dr hab. inż. Jackiem Chmielewskim, profesorem Politechniki Krakowskiej o najnowszych badaniach zachowań transportowych w Krakowie. Młodzież - komunikacją miejską i rowerem, młodzi dorośli - raczej samochodem, a osoby starsze - znowu komunikacją. Średnio dwukrotnie w ciągu doby i - o dziwo - najczęściej nie do pracy, a w celach związanych z czasem wolnym.

Takie wnioski o podróżach krakowian i mieszkańców krakowskiego obszaru metropolitalnego płyną z najnowszego badania ich zachowań transportowych prowadzonego od maja do czerwca 2023 roku. Przeważająca część podróży w Krakowie jest wykonywana za pomocą transportu zbiorowego przy średnim czasie przejazdu 30 minut. 14% respondentów wskazała, że inwestycje w infrastrukturę komunikacyjną mają wpływ na wybór codziennych środków transportu.

Analizy prowadzonego na zlecenie miasta Kompleksowego Badania Ruchu dokonał dr hab. inż. Jacek Chmielewski, prof. Politechniki Krakowskiej z Katedry Systemów Transportowych Wydziału Inżynierii Lądowej PK, członek Rady Naukowo-Technicznej ds. krakowskiego metra. W rozmowie zdradza pierwsze wnioski z badań i tłumaczy, co z nich wynika w perspektywie planów rozwoju systemu transportowego Krakowa i budowy metra.

Wyniki analiz właśnie zostały przekazane miastu w postaci dwóch modeli transportowych dla Krakowa: jeden służy do bieżących działań, a drugi do planowania rozwoju miasta. Jeszcze w tym miesiącu wyniki analiz zostaną wykorzystane m.in. podczas warsztatów poświęconych weryfikacji konsekwencji dla ruchu w Krakowie po uruchomieniu Północnej Obwodnicy miasta. Warsztaty odbędą się w z udziałem specjalistów i studentów Politechniki Krakowskiej oraz pracowników jednostek miejskich, odpowiedzialnych za organizację transportu w Krakowie. A w kolejnym etapie wnioski z badań będą wykorzystywane w analizach dotyczących budowy metra w Krakowie.

Dr hab. in. Jacek Chmielewski, ekspert Politechniki Krakowskiej i Auburn University w Alabamie, mówi w wywiadzie m.in.:

- Miasto się nasyciło ruchem samochodowym. Zaczął rosnąć udział publicznego transportu zbiorowego. Mieszkańcy są na tyle zmęczeni zatorami w mieście, że decydują się na korzystanie z tramwajów i autobusów. Częściej, nawiasem mówiąc, z tramwajów. Troszkę mniej podróżujemy niż podróżowaliśmy, co jest zapewne pokłosiem popularności pracy zdalnej, ale też tej niechęci do tracenia czasu w podróży. Po to mamy kina, baseny, teatry, restauracje, by z nich korzystać, a nie siedzieć zamkniętymi w puszках. Mówię o takich miejscach nie bez przyczyny, bo - i tu zaskoczenie - właśnie do nich najczęściej krakowianie jeżdżą.

- Jak to możliwe, że najczęstsze podróże krakowian to wcale nie te do pracy, tylko do kina?

- Nie tylko do kina, ale do restauracji, fitness klubu czy do urzędu. Faktycznie, zwykle myślimy o codziennych podróżach jako o tych zawodowych czy związanych z nauką, fachowo nazywanych „obligatoryjnymi”. Reszta to są tak zwane podróże „fakultatywne”. Z badania, o którym mówimy,



**Magiczny
Kraków**

wynika, że w Krakowie podróży fakultatywnych jest więcej niż obligatoryjnych, co prawdopodobnie ponownie jest pokłosiem pracy zdalnej. Sporo osób w ankietach deklarowało, że pracuje zdalnie. Widzę więc pewną korelację. Oczywiście ta zmiana nastąpiła dopiero w ostatnich latach, co jest konsekwencją pandemii koronawirusa.

Więcej w rozmowie z ekspertem PK na [stronie głównej uczelni](#).