



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.250.2015

Kraków,

20 MAR. 2015

**Pan
Sławomir Pietrzyk
Radny Miasta Krakowa**

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie tramwaju linii 16, zgłoszoną na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 4 marca 2015 r., uprzejmie informuję:

Podstawą wprowadzonej od dnia 17 listopada 2012 r. korekty marszrut linii komunikacyjnych było, wykonane na zlecenie Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie, opracowanie pn. „Studium remarszrutyzacji układu linii transportu miejskiego w Krakowie”. Głównym celem wprowadzonej korekty było lepsze dostosowanie oferty komunikacji miejskiej do występujących zbadanych potrzeb przewozowych, które zmieniły się na przestrzeni ostatnich lat (nowe osiedla i zabudowa mieszkaniowa, zakłady pracy, uczelnie i zmiany ich lokalizacji, również znaczny spadek zatrudnienia w Kombinacie itp.). Wprowadzone zmiany uwzględniają występujące ograniczenia układu sieci tramwajowej m.in. takie jak: ograniczenia przepustowości poszczególnych ciągów tramwajowych, przystanków końcowych czy konieczność zachowania odpowiedniej wielkości łącznej oferty przewozowej na poszczególnych ciągach komunikacyjnych. Realizując zadanie własne gminy określone w art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy o samorządzie gminnym dotyczące zaspokajania zbiorowych potrzeb wspólnoty w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, ZIKiT jako organizator komunikacji miejskiej i aglomeracyjnej zobowiązany jest do racjonalnego wydatkowania ograniczonych środków finansowych przeznaczonych na ten cel w budżecie Miasta Krakowa. W związku z powyższym, każda wprowadzana zmiana w organizacji komunikacji miejskiej uwzględnia ograniczenia finansowe, jak również taborowe.

Ponadto komunikacja miejska, jako transport zbiorowy, powinna służyć wszystkim pasażerom, w konsekwencji czego nie można oferty przewozowej planować z uwzględnieniem indywidualnych potrzeb w taki sposób, aby każdy pasażer miał bezpośrednie połączenie o żądanej częstotliwości, porze i komforcie. Przy organizacji publicznego transportu zbiorowego pod uwagę brana jest efektywność komunikacji miejskiej, jak również dostępne, ograniczone, środki finansowe przeznaczone przez Miasto na ten cel. Układ połączeń komunikacyjnych zarówno w Krakowie, jak i w innych miastach, nie zapewnia wykonywania wszystkich podróży w sposób bezprzesiadkowy. Każdorazowa

zmiana w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej wiąże się z usprawnieniem komunikacji dla większej grupy pasażerów, często kosztem jednostek, które po zmianach muszą dokonywać przesiadek.

Skierowanie linii 16 od Placu Centralnego do Kopca Wandy jest wynikiem dopasowania oferty przewozowej na odcinku centrum Huty – Kombinat do potoków pasażerskich występujących na tym ciągu. Do przystanku Kombinat nadal kursuje linia 21. Od dnia wprowadzenia zmian w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w Krakowie przystanek „Kombinat” jest obsługiwany liniami tramwajowymi: 4, 21, 22 oraz autobusowymi: 117, 132 (w dni powszednie w godzinach szczytów) 138, 139, 142, 163 (w godzinach rozpoczęcia i zakończenia pracy przez pracowników zmianowych) 174, 211, 242 oraz 572 (w dni powszednie w godzinach szczytów oraz w godzinach porannych i wieczornych w soboty i święta). Częstotliwość kursowania linii 174 zwiększyła się do 12 minut w godzinach szczytu i 24 minut poza godzinami szczytu, a linia 163 od lutego 2014 r. stała się linią kursującą we wszystkie dni tygodnia.

Potoki pasażerskie od Kombinat do Walcowni przejęła linia 22 kursująca z częstotliwością 20 minut przez cały tydzień. Pasażerowie korzystający z linii 16 kursującej na trasie do Walcowni mogą obecnie dokonać przesiadki na przystanku Rondo Kocmyrzkowskie na linie: 21, 132, 142, 572 lub na przystanku „Plac Centralny” na linie: 4, 22, 163 (na stałej trasie) 174 lub od razu skorzystać z bezpośredniego połączenia linią 21. Ponadto z rejonów osiedli: Oświecenia, Tysiąclecia, Kombatantów bezpośrednie połączenia z Kombinatem zapewniają linie autobusowe: 132, 138, 139 i dodatkowo z przystanku „Wiślicka” linia 572. Z rejonów przystanków: „Łęczycka”, „Rondo Piastowskie”, „Dunikowskiego”, „Rondo Hipokratesa” bezprzesiadkową podróż pod Kombinat można odbyć linią autobusową 139. W związku z powyższym należy uznać, że oferta przewozowa pod Kombinat z rejonów, które obsługiwała linia 16 nie uległa pogorszeniu.

Trasa tramwajowa do Walcowni jest aktualnie najslabiej wykorzystywaną przez pasażerów trasą tramwajową w Krakowie. Według badań napelnień w komunikacji miejskiej w Krakowie średnio z kursu w dni robocze korzysta 9 osób, dlatego do Walcowni kursuje aktualnie tylko jedna linia tramwajowa (numer 22) z częstotliwością 20 minut. Przedmiotowa linia zapewnia możliwość dojazdu pracownikom zakładów zlokalizowanych wzdłuż ulicy Mrozowej. Maksymalne zaobserwowane napelnienie wyniosło 71 osób w składzie tramwajowym dysponującym 221 miejscami. Podczas dojazdu na ul. Mrozową na godzinę 6⁰⁰ najwięcej wsiadających do kursu linii nr 22 obserwuje się na przystankach „Struga” i „Kombinat”, co świadczy o tym, że liczba pasażerów przesiadających się z linii nr 16 jest niewielka. Obecnie (w czasie zamknięcia al. Solidarności) dogodne połączenie dużej części Nowej Huty z Walcownią na godzinę 6⁰⁰ zapewnia połączenie przesiadkowe z autobusu linii 193 na tramwaj linii 22 z przesiadką na przystanku „Klasztorna” (czas oczekiwania 5 minut).

Skierowanie linii 16 do Walcowni (przez al. Solidarności) spowodowałoby zwiększenie rocznej pracy przewozowej o ok. 56 000 pociągokilometrów oraz wzrost rocznych kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej w Krakowie o ok. 800 000 zł brutto. Ponadto na al. Jana Pawła II pomiędzy placem Centralnym a Kopcem Wandy pozostałaby tylko jedna linia tramwajowa (linia 10), co wpłynęłoby na zdecydowane pogorszenie oferty przewozowej w tym rejonie.

Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie na bieżąco monitoruje funkcjonowanie komunikacji miejskiej nie tylko w obrębie wprowadzanych zmian, ale

w całej sieci i jeśli będzie zachodzić taka potrzeba, wprowadzi niezbędne zmiany i korekty w celu uzyskania optymalnego funkcjonowania systemu linii komunikacji miejskiej w Krakowie, które pozwoli zrealizować potrzeby jak największej liczby pasażerów.


Zast. PREZYDENTA MIASTA
Elżbieta Koterba
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
3. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
4. Biuletyn Informacji Publicznej
5. Aa