



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA
OR-05.0057-1107/XXVI/07

Kraków, 21.11.2007

Pan
Janusz Chwajot
Radny Miasta Krakowa

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie linii tramwajowej Nr 5, zgłoszoną na XXVI Sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 7 listopada 2007 r., uprzejmie informuję:

Nowa organizacja marszrut linii tramwajowych w rejonie os. Krowodrza Górka spowodowana została oddaniem do użytku nowego odcinka trasy tramwajowej od skrzyżowania ulic Basztowa - Pawia w kierunku Politechniki Krakowskiej do Dworca Towarowego oraz wykonaniem modernizacji trasy tramwajowej na odcinku Dworzec Towarowy – Krowodrza Górka, a także złym stanem technicznym torowiska tramwajowego na ul. Długiej uniemożliwiającym skierowanie tam większej ilości pociągów tramwajowych. W związku z tym linie tramwajowe Nr 19, 34 oraz nowo uruchomioną linię Nr 12 poprowadzono wzdłuż ul. Pawiej, a linie Nr 3 oraz Nr 5 - trasą przez ul. Długą. Cztery linie tramwajowe spośród wymienionych powyżej, tj. Nr 3, 12, 19, 34 skierowano do pętli tramwajowej Krowodrza Górka. Powyższa oferta komunikacji tramwajowej zapewnia obsługę komunikacyjną rejonu os. Krowodrza Górka na dobrym poziomie (średnia częstotliwość kursowania pociągów tramwajowych w godzinie szczytu komunikacyjnego wynosi ok. 3 min).

Przeprowadzone na zlecenie Zarządu Dróg i Transportu w dniu 23 października 2007 r. na przystanku tramwajowym „Krowodrza Górka” całodienne badania nappełnień w tramwajach metodą dokładnego zliczania pasażerów (wsiadło/wysiadło) wykazały, że maksymalne nappełnienie wynoszące 80 osób występowało o godz. 7:19 rano dla kursu realizowanego linią tramwajową Nr 34. Powyższy kurs obsługiwany jest pociągiem składającym się z trzech wagonów tramwajowych typu 105Na umożliwiających przewiezienie około 280 pasażerów przy poziomie komfortu podróży wynoszącym 5 osób na m² powierzchni przeznaczonej do stania w pojeździe. Natomiast średnie nappełnienie pociągów tramwajowych odjeżdżających z przystanku „Krowodrza Górka” wynosiło 18 pasażerów. W tym samym dniu przeprowadzone zostały również dodatkowe badania ankietowe pasażerów odjeżdżających z przystanku tramwajowego „Krowodrza Górka”, które wykazały, iż w kierunku ronda Mogińskiego i dalej do Nowej Huty odnotowano zaledwie 332 podróże, co stanowi zaledwie 5,7% wszystkich (5.787) podróży odbywanych z przystanku „Krowodrza Górka”. Z powyższego względu oraz z uwagi na wielkość środków finansowych

przeznaczonych w budżecie Miasta Krakowa na organizację komunikacji zbiorowej, która wymusza dostosowanie oferty przewozowej do występujących potrzeb aktualnie nie jest planowane wydłużenie trasy linii nr 5 z przystanku „Dworzec Towarowy” do przystanku „Krowodrza Górka”. Koszt takiego wydłużenia trasy linii nr 5 uwzględniając aktualną liczbę kursów tej linii wynosiłby ok. 700 tys. zł rocznie.

Oczekiwania pasażerów związane z zapewnieniem wyższego poziomu oferty komunikacyjnej są jak najbardziej zasadne, lecz uwzględniając powyższe uwarunkowania, jak na razie nie jest planowane zwiększenie zakresu czy też częstotliwości kursów również w wielu rejonach obsługiwanych komunikacją miejską w podstawowym zakresie, gdzie np. częstotliwość kursowania wynosi ok. 40 min. i więcej.

Aktualnie z os. Krowodrza Górka podróże do celów położonych wzdłuż ciągu ulic Lubicz i Mogilskiej odbywają się z przesiadką (np. z linii Nr 3 na linię Nr 4 na przystanku „Basztowa Lot”, gdzie zapewniono odpowiednie skoordynowanie rozkładów jazdy tych linii i czas 3 minut na dojście i przesiadkę w godzinach wyjazdów do pracy i powrotów z pracy; można również dokonać przesiadki w inny sposób np. z linii tramwajowej Nr 19 na linię Nr 5 na przystanku „Dworzec Towarowy”, gdzie czas oczekiwania wynosi ok. 4 min.).

Układ linii komunikacji miejskiej organizowanych na terenie Krakowa nie daje możliwości bezprzesiadkowych przejazdów pomiędzy wszystkimi rejonami miasta. Konieczność dokonania przesiadki dotyczy wielu pasażerów, spośród których znaczna część odbywając podróż musi nawet dwukrotnie zmienić linię komunikacji miejskiej. W celu zmniejszenia skutków finansowych dla pasażerów podróżujących z przesiadką, wprowadzono kilka lat temu do oferty taryfowej bilet okresowy na dwie linie oraz bilet godzinny dla pasażerów korzystających z biletów do kasowania. Z biletów tych korzysta wielu użytkowników systemu komunikacji miejskiej w Krakowie.



Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Dróg i Transportu
3. [REDACTED]
4. Biuletyn Informacji Publicznej
5. A/a