



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.331.2015

Kraków,

14 KWI. 2015

Pan
Michał Drewnicki
Radny Miasta Krakowa

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie linii tramwajowej nr 16, zgłoszoną na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 1 kwietnia 2015 r., uprzejmie informuję:

Podstawą wprowadzonej od 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 wprowadzonych zmian było dostosowanie oferty komunikacji miejskiej do występujących potrzeb przewozowych, które zmieniły się na przestrzeni ostatnich lat (nowe osiedla i zabudowa mieszkaniowa, zakłady pracy, uczelnie i zmiany ich lokalizacji, w tym znaczny spadek zatrudnienia w Kombinacie). Wprowadzone zmiany uwzględniają występujące ograniczenia układu sieci tramwajowej wynikające m.in. z przepustowości poszczególnych ciągów tramwajowych, przystanków końcowych, czy konieczność zachowania odpowiedniej wielkości oferty przewozowej na poszczególnych ciągach komunikacyjnych. Realizując bowiem zadanie własne gminy określone w art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. *o samorządzie gminnym* (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 594 z późn. zm.) dotyczące zaspokajania zbiorowych potrzeb wspólnoty w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, organizator komunikacji miejskiej i aglomeracyjnej jest zobowiązany do racjonalnego wydatkowania ograniczonych środków finansowych przeznaczonych na ten cel w budżecie Miasta Krakowa, a każda wprowadzana zmiana w organizacji komunikacji miejskiej uwzględnia ograniczenia finansowe i taborowe.

Ponadto komunikacja miejska, jako transport zbiorowy, powinna służyć wszystkim pasażerom, dlatego 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 oraz dostępne ograniczone środki finansowe, które Miasto może przeznaczyć na ten cel. Układ połączeń komunikacyjnych zarówno w Krakowie, jak i w innych miastach, nie zapewnia wykonywania wszystkich podróży w sposób bezprzesiadkowy. Każda 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 nr 16 od placu Centralnego im. Ronalda Reagana 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 nr 21, której trasa od ronda Piastowskiego do Kombinatoru pokrywa się z dotychczasową trasą linii nr 16.

Od wprowadzenia zmian w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w Krakowie przystanek „Kombinat” jest obsługiwany liniami tramwajowymi nr: 4, 21, 22 oraz autobusowymi nr 117 i 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). Ponadto częstotliwość kursowania linii nr 174 zwiększyła się do 12 minut w godzinach szczytu i 24 minut poza godzinami szczytu, a linia nr 163 od lutego 2014 r. stała się linią kursującą we wszystkie dni tygodnia.

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

Należy podkreślić, że trasa tramwajowa do Walcowni jest obecnie najsłabiej wykorzystywaną przez pasażerów trasą tramwajową w Krakowie. Według badań nappełnień w komunikacji miejskiej w Krakowie średnio z kursu w dni robocze korzysta 9 osób. Maksymalne zaobserwowane nappełnienie wyniosło 71 osób w składzie tramwajowym dysponującym 221 miejscami. Nie bez znaczenia jest również fakt, że przywrócenie linii nr 16 na trasę obowiązującą przed 17 listopada 2012 r. 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 pl. Centralnym im. Ronalda Reagana a kopcem Wandy pozostałaby tylko jedna linia tramwajowa (nr 10) co wpłynęłoby na zdecydowane pogorszenie oferty przewozowej w przedmiotowym rejonie.

Należy podkreślić, że ZIKIT na bieżąco monitoruje funkcjonowanie komunikacji miejskiej nie tylko w obrębie wprowadzanych zmian, ale na całej sieci i jeśli będzie zachodzić taka potrzeba wprowadzi niezbędne zmiany i korekty.

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jacek Majchrowski

Otrzymują:

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