



Krakowska #maksymalizacja to wyzwanie logistyczne

2018-01-04

W poniedziałek 8 stycznia krakowska komunikacja miejska wchodzi na jeszcze wyższe obroty. Szczególnie widoczne będzie to w okresie między szczytami. - Chcemy zachęcać kierowców do korzystania z komunikacji zbiorowej - mówi wicedyrektor odpowiedzialny za transport w Krakowie.

- Transport miejski jest przez 82 proc. mieszkańców dobrze oceniany. Zmiany w krakowskiej komunikacji miejskiej nie są więc łatwe - mówi Łukasz Franek, wicedyrektor Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu. - Korekty musieliśmy przeprowadzać tak, by nie naruszyć przyzwyczajeń krakowian, a jednocześnie by dokonać wzmocnień.

To dlatego takt z jakim będą poruszać się tramwaje, wyznaczono na 7,5 i 15 minut (z dwoma wyjątkami linii 50 i 52, których odjazdy będą odbywały się co 5 min.). Podniesienie go do pierwotnie zakładanego taktu 6 i 12 minut wymusiłoby bardzo dużą ingerencję w siatkę połączeń, która mogłaby się nie spotkać z akceptacją krakowian. - Jak wspominałem pewnych zmian nie można było uniknąć. Najwięcej emocji budzi chyba likwidacja linii 23 - zwraca uwagę Franek. Linia łączyła dwa osiedla na południu Krakowa - Bieżanów i Ruczaj. Teraz by przejechać tę trasę tramwajem, trzeba będzie się raz przesiąść. - Nie zakładamy jej przywrócenia, ale będziemy obserwowali sytuację i w razie potrzeby podniesimy częstotliwość przejazdów na linii prowadzącej z Ruczaju - wyjaśnia wicedyrektor.

Przygotowywanie zmian trwało wiele miesięcy, bo konieczne było dopasowanie możliwości przewoźników - szczególnie krakowskiego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego - do zakładanej większej pracy przewozowej. - W tym czasie trwały choćby zakupy taboru i szkolenia prowadzących pojazdy. Dziś to spore wyzwanie, bo nie jest łatwo znaleźć na rynku pracy odpowiednią liczbę chętnych do pracy - mówi Jan Mitis, kierownik działu w MPK. - Ta zmiana oznaczała też, że musieliśmy przeprojektować praktycznie wszystkie rozkłady jazdy, inaczej rozłożyć godziny pracy motorniczych i kierowców, zespołów sprzątających, obsługi - wylicza Mitis. W związku ze zmianami w przydziałach brygad tramwajowych do linii, konieczne było też zaplanowanie nowego układu nocnego parkowania maszyn w zajezdniach.

- Ogólne założenia zmian można oprzeć na prostym przekazie: częściej, szybciej, wygodniej. Więcej odjazdów, krótszy czas podróży dzięki krótszym przesiadkom - mówi Emil Markowiak, kierownik sekcji rozwoju sieci transportowej w ZIKiT. - W szczegółach? Analizowaliśmy pracę szkół, wnioski mieszkańców, radnych, koordynowaliśmy rozkłady. Czasem dokonywaliśmy nieoczywistych decyzji, jak rozszczepienia linii, na pewnym jej fragmencie, by lepiej obsłużyć osiedla peryferyjne.

Ostatecznie w efekcie zmian dokonywanych w minionych miesiącach w krakowskiej sieci transportowej, po torach będzie się poruszać 30 tramwajów więcej i 50 sztuk autobusów więcej. To m.in. temu służą regularne zakupy autobusów dokonywane przez krakowskie MPK. Połowa linii tramwajowych będzie poruszała się z częstotliwością 7,5 minuty, druga połowa, co kwadrans. Przez cały dzień na żadnej



**Magiczny
Kraków**

linii tramwajowej nie będzie odjazdów rzadziej niż co kwadrans. Pojawią się nowe linie autobusowe, a linie przecinające centrum miasta będą odjeżdżały w okresie międzyszczytowym niemal dwukrotnie częściej. Wszystko razem ma kosztować prawie 30 mln zł rocznie więcej.

Celem zmian jest systematyczne podnoszenie jakości miejskiego transportu, by coraz więcej kierowców rezygnowało z poruszania się po mieście autem. Do 2020 r. Kraków chce, by maksymalnie 25 proc. podróży po mieście odbywało się za pomocą auta. To oznacza zachęcenie 30-40 tys. kierowców do systemu komunikacji miejskiej, rowerów lub pociągów.