



17 listopada uruchomienie linii tramwajowej na Ruczaj

Otwarcie w całości linii tramwajowej na Ruczaj już niebawem. Spowoduje to duże zmiany komunikacyjne nie tylko dla mieszkańców naszej dzielnicy, ale także całego miasta. Wprowadzona zostanie tzw. „mała marszrutyzacja”. Jest to okrojona wersja planowanej wcześniej przez władze naszego miasta remarszrutyzacji, czyli zmiany siatki połączeń komunikacyjnych w Krakowie. Największe zmiany nastąpią w komunikacji tramwajowej. Zlikwidowane zostaną linie 7, 12, 15, 17, 51. Do nowej pętli przy ul. Czerwone Maki na Ruczaju kursować będą cztery linie: nr 11 – do Małego Płaszowa, nr 18 do Krowodrzy Górka, nr 23 do Nowego Bieżanowa i nowa linia nr 52 na os. Piastów. Skorygowane zostaną również trasy niektórych tramwajów. Przykładowo linia 19 nie będzie już kursować przez ul. Kapelanka, ale z Borku Fałęckiego przez Kalwaryjską, Starowiślną, Długą do pętli przy Dworcu Towarowym. Z kolei tramwajem nr 8 z Borku Fałęckiego, zamiast do Bronowic, pasażerowie pojadą na Cichy Kącik.

Duże zmiany – zwłaszcza w naszej dzielnicy – nastąpią w komunikacji autobusowej. Ci, którzy liczyli, że nowa linia tramwajowa będzie uzupełnieniem dotychczasowej komunikacji autobusowej, srodze się zawiodą. Proces zmian w zasadzie już trwa, ponieważ wraz z otwarciem części linii tramwajowej do ul. Gronostajowej, trasy jeżdżących do pętli Ruczaj bardzo popularnych autobusów 124/424 i 128 skrócono do Ronda Grunwaldzkiego. Od listopada będzie już istnieć w zasadzie tylko symboliczna komunikacja autobusowa łącząca Ruczaj z rejonem mostu Grunwaldzkiego i centrum miasta. Likwidacji ulegnie linia 114. Jedyna, która pozostanie to 194. Co więcej autobusy nr 128 nie będą już kursować z Mistrzejowic do ronda Grunwaldzkiego, a przez ulice Kotlarską i Klimeckiego do dworca przy ul. Powstańców Wielkopolskich. Uzależnienie od komunikacji tramwajowej niesie ze sobą pewne ryzyko. W przypadku awarii unieruchomiony tramwaj lub uszkodzona trakcja blokuje całą linię odcinając w zasadzie duży, bardzo licznie zaludniony rejon od transportu miejskiego.

- Zmiany tras zwłaszcza autobusów nr 114, 116 i 156 oraz tramwaju nr 19 są niekorzystne dla naszych mieszkańców. Linia nr 19 powinna dalej kursować na swojej dotychczasowej trasie (Borek Fałęcki – Zakopiańska – Brożka – Kapelanka – Dietla – Starowiślna – Westerplatte – Basztowa – Długa – Dworzec Towarowy). Taki przebieg trasy jest konieczny z uwagi na wielotysięczne osiedla Cegielniana (mieszkańców nie jest w stanie obsłużyć na tym odcinku jedna linia tramwajowa nr 22), Ruczaj, Podwawelskie i połączenie z dużymi centrami handlowymi (Zakopianka, Makro, Solvay Park) oraz Dworcem PKP – mówi Maciej Lewandowski, radny Dzielnicy VIII Dębniki.

– Uważam także, że linie autobusowe nr 124 i 424 powinny zaczynać i kończyć bieg na Ruczaju, ponieważ autobus nr 194 może nie wystarczyć dla obsługi potoków pasażerskich z rejonu Ruczaju i Kampusu UJ. Jako Rada Dzielnicy możemy jednak tylko opiniować i wnioskować, ostatecznie decyzje podejmuje i tak Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie – dodaje Maciej Lewandowski. Także Rada Dzielnicy IX Łagiewniki- Borek wnioskuje o ustalenie trasy tramwaju nr 19 przez ulice Brożka i Kapelanka oraz pozostawienie dotychczasowego przebiegu linii nr 8. Nietrudno się domyślić, że zmiany, które nastąpią w listopadzie wywołają głosy niezadowolenia.

Wiele osób będzie musiało przyzwyczać się do nowej numeracji linii oraz zmienić trasę lub rodzaj transportu jakim docierają do pracy, szkoły, na uczelnię. „Mała marszrutyzacja” podobnie, jak planowana wcześniej remarszrutyzacja może spowodować w licznych przypadkach konieczność większej ilości przesiadek. To z kolei sprawi, że sama podróż z jednej strony będzie mniej komfortowa, zwłaszcza dla osób starszych i podróżujących z małymi dziećmi, z drugiej zaś może okazać się droższa. Przykładowo, korzystający dotychczas z biletu na jedną linię, nie będą mogli dotrzeć do celu bez przesiadki. Przy obecnie obowiązujących cenach zamiast 48 zł za bilet miesięczny na jedną linię zapłacą 67 zł za bilet na dwie linie, a to prawie 40% więcej. Oczywiście zapewne znajdą się też tacy, którzy ze zmian będą zadowoleni. Przedstawiciele władz miasta wyrażają przekonanie, że takich osób będzie większość. Generalną ideą przyświecającą tworzeniu nowego układu komunikacyjnego było zwiększenie liczby podróży odbywanych transportem zbiorowym, przy uwzględnieniu potrzeb transportowych mieszkańców oraz rozbudowy konkretnych rejonów miasta. Większe niż dotychczas ma być wykorzystanie tramwaju, jako podstawowego środka lokomocji. Warunki ograniczające to przede wszystkim liczba i struktura dostępnego taboru, przepustowość istniejącej sieci oraz oczywiście koszty funkcjonowania systemu. Kończącą nową linię tramwajową pętla przy ul. Czerwone Maki, terminal autobusowy i parking park & ride mają być ważnym elementem na mapie komunikacyjnej tego rejonu Krakowa.

– W założeniu, terminal przy ul. Czerwone Maki ma być tętniącym pasażerami centrum przesiadkowym. Mamy nadzieję, że znacząco też poprawi sytuację komunikacyjną mieszkańców Klinów – mówi Michał Pyclik z Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie.

– Oficjalne otwarcie nastąpi 16 listopada, a nowa linia wraz z całą marszrutyzacją ruszy następnego dnia informuje Michał

Komunikacyjna rewolucja!

Wpisany przez Administrator
niedziela, 11 listopada 2012 22:33

Pyclik.

Renata Piętka

