



**krakowski
panel
transportowy**

Szybciej KMK

Platforma
Komunikacyjna
Krakowa

PKK



Szybciej i wygodniej tramwajem

Rozjazdy z krzyżownicami głębokorowkowymi co to takiego?

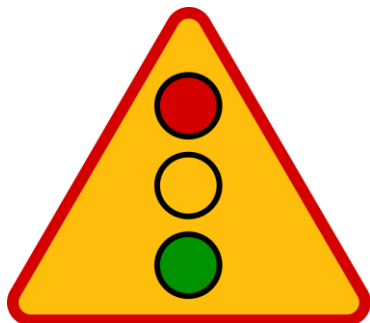


To nowoczesny rozjazd, gdzie tramwaje pojadą 30-50 km/h – to 3-5 razy szybciej niż obecnie dopuszczalna prędkość! Dzięki realizacji tego pomysłu i stopniowemu wdrażaniu tej technologii w Krakowie, skróci się czas podróży tramwajami.

*Proponowane miejsca wdrożenia: **Dąbie, Nowosądecka, Dajwór***



Szybciej i wygodniej tramwajem



Pełny i bezwzględny priorytet na sygnalizacjach świetlnych

Proponowane miejsca wdrożenia: Politechnika, Łagiewniki

Skrócenie bądź likwidacja lewoskrętów z torowisk

Proponowane miejsca wdrożenia: Westerplatte, Limanowskiego



Szybciej i wygodniej tramwajem



Bieżące utrzymanie torowisk - co należy zmienić?

Zakupić tramwaj techniczny-szlifierkę i szlifować nim minimum 350 km torowisk rocznie, dzięki czemu torowisko będzie cichsze i przejeżdżające tramwaje nie będą wydawać odgłosów przypominających “tłuczące się gwoździe”.

Ponadto tramwaj ten może również służyć jako pług do odśnieżania.



Szybciej autobusem

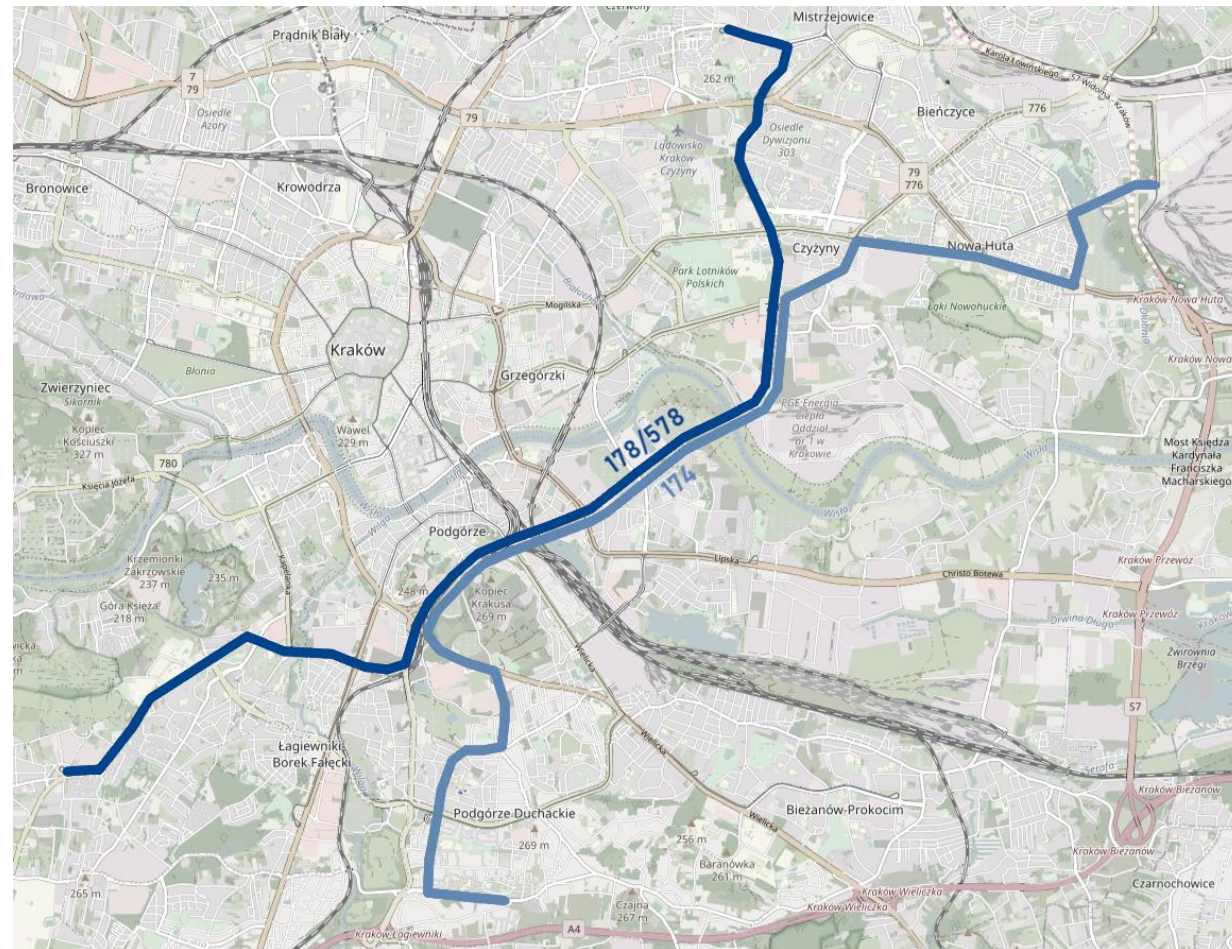
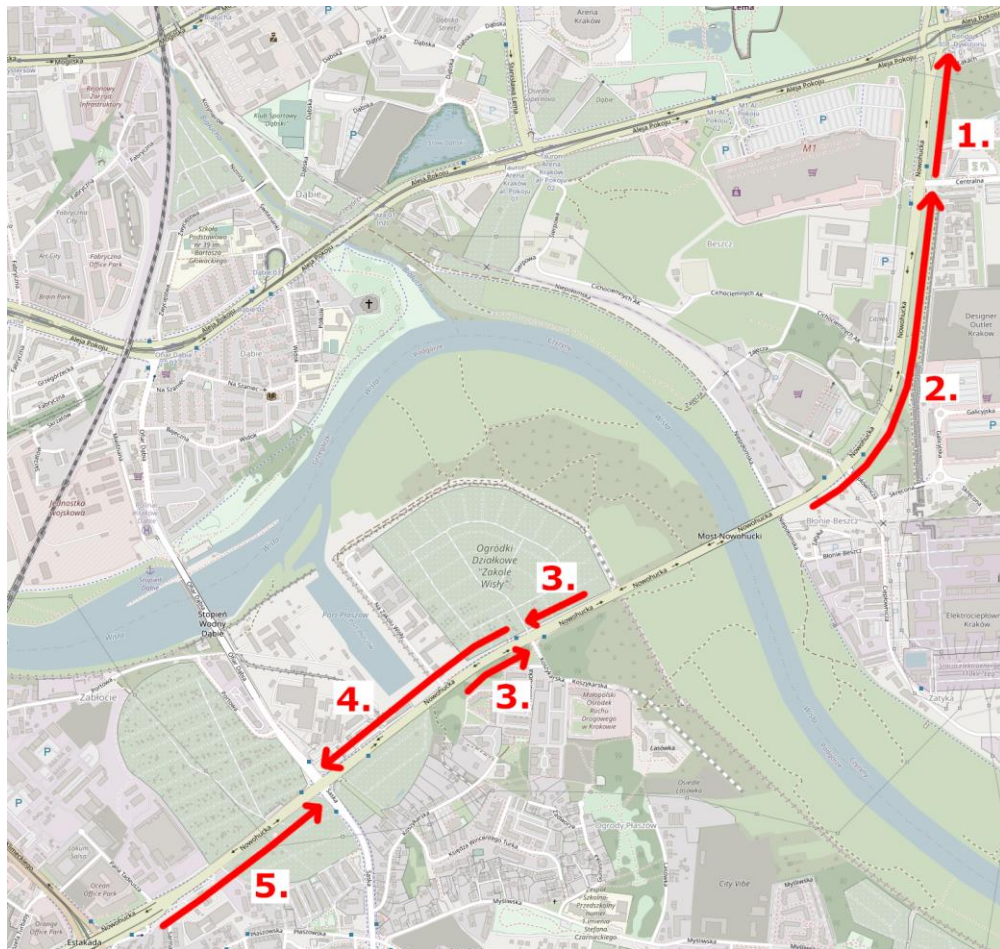


Autobusy stojące w korkach...

Autobusy wciąż obsługują dużą część Krakowa, lecz niestety są bardzo podatne na korki - wytyczmy kolejne buspasy!

- *Buspasy do dobudowy: **ul. Nowohucka.***
- *Buspasy do wyznaczenia z istniejącego pasa: **ul. Tischnera, ul. Armii Krajowej, ul. Opolska (po domknięciu IV obwodnicy), ul. Kamieńskiego.***







Funkcjonalna infrastruktura



Powołanie audytu infrastruktury transportu zbiorowego

Konieczne jest powołanie obok obecnej procedury audytu pieszo-rowerowego audytu infrastruktury transportu zbiorowego, który obejmowałby opiniowanie projektów remontów czy inwestycji pod kątem:

- wygody pasażerów,
- funkcjonalności i oznakowania przystanków,
- warunków technicznych infrastruktury tramwajowej i autobusowej,
- systemu informacji pasażerskiej.

Obsługa nowych obszarów



Niezbędne jest uruchamianie **nowych połączeń autobusowych na obszary dotąd nieobsługiwane**. Przydatne może być pozyskanie mniejszych autobusów, które zmieszczą się na wąskich ulicach. Otwieranie nowych linii oraz tras tramwajowych musi iść w parze z ogólnomiejskim zwiększaniem oferty. Konieczne jest przekazywanie **większych środków z budżetu na KMK**.



Koordinacja linii i jednolite takty



Należy dążyć do ujednoczenia częstotliwości linii autobusowych tak, aby można było je ze sobą synchronizować, jak również zgrać z tramwajami, np.:

- 138 i 172 (pierwsza jeździ co 20 minut, druga co 15),
- 144 i 194 (pierwsza jeździ co 12 minut, druga co 7,5),
- 139 i 159 (pierwsza co 10 minut, druga co 15).

Przy odpowiedniej częstotliwości mogą one się wzajemnie uzupełniać, zauważalnie poprawiając ofertę dla pasażerów. Po zakończeniu prac na kolejowej średnicy, warto przyjrzeć się zgraniu KMK oraz SKA.

Dziękujemy

Platforma Komunikacyjna Krakowa

forum.pkk.net.pl