

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.15.2014

Kraków,

24. 12. 2014

**Pani
Małgorzata Popławska
Radna Miasta Krakowa**

W odpowiedzi na Pani interpelację w sprawie problemów komunikacyjnych w Dzielnicy X, zgłoszoną na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 10 grudnia 2014 r., uprzejmie informuję:

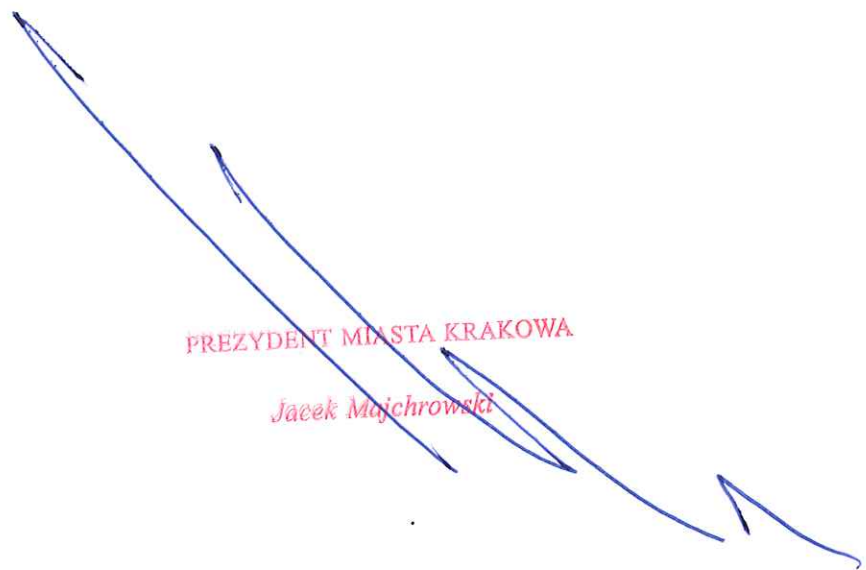
Oferta przewozowa na osiedlu Pod Fortem została zwiększona w stosunku do występującej przed wprowadzeniem remarszrutyzacji linii Komunikacji Miejskiej w Krakowie w listopadzie 2012 r. Linia 116 kursowała z częstotliwością 15 minut w godzinach szczytów komunikacyjnych oraz 30 minut poza tymi okresami, natomiast skierowana tym ciągiem komunikacyjnym linia 178 kursuje co 12 minut w godzinach szczytów oraz co 24 minuty poza tymi okresami.

Linia 116 nie łączyła południowych dzielnic Krakowa z centrum miasta, lecz z punktem przesiadkowym, jakim jest Rondo Grunwaldzkie. Aktualnie kursujące w przedmiotowym rejonie linie autobusowe również zapewniają szereg połączeń z węzłami przesiadkowymi (Borek Fałęcki, Grota-Roweckiego, Łagiewniki). Dodatkowo dzięki linii 178 mieszkańcy zyskali połączenie z Nową Hutą, która również stanowi cel podróży dla wielu mieszkańców miasta. Ponadto trasa linii 116 w znacznym stopniu pokrywała się z linią tramwajową wzdłuż ulic: Grota-Roweckiego, Kapelanka i Monte Cassino, gdzie jest bogata i wystarczająca oferta przewozowa. Działanie to wynika z zapisów Polityki Transportowej dla Miasta Krakowa, przyjętej uchwałą Rady Miasta Krakowa nr XVIII/225/07 z dnia 4 lipca 2007 r., która zaleca „racjonalizację układu linii i rozkładów jazdy, w dostosowywaniu do aktualnych i potencjalnych potrzeb, uwzględniającą między innymi lepsze wykorzystanie transportu szynowego i eliminację konkurencyjności z liniami autobusowymi.”

Zmiana tras linii 178 oraz 194 na odcinku Grota-Roweckiego – Pod Fortem (Czerwone Maki) zostanie poddana szczegółowej analizie i ewentualnie wprowadzona. Wprowadzenie takiego rozwiązania ma jednak określone konsekwencje, m.in. konieczne byłoby zwiększenie środków finansowych na funkcjonowanie Komunikacji Miejskiej w Krakowie o ponad 350 tys. zł w skali roku. Linia 194, która wykonuje więcej kursów, zostałaby skierowana na dłuższą trasę. Dodatkowo mieszkańcy ulicy Koberzyńskiej zostaliby pozbawieni dodatkowego połączenia z Łagiewnikami, gdzie dojeżdża duża grupa pasażerów.

Komunikacja miejska, jako transport zbiorowy, ma służyć wszystkim pasażerom, w konsekwencji czego nie można oferty przewozowej planować z uwzględnieniem

indywidualnych potrzeb w taki sposób, żeby każdy pasażer miał bezpośrednie połączenie o żądanej częstotliwości, porze i komforcie. Przy organizacji publicznego transportu zbiorowego pod uwagę brana jest efektywność komunikacji miejskiej, jak również dostępne środki finansowe przeznaczone przez miasto na ten cel. Układ połączeń komunikacyjnych zarówno w Krakowie, jak i w innych miastach, nie zapewnia wykonywania wszystkich podróży w sposób bezprzesiadkowy. Z uwagi na powyżej przytoczone argumenty nie planuje się przywrócenia linii 116 ani linii 114 (której trasa nie obsługiwała osiedli Kliny i Pod Fortem oraz ul. Kobierzyńskiej). Połączenie przedmiotowego obszaru z centrum miasta zapewnione jest z wykorzystaniem jednej przesiadki.



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA
Jaek Majchrowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
3. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o.
4. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
5. Biuletyn Informacji Publicznej
6. Aa