



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-05.0057-1430/XXXV/08

Kraków, 19. MAR. 2008

**Pan
Wojciech Hausner
Radny Miasta Krakowa**

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie organizacji komunikacji zbiorowej na terenie Krakowa, zgłoszoną na XXXV Sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 27 lutego 2008 r., uprzejmie informuję:

Podstawę prawną dla dokonania przekształceń w systemie autobusowej komunikacji aglomeracyjnej m.in. w zakresie wprowadzenia jednoznacznie określonych opłat za przejazdy w obszarze strefy miejskiej oraz w dwóch strefach biletowych stanowią ustalenia przyjętej przez Radę Miasta Krakowa uchwały Nr XXX/375/07 z dnia 5 grudnia 2007 r. w sprawie *ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe, uprawnień do przejazdów ulgowych oraz przepisów taryfowych w komunikacji miejskiej w Krakowie realizowanej na obszarze Gminy Miejskiej Kraków oraz miast i gmin, które przystąpiły do porozumień międzygminnych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego* opublikowanej w dniu 10 grudnia 2007 r. w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego Nr 891 poz. 5950. Zgodnie z zapisami § 2 ww. uchwały granica administracyjna Gminy Miejskiej Kraków stanowi granicę stref biletowych miejskiej i podmiejskiej. Wysokość obowiązującej opłaty za przejazd zależy od tego, w obrębie jakiej strefy biletowej przemieszcza się pasażer, a nie od miejsca jego zamieszkania czy też od rodzaju linii, z jakiej korzysta podczas przejazdu (linia miejska czy aglomeracyjna). Istotny jest zasięg wykonywanego przejazdu. Przepis uzależniający cenę biletu od miejsca zamieszkania pasażera byłby niezgodny z prawem.

Zgodnie z ustaleniem § 2 ww. uchwały na niektórych trasach wylotowych inny niż dotychczas przystanek (bliższy, uwzględniając początek trasy linii) stał się przystankiem granicznym. Taka właśnie sytuacja zaistniała w przypadku kilku przystanków zlokalizowanych poza granicami administracyjnymi Gminy Miejskiej Kraków - przejazd z/do tych przystanków do/z strefy miejskiej wiąże się ze stosowaniem taryfy obowiązującej dla przejazdów w dwóch strefach biletowych (bilety aglomeracyjne), a to skutkuje nieco wyższymi niż dotychczas opłatami, np.:

- jeśli pasażer korzysta z biletów jednorazowych, obowiązuje bilet za 2,60 zł (o 10 gr droższy od biletu stosowanego w obrębie strefy miejskiej),
- jeśli pasażer korzysta z biletu okresowego na 1 linię, opłata za bilet miesięczny normalny uprawniający do przejazdów w dwóch strefach biletowych wynosi 47 zł (od poniedziałku do piątku) tj. o 5,4 zł drożej niż za analogiczny bilet w strefie miejskiej.

Wprowadzenie komunikacji aglomeracyjnej wiązało się z realizacją istotnych celów, tj. m.in. ujednoliceniem warunków i zasad funkcjonowania lokalnego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Miejskiej Kraków oraz miast i gmin, które przystąpiły do porozumień

międzygminnych. Uporządkowanie dotychczasowego rozwiązania dotyczącego ustalenia granicy stref biletowych poprzez wprowadzenie jednoznacznych zasad wyznaczania przystanków granicznych było konieczne. Poprzednie reguły, według których ustalano granicę stref nie były jasne i czytelne, w związku z czym w tej sytuacji najlepszym rozwiązaniem było wyznaczenie granicy administracyjnej Gminy Miejskiej Kraków jako granicy stref biletowych.

Ad 1 i 2.

Organizacja ruchu autobusów w rejonie pętli tramwajowej Bronowice Małe w ramach istniejącej infrastruktury ma charakter przejściowy i rzeczywiście nie zapewnia w sposób najbardziej dogodny przesiadek autobusowo – tramwajowych. Jednakże istniejąca organizacja jest w tych warunkach optymalna i żadne doraźne działania nie przyniosą oczekiwanego usprawnienia. W tym rejonie miasta planowana była budowa terminala autobusowego w powiązaniu z przystankiem kolejowym, ale zadanie to nie zostało zrealizowane, a wcześniejsze koncepcje zagospodarowania dworca w rejonie ul. Wernyhory straciły aktualność. Nowa lokalizacja dla dworca przesiadkowego w przedmiotowym rejonie będzie rozważana w ramach opracowywanego aktualnie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.

Krakowski Zarząd Komunalny w latach nr 2007 i 2008 występował z wnioskiem o wprowadzenie do planu budżetu Miasta opracowania dokumentacji dla budowy szaletu miejskiego przy pętli na os. Bronowice Nowe, jednak zadanie to z uwagi na ograniczone środki budżetowe nie zostało ujęte w projekcie budżetu Miasta. Na wniosek Rady i Zarządu Dzielnicy VI tymczasowo zostały ustawione toalety przenośne, które w roku 2007 zostały usunięte z powodu ciągłych ich dewastacji. KZK będzie wnioskował o ujęcie tego zadania w planach inwestycyjnych na rok 2009.

Ad 3.

Uprzejmie informuję, że dokonane skrócenie tras linii autobusowych nr 208 oraz 228 do przystanków Bronowice Małe wynikało z konieczności racjonalizacji oferty przewozowej. Wykonane w 2007 r. badania frekwencji w autobusach linii nr 208 i 228 na odcinku Kleparz Nowy – Bronowice Małe wykazały niewielką liczbę pasażerów zainteresowanych dojazdem do przystanków zlokalizowanych przy tej trasie, w szczególności do Kleparza Nowego.

Zarząd Dróg i Transportu w Krakowie, organizator usług przewozowych komunikacji miejskiej na terenie Krakowa i aglomeracji krakowskiej, ma w swoich działaniach na celu zapewnienie jak największej oferty bezprzesiadkowych połączeń do najważniejszych (obligatoryjnych) celów podróży, lecz zobowiązany jest jednocześnie do racjonalnego wydawania środków publicznych przeznaczonych w budżecie Miasta Krakowa na organizowanie lokalnego transportu zbiorowego. Zgodnie z zawartą w 2006 r. z MPK SA umową na „Świadczenie usług komunikacji miejskiej w Krakowie (...)”, za każdą wykonaną w ramach przewozów jednostkę pracy przewozowej (pociągokilometr tramwajowy, wozokilometr autobusowy) wypłacane jest operatorowi wynagrodzenie wyliczane w oparciu o obowiązujące w danym roku stawki jednostkowe. Dlatego też ZDiT corocznie przeprowadza badania nappełnień, dokonuje oceny stopnia wykorzystania oferty i w oparciu o jej wyniki koryguje parametry zamówienia. Stan oferty komunikacyjnej w wielu rejonach miasta nie zaspokaja w pełni potrzeb mieszkańców i wymaga zwiększenia. W tej sytuacji nieuzasadniona byłaby decyzja o pozostawieniu dotychczasowych tras linii nr 208 i 228, wykazujących małą efektywność na odcinku Nowy Kleparz – Bronowice Małe. Zespół przystanków Bronowice Małe stanowi ważny punkt przesiadkowy, na którym pasażerowie

mogą skorzystać z bogatej oferty linii tramwajowych i autobusowych komunikacji miejskiej zapewniającej bezpośredni dojazd do wielu rejonów miasta. Konieczność dokonania przesiadki dotyczy wielu pasażerów, spośród których znaczna część odbywając podróż musi nawet dwukrotnie zmienić linię komunikacji miejskiej.

Potrzeby poprawy obsługi nowego centrum dydaktycznego Akademii Rolniczej były zgłaszane przez władze uczelni i w wyniku przeprowadzonych konsultacji uruchomiona została krótka linia wspomagająca nr 126 do Bronowic Małych. Uzupełnia ona ofertę magistralnej linii nr 501 bezpośrednio łączącej przedmiotowy kompleks z obiektami Akademii zlokalizowanymi przy al. Mickiewicza i dalej z rejonami śródmieścia i Nowej Huty. Oferta linii nr 501 została jesienią ubiegłego roku wzbogacona i aktualnie autobusy tej linii kursują w szczytowych godzinach z częstotliwością co 15 minut.

Ad 4.

Skomunikowanie zespołu mieszkaniowego Bronowice Wielkie odbywa się aktualnie liniami autobusowymi nr 118 i 120 z przystankiem końcowym w centrum miasta (Nowy Kleparz). Poziom obsługi, który zapewnia ta oferta jest porównywalny z poziomem świadczenia usług w innych rejonach miasta o niskiej zabudowie i przy aktualnym poziomie środków budżetowych przeznaczonych na organizację komunikacji miejskiej nie jest planowane zwiększenie tej oferty. Mieszkańcy budowanego osiedla na Pasterniku mogą korzystać z oferty autobusowych linii aglomeracyjnych nr 238, 248, 258, 268 i 278, które w granicach administracyjnych miasta funkcjonują na takich samych zasadach jak linie miejskie. Na ww. liniach autobusowych wykonywane są w dniu roboczym 84 kursy, a w soboty i dni świąteczne 50 kursów co stanowi dobrą ofertę przewozową. Przykładowo w godzinach 7.00 - 8.00 z przystanku Pasternik do Bronowic Małych wykonywane są w dniu roboczym następujące kursy: 7.12 i 7.42 (na linii nr 238), 6.57 i 8.02 (na linii nr 248), 6.58 i 7.33 (na linii nr 268), 7.48 (na linii nr 278) – razem 7 kursów, co daje średnią częstotliwość ok. 10 minut.

Uprzejmie informuję, że zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana w rejonie tzw. Starej Olszanicy (ulice Korzeniaka i Majówny) znajduje się w odległości od przystanków komunikacji miejskiej nie przekraczającej 1000 m dościa pieszego. Taka odległość mieści się w standardzie występującym w wielu rejonach miasta. Nie jest możliwe zapewnienie wszystkim mieszkańcom bezpośredniej dostępności do przystanków komunikacyjnych. Linia autobusowa nr 152, wyposażona w tabor wielkopojemny (przegubowy) pełni funkcję linii magistralnej, obsługującej połączenia międzydzielnicowe i kierowanie jej na lokalne ulice o niskich parametrach technicznych nie jest właściwym rozwiązaniem.

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Dróg i Transportu
3. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
4. Biuletyn Informacji Publicznej
5. A/a

PREZYDENT MIASTA KRAKÓW

Jacek...