Łukasz
Gibała
Radny Miasta Krakowa

Kraków, dnia 13 października 2020 roku

Do
Jacka Majchrowskiego
Prezydenta Miasta Krakowa
pl. Wszystkich Świętych 3-4
30-004 Kraków

Dotyczy: funkcjonowania miejskiej komunikacji autobusowej

INTERPELACJA

Szanowny Panie Prezydencie!

W oparciu o art. 24 ust. 3 Ustawy o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 roku z późniejszymi zmianami (Dz. U. 2020, poz. 713), zwracam się do Pana z interpelacją w następującej sprawie.

W ostatnim czasie w Krakowie dochodziło do niepokojących i budzących protesty mieszkańców praktyk, polegających na skracaniu lub „rozrywaniu" linii autobusowych. Jako przykłady podać można skrócenie linii 194 czy podzielenie linii 184 na dwie odrębne, zupełnie nie komunikujące się linie. Skazano tym samym mieszkańców na brak bezpośrednich połączeń oraz konieczność wydłużania czasu podróży.

Wprowadzanie przez Zarząd Transportu Publicznego tego rodzaju rozwiązań budziło w naszym mieście wiele dyskusji, również w mediach społecznościowych. W tym ostatnim przypadku głos zabrał Łukasz Franek, dyrektor ZTP. W swoim komentarzu napisał, że sygnatariusze petycji w sprawie przywrócenia dotychczasowej trasy linii 184 chcą „zabrania nowych linii autobusowych w Swoszowicach" – co można rozumieć jako informację o niewystarczającym dla potrzeb miasta taborze autobusowym. Jego kolejny komentarz o treści „autobusy nie biorą się z powietrza" jednoznacznie potwierdził słuszność takiej właśnie interpretacji poprzednich słów. Tego rodzaju wypowiedzi można by po prostu uznać za opinie – słuszne lub nie – gdyby nie pochodziły od osoby zarządzającej komunikacją publiczną w naszym mieście.

Łukasz Gibała
Lider stowarzyszenia Kraków dla Mieszkańców l.gibala@krakowdlamieszkancow.com ul. Kazimierza Wielkiego 60 516 381 647 biuro@krakowdlamieszkancow.com
Radny Miasta Krakowa 30-074 Kraków 12 307 25 11 www.KrakowDlaMieszkancow.com

Odczytać je można tylko w jeden sposób: Kraków nie ma wystarczającej liczby autobusów, by zaspokoić potrzeby i oczekiwania mieszkańców. A to już informacja wysoce niepokojąca.

Blisko trzy lata temu, w marcu 2018 roku krakowskie MPK podpisało w Pańskiej obecności dwie umowy na dostawę łącznie 66 nowych, ekologicznych autobusów. Powiedział Pan wówczas, że „Jako pierwsza duża aglomeracja w Polsce będziemy posiadać wyłącznie autobusy elektryczne, hybrydowe oraz wyposażone w silniki spełniające normę Euro 5 i Euro 6". Dla mieszkańców, zwłaszcza tych, dla których ekologia jest istotnym aspektem życia w mieście, była to bardzo dobra informacja. Nie ukrywam, że była taka również dla mnie, jako zagorzałego zwolennika ekologicznej energii i transportu elektrycznego. Jednak w świetle opinii głoszonych przez dyrektora Łukasza Franka pojawia się oczywiste pytanie, czy decyzja o wycofaniu z użytkowania części taboru autobusowego – tych pojazdów, które nie spełniają co najmniej normy Euro 5 – nie była przedwczesna. Tego rodzaju obawy zgłaszają mieszkańcy, argumentując, że właśnie konieczność zaspokojenia potrzeb przewozowych jest przyczyną eksploatowania nadal starszych autobusów w wielu polskich miastach. W tym gronie jest między innymi stolica, która w swojej flocie autobusowej wciąż ma pojazdy z normami Euro 3 i Euro 4 – wycofując je stopniowo, bez szkody dla funkcjonowania transportu publicznego. Mieszkańcy podnoszą, że wśród wycofanych z Krakowa autobusów były pojazdy całkowicie sprawne technicznie i nowoczesne (np. niskopodłogowe Solarisy Urbino 12 oraz Urbino 18), które nadal jeżdżą zarówno po krakowskich ulicach w taborze Przedsiębiorstwa Transportu Samochodowego S.A., jak i po ulicach np. Ostrowca Świętokrzyskiego, Częstochowy czy aglomeracji śląskiej, jako autobusy komunikacji miejskiej. W ostatnim czasie pojawiły się kolejne, choć nieoficjalne informacje o planach wycofywania z krakowskiej komunikacji miejskiej następnych pojazdów – tym razem z normą Euro 5 – w związku z planowanym zakupem autobusów elektrycznych. Zwłaszcza w dobie kryzysu spowodowanego epidemią koronawirusa takie plany budzą poważne wątpliwości.

Kolejną kwestią, nad którą warto się pochylić, jest sposób podziału linii autobusowych pomiędzy MPK oraz firmę Mobilis. Dziś każdy z tych przewoźników obsługuje wybrane linie kompleksowo. Nie jest jednak tajemnicą, że Mobilis nie ma problemów z taborem, a wręcz posiada nadwyżkę. Jednym z proponowanych przez ekspertów rozwiązań jest rozdzielenie zadań pomiędzy MPK a Mobilis nie w oparciu o całe linie, a tzw. brygady. Tego rodzaju system funkcjonuje z powodzeniem w Warszawie: jedną linię obsługuje kliku przewoźników, zapewniając własne autobusy i ich kierowców, co pozwala uzyskać

Łukasz Gibała
Lider stowarzyszenia Kraków dla Mieszkańców
Radny Miasta Krakowa
l.gibala@krakowdlamieszkancow.com
ul. Kazimierza Wielkiego 60
30-074 Kraków
516 381 647
12 307 25 11
biuro@krakowdlamieszkancow.com
www.KrakowDlaMieszkancow.com

pożądaną częstotliwość kursowania. W praktyce więc jeśli obecnie w przypadku konkretnej, obsługiwanej wyłącznie przez MPK linii niewystarczająca liczba dostępnych pojazdów zmusza do ograniczenia częstotliwości kursów czy jej skrócenia, to w sytuacji rozdziału według brygad linię obsługiwałby częściowo Mobilis, dzięki czemu problem by nie istniał. Podsumowując, w opinii ekspertów zastosowanie warszawskiego systemu spowodowałoby, że nie byłoby konieczności rozdzielania, skracania, likwidowania czy zmniejszania częstotliwości kursowania linii autobusowych – a przynajmniej nie zmuszałyby do tego braki taborowe.

W związku z powyższym zwracam się do Pana z następującymi pytaniami:

1. **Czy prawdą jest, że obecny tabor autobusowy jest niewystarczający do sprawnej i oczekiwanej przez mieszkańców obsługi komunikacji miejskiej? Jeśli tak, jaka jest liczba dodatkowych pojazdów, które zapewniłyby taką obsługę?**
2. **W jakim stopniu podejmowane w ciągu ostatnich dwóch lat, tj. od początku 2019 roku decyzje o zawieszeniu linii autobusowej, skróceniu jej trasy czy zmniejszeniu częstotliwości kursowania spowodowane były niedoborami taborowymi?**
3. **Czy planowane jest wycofywanie z MPK autobusów spełniających normę Euro 5? Jeśli tak, to w jakiej perspektywie czasowej i jakie jest uzasadnienie dla tych planów?**
4. **Czy rozważane jest wprowadzenie, na wzór Warszawy, systemu rozdziału obsługi komunikacji autobusowej w Krakowie pomiędzy przewoźników nie w oparciu o całe linie, ale o brygady?**

Z wyrazami szacunku,

Łukasz Gibała

Łukasz Gibała
Lider stowarzyszenia Kraków dla Mieszkańców
Radny Miasta Krakowa
l.gibala@krakowdlamieszkancow.com
ul. Kazimierza Wielkiego 60
30-074 Kraków
516 381 647
12 307 25 11
biuro@krakowdlamieszkancow.com
www.KrakowDlaMieszkancow.com