



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.137.2025

**Pan
Bartłomiej Kocurek
Radny Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie funkcjonowania miejskiej komunikacji zbiorowej, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 10 lutego 2025 r., uprzejmie informuję.

Ad 1.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie nie zakupiło w ostatnim czasie żadnego autobusu zasilanego gazem CNG i nie eksploatuje w tej chwili ani jednego pojazdu tego typu. Autobusy zasilane gazem CNG, widoczne na ulicach Krakowa, należą do operatora Mobilis Sp. z o.o., który w 2023 r. wygrał postępowanie przetargowe na realizację przewozów w ramach komunikacji miejskiej w Krakowie (KMK) w latach 2024-2034.

Autobusy transportu publicznego mogą być zasilane na wiele sposobów, od wykorzystania paliw tradycyjnych (diesel), paliw niskoemisyjnych (CNG, LNG) czy też z wykorzystaniem paliw zeroemisyjnych (energia elektryczna, wodór). Każdy rodzaj paliwa łączy się z innymi kosztami związanymi z zakupem pojazdów, infrastruktury towarzyszącej (stacje paliw, ładowarki itp.), zakupem samego paliwa, ale też stanowi poważne zagadnienie w zakresie zdolności przewozowych pojazdów - pojemności pojazdów, czy też zdolności wykonania tej samej pracy przewozowej co inne pojazdy, w związku z np. ograniczoną pojemnością baterii i niezbędnym czasem ładowania pojazdów. Realizując zapisy ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o *elektromobilności i paliwach alternatywnych* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289 ze zm.), Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie (ZTP) wymaga od operatorów zapewnienia wskazanej w przedmiotowej ustawie liczby autobusów niskoemisyjnych i zeroemisyjnych objętych zamówieniami i zgodnie z jej zapisami autobusy zasilane paliwem CNG spełniają wymogi pojazdów niskoemisyjnych.

Samorząd nie posiada całkowitej samodzielności w wyborze środków lokomocji do obsługi linii transportu publicznego, ponieważ w myśl ww. ustawy samorządy muszą w określonym czasie spełniać minimalne progi posiadania pojazdów zero lub niskoemisyjnych. Poszczególne nowelizacje ustawy określały progi na różnym stopniu w tym m.in. na poziomie 30% pojazdów niskoemisyjnych, 46% z wykorzystaniem pojazdów nisko i zeroemisyjnych (z czego zeroemisyjne mają stanowić 50%) lub 100% pojazdów zeroemisyjnych (art. 35 ustawy w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2026 r.). Przy czym jednocześnie zgodnie z ostatnią nowelizacją ustawy z dnia 21 listopada 2024 r. zrezygnowano przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej z analizy kosztów i korzyści wykorzystania autobusów zeroemisyjnych,

która umożliwiała przy niewykazaniu korzyści z wykorzystania autobusów zeroemisyjnych, brak realizacji obowiązku osiągnięcia poziomu udziałów pojazdów zeroemisyjnych.

W zakresie przygotowań do przeprowadzenia przetargu nieograniczonego na świadczenie autobusowych usług przewozowych, zgodnie z ustawą z dnia 11 września 2019 r. *Prawo zamówień publicznych* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1320 ze zm.) przeprowadzono analizę potrzeb i wymagań zamawiającego, w której wzięto pod uwagę niezbędne aspekty w celu określenia najkorzystniejszego wariantu taborowego, tj. koszt zamówienia, niezawodności systemu, ale również ówczesną sytuację gospodarczą i geopolityczną. Należy podkreślić, że m.in. dywersyfikacja źródeł zasilania wpływa na podniesienie niezawodności systemów transportowych miast.

Dla operatora MPK SA ze względu na charakter umowy (umowa powierzenia) funkcjonuje stawka uśredniona dla linii miejskich i dla linii aglomeracyjnych bez względu na rodzaj napędu (spalinowe, elektryczne itd.). Dla linii miejskich aktualnie stawka kształtuje się na poziomie 12,73 zł netto, a dla linii aglomeracyjnych 10,58 zł netto.

W przypadku operatora Mobilis Sp. z o.o. stawki kształtują się następująco:

- autobus 8 metrowy (bus) o napędzie diesel – 11,77 zł/km;
- autobus 8 metrowy (bus) o napędzie elektrycznym – 16,56 zł/km;
- autobus 10 metrowy o napędzie CNG – 14,71 zł/km;
- autobus 12 metrowy o napędzie CNG – 14,54 zł/km;
- autobus 18 metrowy o napędzie CNG – 16,74 zł/km.

Zgodnie z ustawą *Prawo zamówień publicznych* stawki jednostkowe za wozokilometr, podlegają waloryzacji, co powoduje, że ulegają zmianie wraz ze zmianą głównych wskaźników makroekonomicznych w Polsce oraz cen paliw. Powyższe stawki mają realne przełożenie na koszty ponoszone w ramach budżetu Miasta Krakowa. Z tego względu, ZTP nie prowadził analizy porównania kosztów wozokilometra dla „średniej wielkości autobusów” zasilanych różnymi rodzajami paliwa, jak również nie dysponuje tego typu danymi z innych miast. Nadmieniam, że dla rzetelności przedmiotowej analizy należałoby również porównać zapisy umów przewozowych, gdyż pomiędzy miastami może zachodzić rozbieżność np. w odniesieniu do kosztów jakie ponoszą operatorzy, na przykład w wysokości opłaty za przystanki i dworce.

Ad 2.

W pojazdach KMK wykorzystywane są wyłącznie mobilne automaty biletowe, w których można wносить opłatę z wykorzystaniem monet lub z wykorzystaniem płatności elektronicznej (pełen zestaw płatniczy oraz możliwość wniesienia opłaty BLIKiem). W urządzeniach dwusystemowych, aktualnie nie wykorzystuje się możliwości wnoszenia opłat w obu kanałach - dostępna jest tylko płatność elektroniczna.

ZTP jest na etapie montażu biletomatów EMV, w których można wносить odpłatność wyłącznie z wykorzystaniem płatności zbliżeniowej kartą płatniczą lub urządzeniami ją emulującymi. Bilety są przypisywane do identyfikatora środka płatniczego (nie są drukowane w formie fizycznej) oraz podlegają aktywacji, tj. „kasowaniu”, w momencie zakupu. Aktualnie zakończył się montaż urządzeń w pojazdach firmy Mobilis Sp. z o.o. i rozpoczyna się proces wymiany urządzeń gotówkowych w pojazdach MPK SA. Po zakończeniu tego procesu, zgodnie z umową MPK SA dokona montażu biletomatów EMV w pojazdach Spółki do 30 czerwca br., w eksploatacji będą wyłącznie biletomaty EMV przyjmujące płatność zbliżeniową oraz mobilne automaty biletowe z funkcją drukowania biletów, w których opłatę można wnieść z wykorzystaniem wszystkich form kart płatniczych oraz BLIK.

Jednocześnie informuję, że bilety krótkookresowe KMK można nabyć również m.in. z wykorzystaniem aplikacji mobilnych: iMKA, SkyCash, moBILET, mPay, zbiletem.pl oraz jakdojade, a także w aplikacjach partnerskich, np. bankowych.

Ad 3.

Ograniczenia wprowadzane w funkcjonowaniu wybranych linii komunikacji miejskiej w Krakowie w okresie ferii, wakacji czy przerw świątecznych wynikają z zauważalnie mniejszej liczby pasażerów korzystających z tramwajów i autobusów w tym czasie. Organizator nie widzi uzasadnienia w utrzymywaniu w tych okresach oferty przewozowej na normalnym poziomie. Zaoszczędzone w ten sposób środki finansowe można wykorzystać do utrzymania odpowiedniej oferty przewozowej w pozostałych dniach w roku, gdy zapotrzebowanie na przewozy jest wyraźnie większe. W ostatnich latach, w związku z ograniczoną liczbą kierujących pojazdami KMK, doszedł również dodatkowy argument dotyczący wprowadzania ograniczeń w wybranych okresach roku. Okres ferii, wakacji czy przerw świątecznych jest czasem, w którym wzrasta również zapotrzebowanie na urlopy wśród prowadzących tramwaje i autobusy. Wprowadzane ograniczenia pozwalają więc na wysłanie części załogi na oczekiwane przez nich urlopy. Tego typu ograniczenia wprowadzane są od lat i nie mają żadnego powiązania z wprowadzeniem przez operatora Mobilis Sp. z o.o. od 19 października 2024 r. do ruchu autobusów zasilanych gazem CNG.

Ad 4.

Projekt LajkBus jest realizowany ramach projektu unijnego pn. *SUM – Sprawna Współdzielona Mobilność Miejska*, w którym ZTP bierze udział we współpracy z Uniwersytetem Jagiellońskim, w ramach programu „Horyzont Europa”. Wartość projektu dla Krakowa: 347 750 euro. Wartość dofinansowania: 347 750 euro czyli 100% wartości projektu.

Projekt SUM to europejska inicjatywa, w której uczestniczy 9 miast, gdzie każde z nich odgrywa kluczową rolę w rozwijaniu innowacyjnych rozwiązań w obszarze transportu publicznego i współdzielonej mobilności. W projekcie obok Krakowa uczestniczą takie miasta, jak Monachium, (Niemcy), Genewa (Szwajcaria) Jerozolima (Izrael), Ateny - Penteli (Grecja), Rotterdam (Holandia) Fredrikstad (Norwegia), Larnaka (Cypr), Coimbra (Portugalia). Celem projektu SUM jest stworzenie bardziej zrównoważonych i efektywnych rozwiązań w zakresie transportu miejskiego.

Kraków do udziału prac w konsorcjum został zaproszony w 2022 r. i wtedy również zrodził się pomysł uruchomienia nowej formy mikromobilności w Krakowie. Celem projektu było uzupełnienie dotychczasowej oferty komunikacyjnej dla mieszkańców Krakowa, poprzez uruchomienie nowej usługi działającej w oparciu o realne zapotrzebowanie na transport zgłaszane przez mieszkańców obszaru objętego pilotażem, po którym ze względu na parametry drogi niemożliwe jest kursowanie autobusów KMK, nawet tych o najmniejszych rozmiarach.

Kraków w ramach prac konsorcjum zaplanował uruchomienie usługi współdzielonego transportu dla mieszkańców peryferyjnych obszarów Miasta, skupiając się na poprawie dostępności form podróżowania bez konieczności korzystania ze swojego samochodu. Celem było stworzenie kompletnego systemu, który zapewni swoim użytkownikom krótki czas oczekiwania na usługę, szybki transport do najbliższego węzła przesiadkowego (autobus, tramwaj lub pociąg) oraz zamawianie usługi z wykorzystaniem aplikacji.

Od momentu rozpoczęcia projektu, tj. od czerwca 2023 r., ZTP wspólnie z UJ prowadził analizy dotyczące wyboru obszaru, na którym ma zostać przeprowadzony pilotaż. W toku prowadzonych prac, spośród 12 obszarów został wybrany jeden - część Skotnik. Równolegle, ZTP prowadził prace nad stworzeniem aplikacji pozwalającej zarezerwować przejazd. W rezultacie uruchomienie usługi zostało zaplanowane na początek 2025 r.

W zakresie zamkniętych testów usługi LajkBus, informuję, że w celu wzięcia w nich udziału należało wypełnić formularz rejestracyjny. Osoby, które zgłosiły chęć udziału w testach otrzymały drogą mailową dedykowany link umożliwiający pobranie aplikacji do rezerwacji przejazdu. Aplikacja, na czas testów nie była ogólnodostępna, nie można jej było zainstalować na swoim telefonie bez wcześniejszego zapisu.

Rekrutacja do udziału w testach odbyła się w dwóch etapach: od 12 do 31 grudnia 2024 r.- termin ten został wydłużony do 13 stycznia 2025 r. oraz od 23 do 27 stycznia 2025 r. W dniu 12 grudnia 2024 r. odbyło się otwarte spotkanie z mieszkańcami, przedstawicielami Rady Dzielnicy VIII Dębniki w Zespole Szkolno-Przedszkolnym nr 7 w Krakowie, na temat projektu, podczas którego można było się zgłosić do udziału w testach. Ponadto informacja o rekrutacji była opublikowana na stronie internetowej ZTP, na grupach społecznościowych mieszkańców Skotnik, umieszczona w gablotach w postaci ogłoszenia na przystankach komunikacji miejskiej w Krakowie na obszarze Skotnik oraz prezentowana podczas ogłoszeń parafialnych w okresie świątecznym w Kościele Matki Bożej Różańcowej w Krakowie - Skotnikach.

Testy usługi LajkBus odbyły się w dniach: 16, 17, 18, 30 i 31 stycznia 2025 r. oraz 4, 5, 6, 7 lutego 2025 r. W okresie testów zrealizowano 130 przejazdów przewożąc 187 pasażerów. Do udziału w testach, zgłosiło się 35 mieszkańców.

Koszty związane z uruchomieniem usługi wynoszą:

- wynajem dwóch samochodów - 19 680 zł brutto miesięcznie (koszty pokrywane ze środków UE);
- realizacja przewozu - stawka jednostkowa 73,12 zł brutto za godzinę świadczenia usługi (wynagrodzenie miesięczne równe jest iloczynowi godzin świadczenia usługi w danym miesiącu przez jeden pojazd oraz stawki jednostkowej);
- usługa serwisu aplikacji - 400 euro miesięcznie.

Szczegółowe informacje na temat usługi LajkBus dostępne są na stronie internetowej pod adresem: <https://ztp.krakow.pl/kmk/lajkbus>.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Stanisław Kracik

Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
3. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie
4. Biuletyn Informacji Publicznej
5. aa