PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.402.2025

Pan
Michał Starobrat
Radny Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie funkcjonowania komunikacji miejskiej podczas remontów dróg w Krakowie, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 24 kwietnia 2025 r., uprzejmie informuję.

Każdy remont przeprowadzany na sieci tramwajowej lub na układzie ulicznym, na którym prowadzone są linie autobusowe, powoduje zmiany w obsłudze pasażerów. Zwykle odbierane są one jako niekorzystne z uwagi na osobiste preferencje pasażerów, często wydłużony czas przejazdu, konieczność wykonania dodatkowej przesiadki, a także rzeczywisty spadek oferty kierowanej w dany rejon. Należy jednak pamiętać, że Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie dopasowując ofertę przewozową do możliwości infrastruktury torowej i drogowej, bierze pod uwagę całość sieci komunikacyjnej Miasta. Do opracowania nowych, tymczasowych marszrut linii stałych lub zastępczych konieczne jest uwzględnienie szeregu ograniczeń technicznych infrastruktury takich jak: pojemność pętli autobusowych i tramwajowych, liczba torów dostępnych na pętli, częstotliwości linii (zwłaszcza przy liniach tramwajowych gdzie linia kursująca z niższą częstotliwością przy niewłaściwym zaplanowaniu może blokować na pętli odjazd linii kursującej z wyższą częstotliwością), koordynacja z innymi liniami, synchronizacja przesiadek w węzłach i na pętlach, a także przepustowość skrzyżowań i przystanków. Mając na uwadze, że poszczególne linie w większym lub mniejszym stopniu są ze sobą sprzężone, a ze względu np. na długość trasy obsługują rejony niedotknięte remontem, pasażerowie często odczuwają zmiany w komunikacji miejskiej w Krakowie wynikające z pozornie nieistotnych dla nich prac remontowych.

Jeśli prace remontowe dotyczą linii tramwajowej, a organizator publicznego transportu zbiorowego uzna za zasadne podjęcie działań mających na celu zapewnienie odpowiedniej oferty przewozowej, to w zamian za linie tramwajowe uruchamiane są autobusowe linie zastępcze lub zmieniane są przebiegi linii stałych.

W kwestii danych dotyczących skali cięć kursów, wyjaśniam, że rzeczywista praca przewozowa w kwietniu br. różni się jedynie o ok. 1,5% w stosunku do pracy zaplanowanej.

Według rzeczywistego zamówienia liczba kursów wynosiła:

- w kwietniu 2024 r. - 415 182,
- w kwietniu 2025 r. - 415 504.

Praca przewozowa wg rzeczywistego zamówienia:

	kwiecień 2024 r.	kwiecień 2025 r.
tramwaje	1 418 413,36 pckm	1 371 801,08 pckm
autobusy	3 898 462,55 wzkm	4 076 978,42 wzkm

Zaplanowany koszt za kwiecień 2025 r. kształtuje się na poziomie 104 977 415 zł brutto, natomiast planowany rzeczywisty koszt funkcjonowania systemu KMK w kwietniu to 102 389 341,74 zł brutto. Koszt funkcjonowania KMK w kwietniu 2024 r. wyniósł 90 125 617 zł brutto.

Praca przewozowa liczona łącznie w systemie KMK (wozkm i pckm) w kwietniu br. wzrosła o około 132 tys. km w stosunku do analogicznego kwietnia 2024 r.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Stanisław Kracik
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Signed by / Podpisano przez:

Stanisław Kracik
Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa

Date / Data: 2025-05-08 15:58

Otrzymują:

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