



Nie ma odwrotu od integracji transportu

2022-11-08

O organizacji transportu zbiorowego w obszarze metropolitalnym Krakowa mowa była na posiedzeniu Komisji Infrastruktury RMK.

W skład obszaru metropolitalnego Krakowa wchodzi gminy organizujące transport w porozumieniu z miastem oraz zrzeszone w Stowarzyszeniu Metropolia Krakowska. Na transport zbiorowy w metropolii składa się również Szybka Kolej Aglomeracyjna oraz przewozy w ramach Kolei Małopolskich. Marszałek Województwa z kolei organizuje tzw. Autobusowe Linie Dowozowe, których zadaniem jest dowóz mieszkańców do Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej.

- Gminy podpisują umowę z miastem i oddają organizację transportu na ich terenie Krakowowi. Dochody z biletów w całości przekazywane są do budżetu miasta, natomiast gminy dopłacają do wozokilometra – mówił do radnych podczas posiedzenia Łukasz Franek, dyrektor Zarządu Transportu Publicznego. Dodawał, że integracja transportu zbiorowego jest bardzo ważna i nie ma od niej odwrotu. Wskazywał m.in. na fakt, że granice administracyjne miasta i gmin ościennych się zacierają, funkcjonują tylko na papierze. Dotyczy to wielu miast w Polsce, ale również w Europie. Narasta również zjawisko budowania osiedli mieszkaniowych w gminach wiejskich, których mieszkańcy codziennie wjeżdżają do Krakowa. – Nie można opierać transportu zbiorowego na samochodach, bo w pewnym momencie tego nie udźwigniemy – dodawał dyr. Franek. Obecnie w ramach komunikacji miejskiej funkcjonuje 75 linii obsługujących metropolię, które wykonują 17 mln wozokilometrów, co stanowi 37% ogółu przewozów. W szczycie porannym (godz. 6-9) komunikacja miejska zapewnia 4200 miejsc, a 16000 miejsc dostępnych jest w Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Autobusy aglomeracyjne pękają w szwach, lawinowo rośnie ilość pasażerów na takich m.in. liniach jak: 301, 304, 307, czy 337. Dlatego też ważne jest, by powstawały kolejne parkingi P&R. Obecnie jest to 1800 miejsc parkingowych.

- W Polsce jest bardzo trudno zbudować integrację w ramach komunikacji w obszarze metropolitalnym. Przede wszystkim trzeba ujednoczyć ulgi, bez tego nie da się zbudować ich wzajemnego honorowania. Musi to być system maksymalnie prosty i przejrzysty, a cena biletu racjonalna – tłumaczył Łukasz Franek. Bilet zintegrowany na transport w ramach aglomeracji miałyby zacząć funkcjonować w połowie przyszłego roku. Zintegrowany system miałyby objąć: komunikację miejską w Krakowie, Koleje Małopolskie, PolRegio, Koleje Śląskie, Autobusowe Linie Dowozowe oraz komunikacje gminne. Jego założeniem jest: maksymalne uproszczenie z punktu widzenia użytkownika, racjonalna cena, szeroka dostępność, sprawiedliwy podział kosztów. Cena biletu byłaby taka sama w systemie kolejowym SKA oraz miejskim KMK. W strefie I – w Krakowie dla posiadaczy Karty Krakowskiej bilet kosztowałby 109 zł (149 zł bez niej), w strefie II – 109 zł, w strefie I i II 169 zł, a w strefie I, II i III – 199 zł.

Radny Jakub Kosek wskazywał m.in. na fakt, że niewielu mieszkańców miasta skorzysta z możliwości przejazdu pociągiem, a i tak będą musieli zapłacić więcej za bilet sieciowy (zamiast 80 zł – 109 zł).

Z kolei radny Artur Buszek pytał, czy tam, gdzie są przepełnione autobusy aglomeracyjne (m.in. do Wieliczki czy Niepołomic) jest brana pod uwagę możliwość przejazdów autobusów przegubowych. Uzyskał odpowiedź, że przejazdy techniczne wykazały, że nie wszędzie da się je



**Magiczny
Kraków**

wprowadzić ze względu na uwarunkowania techniczne, natomiast trwają jeszcze ustalenia w celu wypracowania najlepszych rozwiązań.

Radni podczas posiedzenia Komisji pozytywnie zaopiniowali też projekt uchwały w sprawie ustalenia kierunków działania dla Prezydenta Miasta Krakowa dotyczących uregulowania sytuacji z parkowaniem hulajnóg elektrycznych wypożyczanych komercyjnie na terenie miasta Krakowa (druku nr 3047).