Od 2 marca nowe ceny biletów Komunikacji Miejskiej w Krakowie

2026-02-02

Zamiar wzmocnienia oferty i stale rosnące koszty przewozów są głównymi powodami, dla których zaktualizowano taryfę biletową Komunikacji Miejskiej w Krakowie. Rada Miasta Krakowa podjęła decyzję w tej sprawie 17 grudnia 2025 r. Nowe ceny będą obowiązywać od 2 marca.

Zmiana cen biletów okresowych od 2 marca

Bilety miesięczne imienne mieszkańca

- na jedną linię: 80 zł normalny / 40 zł ulgowy
- I strefa: 109 zł normalny / 54,50 zł ulgowy / 98 zł dla firm
- półroczny: 565 zł normalny / 282,50 zł ulgowy
- półroczny 5+1: 565 zł normalny / 282,50 zł ulgowy
- Studencki roczny – bilet dla studentów, posiadających status Karty Krakowskiej: 470 zł

Miesięczne imienne metropolitalne na I, II i III strefę oraz bilety łączone (I+II, II+III, I+II+III)

- I strefa: 193 zł normalny / 96,50 zł ulgowy / 164 zł dla firm
- II strefa: 132 zł normalny / 66,00 zł ulgowy
- III strefa: 132 zł normalny / 66,00 zł ulgowy
- I i II strefa: 204 zł normalny / 102 zł ulgowy / 173 zł dla firm
- II i III strefa: 204 zł normalny / 102 zł ulgowy
- I i II i III strefa: 241 zł normalny / 120,50 zł ulgowy / 205 zł dla firm

Miesięczne imienne socjalne i aktywizujące

Miesięczny socjalny:

- I strefa: 30 zł
- I i II strefa: 50 zł
- I i II i III strefa: 70 zł

Miesięczny aktywizujący dla osób bezrobotnych:

- I strefa: 50 zł
- I i II strefa: 100 zł
- I i II i III strefa: 140 zł

Zmiana cen biletów jednorazowych i czasowych od 2 marca

Bilety jednorazowe

- 1 przejazd: 6 zł normalny / 3 zł ulgowy

Bilety czasowe

- 15-minutowy: 4 zł normalny / 2 zł ulgowy
- 30-minutowy: 6 zł normalny / 3 zł ulgowy
- 60-minutowy: 8 zł normalny / 4 zł ulgowy
- 70-minutowy (łączony z Kolejami Małopolskimi): 10 zł normalny / 5 zł ulgowy
- 90-minutowy: 9 zł normalny / 4,50 zł ulgowy

Bilety krótkookresowe

- 24-godzinny (I strefa): 20 zł normalny / 10 zł ulgowy
- 24-godzinny (I+II+III): 25 zł normalny / 12,50 zł ulgowy
- 48-godzinny: 40 zł normalny / 20 zł ulgowy
- 72-godzinny: 55 zł normalny / 27,50 zł ulgowy
- 7-dniowy (I strefa): 65 zł normalny / 32,50 zł ulgowy
- 7-dniowy (I+II+III): 80 zł normalny / 40 zł ulgowy
- weekendowy rodzinny: 25 zł

Z kolei **w styczniu 2027 r.** zostanie wprowadzona kolejna zmiana w taryfie biletowej, nowością ma być taryfa dynamiczna. Pozwoli ona na naliczanie opłaty w zależności od faktycznego dystansu pokonanego przez pasażerów. Rozwiązanie to umożliwi bardziej elastyczne korzystanie z transportu miejskiego, było już pilotażowo testowane.

Najważniejsze zasady taryfy dynamicznej:

- opłata minimalna 0-3,5 km: 4 zł bilet normalny, 2 zł bilet ulgowy
- każda rozpoczęta jednostka 500 m powyżej 3,5 km: 0,50 zł normalny, 0,25 zł ulgowy
- maksymalna opłata za jedną podróż: 9 zł normalny, 4,50 zł ulgowy
- dzienny limit opłat pasażera: 20 zł normalny, 10 zł ulgowy

Uwaga! Po osiągnięciu dziennego limitu kolejne podróże będą mogły być realizowane bez dodatkowych opłat.

Co więcej się zmieni?

Dodatkowo aktualizacja taryfy biletowej obejmie **od 2 marca** m.in.:

- zmianę cen biletów wspólnych 70-minutowych: 10 zł normalny / 5 zł ulgowy
- zmianę wysokości opłaty dodatkowej za przejazd pasażera bez ważnego biletu: 400 zł
- wprowadzenie uprawnień do bezpłatnych przejazdów także dla absolwentów szkół podstawowych, którzy w roku ukończenia podstawówki będą mogli skorzystać z nich na podstawie dotychczasowej legitymacji również w okresie wakacji, w oczekiwaniu na otrzymanie

legitymacji szkoły średniej
- wprowadzenie uprawnień do przejazdów ulgowych dla dawców przeszczepu
- zmiany w zakresie umożliwienia nabywania biletów aktywizujących dla osób bezrobotnych również w kanałach innych niż Punkty Obsługi Pasażerów.

Kraków na tle innych miast w Polsce – porównanie cen na 2026 r.

Po tych zmianach bilety miesięczne w Krakowie będą nadal należały do jednych z najtańszych w skali całego kraju. Na podobnym poziomie ceny biletów miesięcznych sieciowych (109 zł) kształtują się obecnie w innych dużych miastach: Lublinie, Toruniu czy Warszawie, a w 2026 r. mogą być jeszcze wyższe.

Przykładowe ceny biletów miesięcznych w innych miastach (sieć miejska):

- Katowice: 119 zł
- Gdańsk: 117 zł
- Białystok: 130 zł
- Łódź: 140 zł
- Poznań: 119 zł
- Szczecin: 140 zł

Skąd zmiana cen?

W ostatnich latach znacząco wzrosły koszty realizacji pracy przewozowej, co bezpośrednio wpływa na konieczność aktualizacji taryfy biletowej. W przypadku linii tramwajowych stawka za jeden kilometr wzrosła w latach 2021–2025 z 16,43 zł do 29,28 zł, czyli o około 78 proc. Podobny trend widoczny jest w transporcie autobusowym – średni koszt jednego kilometra (uwzględniając wszystkie rodzaje pojazdów) wzrósł w tym samym czasie z 7,51 zł do 13,60 zł, co oznacza wzrost o ok. 81 proc.

Wpływ na to mają, powodowane inflacją m.in.: wyższe koszty energii elektrycznej, ceny paliw, rosnące koszty serwisu i części zamiennych oraz utrzymania i modernizacji infrastruktury komunikacyjnej, a także wzrost wynagrodzeń kierowców i motorniczych.

Kraków może też pochwalić się inwestycjami w nowoczesny tabor, którego zakup również generuje koszty. Na 625 autobusów wykorzystywanych przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie, co piąty to pojazd zeroemisyjny. Do floty miejskiego przewoźnika dołączy wkrótce dziesięć autobusów napędzanych wodorem. Mieszkańcy Krakowa już wkrótce będą również podróżować wyłącznie niskopodłogowymi i klimatyzowanymi tramwajami. Znikną ostatnie tramwaje wysokopodłogowe, co szczególnie ucieszy osoby z ograniczoną mobilnością.

W przyszłym roku ze względu na rosnące koszty realizacji pracy przewozowej oraz planowane wzmocnienia oferty KMK miasto będzie musiało przeznaczyć na transport publiczny – zgodnie z szacunkami – dodatkowe około 100 mln zł ze swojego budżetu. Wprowadzenie zmian w taryfie biletowej pozwoliłoby ograniczyć konieczny wzrost tej kwoty o około 61,3 mln zł, przy jednoczesnym zachowaniu preferencyjnych cen za bilet KMK dla mieszkańców, tak jak to było w ubiegłych latach.

Magiczny Kraków

Proponowane zmiany taryfy biletowej KMK mają pozwolić na wyhamowanie wyraźnie pogarszających się przez ostatnie 10 lat relacji osiąganych dochodów do ponoszonych kosztów w transporcie publicznym.