



Kraków nie oszczędza na mieszkańcach, ale ceny muszą być realne

2025-12-30

Kraków nie oszczędza na komunikacji miejskiej, jednak regularne dopłacanie do niej nie może odbywać się kosztem innych obszarów funkcjonowania miasta, m.in. prowadzonych lub planowanych inwestycji. W 2026 r. przewidywane są także wzmocnienia oferty przewozowej, stąd konieczne było urealnienie cen biletów KMK, za czym w połowie grudnia większością głosów opowiedzieli się radni Krakowa.

Droższe kilometry, wysoka dopłata, a miasto chce poszerzyć ofertę

Na konieczność aktualizacji taryfy biletowej wpłynęło wiele czynników. Przede wszystkim, w ostatnich latach znacząco wzrosły koszty realizacji pracy przewozowej. 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 (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 (również związany z inflacją) wynagrodzeń kierowców i motorniczych.

W przyszłym roku, ze względu na rosnące koszty realizacji pracy przewozowej oraz planowane wzmocnienia oferty KMK, bez urealnienia cen biletów miasto musiałoby przeznaczyć na transport publiczny – zgodnie z szacunkami – dodatkowe około 100 mln zł ze swojego budżetu.

Aktualizacja taryfy biletowej pozwoli 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.

Kraków stawia na nowoczesny tabor, a ten nie jest tani

Kraków może też pochwalić się inwestycjami w nowoczesny tabor, którego zakup również generuje koszty. Na 625 autobusów wykorzystywanych obecnie przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie, co piąty to pojazd zeroemisyjny. Dołączy do nich wkrótce dziesięć autobusów napędzanych wodorem, gdyż miejski przewoźnik systematycznie rozwija flotę autobusów przyjaznych środowisku z uwzględnieniem dywersyfikacji źródeł ich zasilania.

Mieszkańcy Krakowa już wkrótce będą również podróżować wyłącznie niskopodłogowymi i klimatyzowanymi tramwajami. Znikną ostatnie pojazdy wysokopodłogowe, co szczególnie ucieszy osoby z ograniczoną mobilnością.

Przykładów znaczących nakładów miasta na ekologiczny tabor nie trzeba szukać daleko. Na początku grudnia podpisano umowę realizacyjną na dostawę 20 nowych tramwajów o długości ponad 43 m. Całkowity koszt kontraktu to 461 100 000 zł netto. Zakup możliwy jest dzięki umowie zawartej z Bankiem Gospodarstwa Krajowego, który udzielił MPK pożyczki na 20 lat ze stałym oprocentowaniem



**Magiczny
Kraków**

wynoszącym tylko 1 proc.

Krakowski przewoźnik planuje też zakup kolejnych nawet 40 tramwajów, z czego 10 to tramwaje jednokierunkowe o długości ponad 43 m, a kolejne 30 to tramwaje jednokierunkowe o długości ponad 33 m. Na to wszystko potrzebne są pieniądze.

Bilet dla studentów za 365 zł będzie, ale jeszcze nie teraz

Prezydent Aleksander Miszalski także nie wycofuje się z obietnicy wprowadzenia biletu studenckiego za 365 zł. To ważny cel tej kadencji, jednak zastany budżet nie pozwala obecnie na wprowadzenie rocznego biletu studenckiego w takiej cenie. Priorytetem jest ustabilizowanie finansów transportu publicznego. Trwają już prace nad taką konstrukcją taryfy, która w kolejnych latach umożliwi realizację prezydenckiej obietnicy.

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

Z myślą o mieszkańcach, a nie przeciwko nim

Z kolei celem zmian w Obszarze Płatnego Parkowania jest zwiększenie rotacji pojazdów oraz ograniczenie nadmiernego zajmowania przestrzeni publicznej przez samochody.

Wydłużenie czasu działania OPP, a także wprowadzenie płatnego parkowania w niedziele w centrum miasta ma zapobiegać długotrwałemu zajmowaniu miejsc postojowych i ułatwić mieszkańcom danej strefy znalezienie wolnego miejsca. Ukłonem wobec osób parkujących w podstrefie A jest rezygnacja z pobierania opłat w niedziele handlowe określone zgodnie z ustawą o ograniczeniu handlu w niedziele i święta.

Z kolei wprowadzenie Strefy Czystego Transportu, której celem jest poprawa jakości powietrza, nie uderza w mieszkańców Krakowa – osoby zameldowane w naszym mieście i płacące tu podatki otrzymały bezterminowe zwolnienie dla pojazdów, które posiadały przed 26 czerwca 2025 r. (czyli dniem wejścia w życie uchwały o SCT) – niezależnie od tego, jak stare są te samochody. Jeśli nie spełniają one norm SCT, wystarczy zgłosić je w systemie.

Opłata za wjazd do Strefy Czystego Transportu, wymagana od większości pozostałych posiadaczy samochodów niespełniających norm, stanowi dochód gminy, który zgodnie z prawem może być wykorzystany tylko na obsługę strefy, zakup autobusów zeroemisyjnych, tramwajów, innych środków transportu zbiorowego, finansowanie programów wsparcia zakupu rowerów elektrycznych. Tylko na to pozwala ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Mieszkańcy metropolii zapłacą, ale będzie rekompensata

Co ważne, prezydent Aleksander Miszalski zapowiedział, że Kraków przekaże na działania proekologiczne w gminach Stowarzyszenia Metropolia Krakowskiej równowartość kwoty otrzymanej z opłat za wjazd do SCT, po odjęciu kosztów obsługi funkcjonowania strefy.



**Magiczny
Kraków**

Oprócz przeznaczenia środków bezpośrednio na wymianę starych pieców na węgiel i drewno, co będzie miało wpływ również na jakość powietrza w Krakowie, gminy ościennie będą mogły wykorzystać je na tworzenie bądź wzmocnienie straży gminnych, kampanie zachęcające do wymiany kopciuchów, budowę parkingów P+R.