



Rozwój komunikacji miejskiej to jeden z priorytetów

2018-09-26

W perspektywie kilku najbliższych lat Kraków planuje wielomilionowe wydatki na rozwój komunikacji miejskiej, budowę nowych torowisk oraz wymianę taboru tramwajowego. W planach jest zamówienie 15 nowych tramwajów w ramach kontraktu z konsorcjum firm Solaris Bus & Coach oraz Stadler o wartości ponad 120 mln zł. Trwają także przygotowania do ogłoszenia przetargu na zakup 60 kolejnych nowych wagonów o wartości ponad 550 mln zł. Te inwestycje, przyczyniające się do rozwoju transportu w mieście, nie byłyby możliwe bez wpływów z biletów i podatków.

Niezwykle ważnym elementem, który ma wpływ na poprawę jakości transportu poprzez duże zakupy nowoczesnego taboru są m.in. dochody, jakie Miasto otrzymuje ze sprzedaży biletów okresowych czy jednorazowych. W debacie publicznej pojawiają się pomysły, by wszyscy krakowianie i osoby płacące podatki w Krakowie mogli korzystać z komunikacji miejskiej bezpłatnie. Wprowadzenie takiego rozwiązania w Krakowie nie jest jednak tak łatwe, jak się wydaje.

Miasto stara się korzystać z doświadczeń innych miast w zakresie organizacji komunikacji, w tym także Tallina (w którym wprowadzono bezpłatną komunikację miejską dla osób płacących podatki). Trudno jednak jednoznacznie porównywać stolicę Estonii do Krakowa. W Krakowie mieszka prawie dwa razy więcej osób. Miasto ponosi także znacznie większe wydatki na komunikację (ok. 530 mln zł netto w 2017 roku). Według danych, które posiada MPK SA wynika, że w Krakowie ok. 60 proc. wszystkich biletów okresowych rocznie kupują osoby zameldowane w tym mieście (wpływy ze sprzedaży wszystkich biletów okresowych w 2017 roku wyniosły ok. 162 mln zł). To oznacza, że w przypadku wprowadzenia darmowej komunikacji miejskiej dla mieszkańców trzeba byłoby znaleźć środki na pokrycie funkcjonowania komunikacji miejskiej w wysokości co najmniej 100 mln zł (nie bierzemy pod uwagę wpływów z biletów jednorazowych kupowanych przez mieszkańców). Zakładając, że jeden nowy podatnik to dodatkowe 2000 zł w budżecie miasta, tylko w ciągu jednego roku miasto musiałoby więc zyskać co najmniej 50 tys. nowych podatników, aby zrównoważyć stratę spowodowaną brakiem wpływów ze sprzedaży biletów. Z publikowanych informacji wynika, że w Tallinie w ciągu czterech pierwszych latach wprowadzenia komunikacji miejskiej przybyło ok. 25 tys. osób zameldowanych.

Trudno więc podejmować bardzo ryzykowną decyzję o wprowadzeniu darmowej komunikacji miejskiej w Krakowie skoro doświadczenia Tallina pokazują, że wzrost nowych mieszkańców nie jest na tyle duży, aby płacone przez nich podatki zrekomensowały stratę z powodu braku wpływów ze sprzedaży biletów. Do tego trzeba także dodać co najmniej kilkumilionową stratę (jej wysokość jest trudna do oszacowania), wynikającą z braku wpływów ze sprzedaży biletów jednorazowych i czasowych, które przecież poza turystami kupują także mieszkańcy Krakowa sporadycznie korzystający z komunikacji miejskiej.

Dodatkowe środki byłyby także potrzebne na pokrycie kosztów rozwoju komunikacji spowodowanej zwiększeniem liczby pasażerów (w Tallinie liczba pasażerów zwiększała się o 5



**Magiczny
Kraków**

proc. w pierwszych dwóch latach, do 8 proc. po trzech latach).

W najbliższych latach Kraków chce dynamicznie rozwijać komunikację miejską, budować nowe torowiska, a także wymieniać tabor tramwajowy – tych inwestycji nie można byłoby zrealizować bez wpływów z biletów. Ewentualne podjęcie decyzji o wprowadzeniu kolejnych ulg lub darmowych przejazdów komunikacją miejską dla mieszkańców musi więc uwzględniać szacunkowy poziom utraconych przychodów ze sprzedaży biletów oraz plany inwestycyjne, przy jednoczesnym zrekompensowaniu tych strat i wydatków z pozyskania odpowiedniej liczby podatników.