



Dlaczego chcemy zmienić taryfę biletową?

2019-02-26

Transport zbiorowy jest dla mieszkańców miasta jedną z wielu usług przygotowanych przez władze. Za wykonanie usługi trzeba zapłacić - albo z kasy miejskiej, albo z portfela obywateli. W pierwszym wypadku o tym, jakie pojazdy wożą mieszkańców i jak często, decyduje głos 43 polityków. W drugim wariantcie głosują podróżni, decydując o tym, czy kupić bilet, czy nie. Proponując zmiany w cenniku biletów, chcemy, by głos najbardziej lojalnych pasażerów miał największe znaczenie.

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie odpowiada m.in. za system transportu zbiorowego w mieście. Krakowski transport miejski jest obok warszawskiego uznawany za najlepszy w kraju. Nikt w Polsce nie może się też pochwalić równie nowoczesnym taborem - kupowane od 1998 r. dla krakowskiego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego niskopodłogowe tramwaje i autobusy są dowodem, że transport zbiorowy jest w Krakowie traktowany niezmiernie poważnie. Systematycznie rośnie również liczba kursów, jakie wykonują te maszyny. Na początku 2018 r. częstotliwość kursów tramwajów wzrosła o 10 proc.

Te zmiany przyciągają nowych pasażerów. W porównaniu z marcem 2013 r. z komunikacji miejskiej korzysta o 30 proc. więcej osób. Zaś tylko w ciągu 2017 r. na kupno biletu okresowego zdecydowało się o 16 tys. więcej osób niż rok wcześniej.

Ile to kosztuje?

Nie ma nic za darmo. Jeden nowy tramwaj to przeciętnie koszt 10 mln zł za sztukę. Dlatego MPK decyduje się też na sprowadzanie używanych maszyn. Co nie zmienia faktu, że od 1998 r. kupiło 110 całkowicie nowych maszyn, a obecnie czeka na 50 kolejnych.

Podobnie z autobusami. Jeden to koszt od 1 do 1,3 mln zł. Mobilis (komercyjna firma, która także obsługuje krakowian) i MPK musiały wydać olbrzymie pieniądze, by wyposażyć się w najnowocześniejszy tabor. To łącznie blisko 700 autobusów, które codziennie przewożą ponad milion osób.

Co roku koszty funkcjonowania krakowskiego transportu zbiorowego rosną. Drożeje paliwo, ceny prądu idą w górę. Kierowcy są obecnie w Polsce wśród najbardziej rozchwytywanych pracowników. Ci, którzy pracują w miejskiej komunikacji, chcą zarabiać godnie - tym bardziej, że pełnią ważną służbę publiczną.

Skok cen w 2018 r. był szczególnie dotkliwy. Jeśli umowy z przewoźnikami na rok 2018 opiewały na 553 mln zł, to w 2019 r., aby ich utrzymać na trasach, potrzebne będzie ok. 640 mln zł. Tymczasem jeszcze w 2008 r. do utrzymania sieci transportowej miasta było potrzebne 314 mln zł.

Koszty transportu urosły więc w ciągu dekady dwukrotnie - nie tylko z powodu ogólnego wzrostu cen, ale także dlatego, że jeździmy częściej. A wpływy ze sprzedaży biletów pasażerom? W 2008 r. wyniosły 222 mln zł. W 2018 r. (kiedy obowiązywał obecny cennik) pasażerowie wnieśli 306 mln zł.

A zatem koszty transportu zbiorowego podwoiły się, zaś wpływy z biletów wzrosły jedynie o 50



proc.

Dlaczego dokładamy z kasy miejskiej do transportu zbiorowego?

W 2008 r. do każdej złotówki potrzebnej do utrzymania sieci transportowej pasażer wносił 71 groszy, zaś kasa miasta dorzucała resztę. W 2018 r. pasażerowie wnosili już tylko 55 groszy.

Dlaczego? Z jednej strony, ceny biletów nie rosły od 2012 r. mimo wzrostu cen kosztów. Z drugiej strony, radni miasta decydowali się na przyznawanie kolejnym grupom społecznych różnych ulg, z których najbardziej widoczne są nieodpłatne przejazdy dla uczniów. Coraz więcej osób podróżuje komunikacją miejską, ale nie każdy za to płaci.

Czy to ma sens? Czy to uczciwe? Tak. Z wielu powodów. Zaczniemy od kierowców. Im więcej z nich zrezygnuje z regularnego jeżdżenia po Krakowie, tym więcej miejsca na ulicach mają pozostali. Jeżdżą sprawniej i szybciej.

Nikt też nie nakłada obowiązku posiadania własnego auta. Przyjazne miasto powinno więc zapewnić, jak najsprawniejszy transport swoim mieszkańcom. To dlatego płacą oni podatki, by samorząd oferował im różne usługi – edukację, wywóz odpadów, wodę w kranie, a więc również transport.

Utrzymywanie sieci transportu zbiorowego jest też trzykrotnie tańsze niż utrzymywanie i rozbudowywanie sieci dróg, które byłyby potrzebne, by każdy mieszkaniec miasta mógł jeździć wygodnie swoim samochodem.

Nie wspominajmy już o tym, że nie da się wszędzie wjechać autem. Kraków to miasto historyczne. Nie każde jego osiedle i dzielnica powstały w erze samochodu. Do Starego Miasta codziennie wjeżdża do pracy ok. 160 tys. osób. Autami nie mogliby wjechać. Nie da się tam zbudować ani nowych dróg, ani nie byłoby gdzie tych aut zaparkować. Jedno auto to zwykle jeden pasażer. Jeden tramwaj to ok. 300 osób nim jadących.

Transport zbiorowy dofinansowany z kasy miejskiej jest niczym innym, jak rozsądnym podejściem do miejskich pieniędzy. Miejskich a więc naszych wspólnych. Wszystkich płacących w Krakowie podatki.

Do tego zwiększanie liczby pasażerów komunikacji zbiorowej i zmniejszanie liczby samochodów na ulicach ma jeszcze jedną zaletę: pozytywnie wpływa na ilość zanieczyszczeń w krakowskim powietrzu. Jeżdżące auta wzbijają wiele pyłów z jezdni, startych opon czy klocków hamulcowych. Im mniej aut, tym mniej pyłów.

Dlaczego zmieniamy taryfę?

W ostatnich tygodniach większość ludzi ochrzciła propozycję zmiany taryfy biletowej mianem „podwyżki”. Owszem część biletów podróżuje. Ale z podwyżką nie ma to wiele wspólnego.

Obecnie cena biletu miesięcznego na wszystkie linie (sieciowego) to 72 zł. Cena obowiązuje mieszkańca Krakowa. Ile płaciliśmy w 2011 r. za taki bilet? Kosztował wtedy 89 zł. W ciągu



ośmiu lat staniał więc, mimo że pensje w Polsce wzrosły o ok. 600 zł w przypadku osób najmniej zarabiających (To najlepszy odnośnik, bo ludzie zarabiający pensję minimalną stanowią blisko połowę pracujących w Polsce.).

Nowa – przedstawiona radnym – propozycja ceny za ten bilet to 69 zł. Jeszcze mniej. Cena ta dotyczy 180 tys. ludzi regularnie podróżujących po Krakowie na podstawie takiego biletu. W ten sposób chcemy sprawić, by jeszcze bardziej atrakcyjne było poruszanie się po mieście transportem zbiorowym. Tak niskiej ceny nie ma żadne polskie miasto.

Żeby jednak sfinansować obniżkę ceny najpopularniejszego biletu, proponujemy podniesienie cen biletów jednorazowych. Tych, które wykorzystują turyści lub ludzie okazjonalnie korzystający z miejskiego transportu. Ponieważ nie składają się oni w podatkach na funkcjonowanie Krakowa albo też nie gwarantują stałego źródła finansowania pracy kierowców oraz autobusów i tramwajów, uznaliśmy, że powinni wносить do kasy miejskiej więcej pieniędzy.

Podobnie osoby korzystające z biletów okresowych ale mieszkające poza Krakowem powinny zapłacić więcej. Nie wnoszą swoich podatków do budżetu miasta, a więc nie dokładają się do jego funkcjonowania w takim stopniu jak mieszkańcy. Dlatego podwyżka o 8 zł w ich przypadku nie jest ani szokująca, ani też nie równoważy braku wpływu ich podatków.

Transport jest usługą. Ta usługa kosztuje. Taksówkarz na swej pracy zarabia na utrzymanie. Pasażerów autobusów jest więcej, więc koszt ich przewożenia jest niższy przeliczając na jedną osobę. Żeby jednak w 100 proc. pokrywać koszty jeżdżenia, pasażerowie musieliby płacić dziś niemal dwa razy więcej za bilety. To – jak napisaliśmy wyżej – nie opłacałoby się ani pasażerom, ani mieszkańcom.

Grupą, która najbardziej odczuje finansowo proponowane przez ZTP zmiany, są osoby kupujące bilet miesięczny obowiązujący na jednej linii/trasie – to ok. 30 tys. osób. Dziś płacą 37 zł. Ponieważ chcemy zlikwidować bilet na jedną linię, następny interesujący ich bilet (na dwie linie) będzie kosztował 55 zł. To 18 zł więcej. Bez tego ruchu nie będziemy w stanie przeprowadzać zmian w siatce połączeń, by podnieść jej efektywność. Skracać linii, by poprawić punktualność kursów. Przekonywać, że przesiadka może przynieść realną szansę skrócenia czasu jazdy przez miasto. Lepiej wykorzystywać tabor, którym dysponujemy.

Wszystko w rękach Rady Miasta Krakowa

O tym, czy propozycja nowego cennika biletów zostanie przyjęta zdecydują radni miasta. Mają oni do wyboru trzy warianty:

- przyjąć nowy cennik i zagwarantować utrzymanie obecnej jakości krakowskiej sieci transportowej;
- odrzucić nowy cennik i zdecydować, że brakujące środki dorzucą z budżetu miasta – będą jednak musieli wyciąć z niego jakieś inwestycje (np. zakup lasu Borkowskiego to ok. 16 mln zł, gdy na utrzymanie komunikacji zbiorowej brakuje obecnie ok. 40 mln zł);
- odrzucić cennik i zdecydować, że zmniejszamy liczbę kursów autobusów i tramwajów, by zaoszczędzić.



Trzeciego wariantu nawet nie bierzemy pod uwagę. Nie zmienia to jednak faktu, że aby wozić krakowian potrzebujemy dodatkowych pieniędzy. Mogą się one wziąć z kasy miejskiej, albo częściowo z portfela pasażerów.

ZTP proponuje, by zmienić cennik, bo daje to większą gwarancję stabilności. W razie gdyby radni zdecydowali się więcej dosypywać z kasy miejskiej, zamiast zmienić cennik, zachodzi poważne ryzyko uzależnienia jakości transportu od decyzji czysto politycznych. To radni, co roku będą decydowali, ile pieniędzy z budżetu miasta przeznaczyć na transport. W razie kryzysu finansowego mogą kiedyś obciąć środki na kursy, a to może wpłynąć bardzo negatywnie, nie tylko na liczbę kursów, ale też na obyczaje krakowian, którzy zawiedzeni cięciami, mogą na stałe wrócić do aut.

Dlatego ZTP woli, by to pasażerowie decydowali o tym, ile jest pieniędzy na transport. To pasażerowie kupując regularnie bilety, głosują w ten sposób, ile pieniędzy chcą przeznaczyć na utrzymanie transportu. My doceniamy najlojalniejszych klientów – uczniów (utrzymując im nieodpłatne przejazdy) oraz kupujących bilety miesięczne sieciowe. Jeśli przybędzie nowych pasażerów jeżdżących na podstawie takich biletów, będzie to jednoznaczny dowód, że cenią sobie krakowski transport. A zwiększając stabilność wpływów, zapewnią sobie gwarancję jego jakości. Niezależnie od woli polityków.

Zobacz także:

- [Projekt uchwały w sprawie nowych cen biletów Komunikacji Miejskiej w Krakowie \[PDF\]](#)