

# **OPINIA NR 118/2019 PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA Z DNIA 18.10.2019 r.**

**w sprawie projektu uchwały Rady Miasta Krakowa wniesionego przez Grupę Radnych w sprawie ustalenia kierunków działania dla Prezydenta Miasta Krakowa mających na celu uruchomienie krakowskiego biletu aglomeracyjnego - druk nr 712**

Na podstawie § 30 ust. 4 pkt 4 Statutu Miasta Krakowa stanowiącego załącznik do uchwały Nr XLVIII/435/96 Rady Miasta Krakowa z dnia 24 kwietnia 1996 r. w sprawie Statutu Miasta Krakowa (tekst jednolity: Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2019 r., poz.7074 ) postanawia się, co następuje:

Opiniuje się **negatywnie** projekt uchwały Rady Miasta Krakowa wniesiony przez Grupę Radnych w sprawie ustalenia kierunków działania dla Prezydenta Miasta Krakowa mających na celu uruchomienie krakowskiego biletu aglomeracyjnego - druk nr 712

## **UZASADNIENIE**

Złożony przez Grupę Radnych ww. projekt uchwały proponuje wprowadzenie programu dopłat do biletów Komunikacji Miejskiej w Krakowie przez gminy sąsiadujące, które przystąpiły do porozumienia w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego. Propozycja Radnych polega na stworzeniu minimum trzech wariantów dofinansowania cen biletów przez zainteresowane gminy: Kraków A1, Kraków A2 oraz Kraków A3. Każda z gmin na podstawie warunków określonych w zawieranych z Gminą Miejską Kraków porozumieniach, otrzymałaby możliwość wyboru jednej z ww. opcji i gmina ta przeznaczałaby środki budżetowe na pokrycie różnicy pomiędzy ceną biletu ogólnodostępnego, a ceną biletu z wybranego proggu, uiszczaną przez mieszkańca tej gminy.

Inicjatywa Radnych wiąże się z koniecznością przeprowadzenia rozmów oraz konsultacji z gminami, które przystąpiły do porozumienia w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego. Obecnie integracja międzygminna swoim zasięgiem obejmuje terytoria 16 gmin: Biskupice, Czernichów, Iwanowice, Kocmyrzów – Luborzyca, Liszki, Michałowice, Mogilany, Niepołomice, Słomniki, Skała, Skawina, Świątyniki Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów oraz Zielonki.

W celu określania statusu mieszkańców płacących podatki w danej gminie, każda z gmin musiałaby podjąć odpowiednie kroki, aby stworzyć sposobność takiej weryfikacji, bądź wykreować własny program, np. analogiczny do „Karty Krakowskiej”. W przypadku wydawania przez poszczególne gminy Karty danej gminy, musiałyby one pełnić rolę nośnika biletów Komunikacji Miejskiej w Krakowie, akceptowany przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie. W przeciwnym przypadku, brak odpowiednich narzędzi weryfikujących mieszkańców danej gminy oraz wprowadzenia 3 wariantów dopłat w ramach zawartych porozumień międzygminnych spowoduje powstanie trudności w kontrolowaniu uprawnień do zakupu przez pasażera odpowiedniego biletu okresowego.

Dodatkowo, stworzenie minimum trzech wariantów cenowych „Kraków A” łączy się z potrzebą przeprowadzenia niezbędnych analiz technicznych, co jest procesem zdecydowanie kosztownym i czasochłonnym. Wprowadzenie tak wielu wariacji cenowych oraz podejmowanie innych istotnych zmian w systemie Komunikacji Miejskiej

w Krakowie, między innymi w automatach biletowych, wymaga szczegółowych opinii operatorów tego systemu.

Biorąc powyższe po uwagę, należy wskazać na możliwość wystąpienia trudności w zrealizowaniu paragrafu 2 projektu niniejszej uchwały, odnoszącego się do przedłożenia Radzie Miasta Krakowa propozycji stosownych uchwał do końca I kwartału 2020 roku.

Ponadto w projekcie przedmiotowej uchwały jako punkt odniesienia, przy budowaniu systemu dopłat do biletów transportu publicznego przez gminy aglomeracyjne, przyjęto cenę biletu sieciowego obowiązującego na I strefę biletową obejmującą obszar do granic administracyjnych Gminy Miejskiej Kraków w wysokości 106,00 zł. Natomiast, co do zasady mieszkańiec aglomeracji posługuje się biletem ważnym w I i II strefie biletowej, który aktualnie kosztuje 158,00 zł., a w przypadku beneficjenta programu Karty Krakowskiej, analogicznie jak wyżej, bilet taki jest w cenie 121,00 zł. Fakt ten wpływa bezpośrednio na wzrost ewentualnych kosztów ponoszonych przez gminy, które przystąpiłyby do porozumienia.

Niezależnie od powyższego zaznacza się, że Rada Miasta Krakowa podjęła wiele przywilejów do bezpłatnych przejazdów transportem zbiorowym, w tym w ostatnim okresie dla osób posiadających status weterana poszkodowanego. Należy zwrócić szczególną uwagę, że stale zmniejszają się dochody budżetu Miasta Krakowa ze sprzedaży biletów Komunikacji Miejskiej w Krakowie. Wskaźnik pokrycia kosztów dochodami z roku na rok się zmniejsza. W 2015 r. wyniósł on ok. 61%, w 2016 r. był na poziomie ok. 60%, w 2017 r. ok. 58%, a w 2018 r. jedynie ok. 55%. Natomiast w 2019 r. pomimo zmiany cen biletów obowiązujących od 1 maja 2019 r., wskaźnik pokrycia kształtuje się na poziomie 53%. Pomimo faktu, iż projekt uchwały nie przewiduje bezpośredniej utraty środków budżetowych z tytułu sprzedaży biletów Komunikacji Miejskiej w Krakowie, działania podejmowane w zakresie jego wdrożenia będą miały pośredni, a zarazem istotny wpływ na zmniejszenie budżetu Miasta Krakowa.