



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

KE-01.152.11.2023.DP

Kraków, 2023-02-10

Odpowiedź na petycję

Sprawa Petycja, w treści której zwrócono się z apelem zawierającym sprzeciw wobec podwyżek biletów transportu zbiorowego (powyżej poziomu inflacji) oraz z poparciem dla podwyżek opłat za parkowanie na obszarze Strefy Płatnego Parkowania.

Data pisma 16 stycznia 2023 r.
Data wpływu 16 stycznia 2023 r.
Znak sprawy KE-01.152.11.2023.DP

Janusz Kamiński *Pani!*

Odpowiadając na powyższą petycję, proszę o przyjęcie następujących wyjaśnień.

Na wstępie podkreślenia wymaga, że ustawowym celem wprowadzenia odpłatności za korzystanie z dróg publicznych jest oddziaływanie na zachowania komunikacyjne użytkowników dróg, a nie zaś efekt finansowy (np. w postaci dodatkowego dochodu dla Gminy Miejskiej Kraków).

W projekcie uchwały Rady Miasta Krakowa zmieniającej uchwałę nr LXXXIX/2177/17 w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za postój pojazdów

samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłaty abonamentowej dla niektórych użytkowników dróg oraz sposobu pobierania tych opłat, aktualnie zaproponowane ceny za parkowanie zostały ustalone na podstawie badań rotacji pojazdów przeprowadzonych w 2021 r. (podstrefa B i C) oraz w 2022 r. (podstrefa A). W załączeniu przekazuję wykresy podsumowujące napętnienie powierzchni parkingowej w podstrefach A, B i C.

W nawiązaniu do zawartego w treści petycji postulatu ewentualnego powiązania opłat za korzystanie z parkingów z kwestią wprowadzenia Strefy Czystego Transportu informuję, że zgodnie z uchwałą nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa z dnia 23 listopada 2022 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie, jedyną opłatą wprowadzoną ww. uchwałą jest opłata za wydanie nalepki, którą muszą być oznaczone samochody uprawnione do wjazdu i poruszania się po Strefie Czystego Transportu.

Przedmiotową należność ustalono w wysokości 5 zł, co wynika z uregulowań art. 39 ust. 11 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1083, z późn. zm.), określających maksymalną wysokość tej opłaty właśnie na poziomie 5 zł. Środki finansowe uzyskane z tytułu wydania ww. nalepki będą stanowić dochód Gminy Miejskiej Kraków, który planuje się wykorzystać głównie na zadania związane z jej dystrybucją.

Pomimo, iż ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych dopuszcza możliwość pobierania dodatkowej opłaty za wjazd do strefy pojazdów innych niż objęte włączeniami ustawowymi oraz gminnymi (w godzinach 9–17 w okresie nie dłuższym niż 3 lata od dnia ustanowienia Strefy Czystego Transportu), władze Miasta Krakowa nie zdecydowały się na wprowadzenie tego typu rozwiązania.

Mając na uwadze konieczność ograniczenia groźnych dla zdrowia zanieczyszczeń powietrza powstających w wyniku ruchu drogowego, nie dopuszczono więc do wjazdu za opłatą pojazdów, które nie spełniają minimalnych wymagań w zakresie emisji spalin.

W odniesieniu do kwestii cen biletów informuję, że w związku z rosnącą inflacją, cenami paliw i energii, koszty systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie (KMK) ciągle wzrastają. W rezultacie powyższej sytuacji, Miasto Kraków dokłada ponad 65% środków własnych na transport zbiorowy w celu zaspokojenia potrzeb przewozowych pasażerów.

Utrzymywanie się niskiego wskaźnika pokrycia kosztów rocznego funkcjonowania systemu KMK wpływami z biletów może skutkować zbilansowaniem budżetu Gminy Miejskiej Kraków, kosztem przesunięcia środków z pozostałych obszarów finansowanych z budżetu Miasta np. inwestycji czy też nauki.

Tym samym, z punktu widzenia organizatora publicznego transportu zbiorowego w Krakowie, koniecznym jest podjęcie działań polegających na korekcie cen i rodzajów biletów okresowych, zabezpieczających środki budżetowe na transport zbiorowy, celem utrzymania miejskich usług przewozowych na niezmiennym, wysokim poziomie.

Pragnę również zaznaczyć, że w ujęciu porównawczym za okres ostatniego dziesięciolecia (lata 2013-2023) aktualnie obowiązujące ceny biletów okresowych sieciowych KMK (na I strefę) są najniższe, bowiem w 2013 r. cena biletu miejskiego wynosiła 89 zł, zaś w 2023 r. cena biletu normalnego Mieszkańca to 80 zł (oraz ok. 70 zł przy zakupie biletu Półrocznego).

Dodatkowo, w 2018 r. wprowadzony został do sprzedaży bilet okresowy Mieszkańca dla beneficjentów programu pn. Karta Krakowska, który stanowi atrakcyjną ofertę dedykowaną mieszkańcom Miasta Krakowa. Cena biletu na przełomie ubiegłych lat uległa więc jedynie niewielkiej modyfikacji. Ponadto, Gmina Miejska Kraków oferuje szereg ulg do przejazdów bezpłatnych i ulgowych środkami KMK, w tym obejmujących dzieci i młodzież, co stanowi ofertę skierowaną do rodzin.

Biorąc pod uwagę fakt, iż ponad 80% osób nabywających bilety sieciowe na I strefę biletową kupuje bilety Mieszkańca, zasadnym jest skorygowanie cennika biletów KMK w tym zakresie.

Niezależnie od powyższych okoliczności należy podkreślić, iż ostateczna decyzja dotycząca kształtu taryfy Komunikacji Miejskiej w Krakowie należy do kompetencji Rady Miasta Krakowa.

Jednocześnie żywię głębokie przekonanie, że wszystkie podejmowane przez Gminę Miejską Kraków działania przyczynią się do stworzenia warunków do zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego z jednoczesnym uwzględnieniem wzrastającego sukcesywnie zapotrzebowania na miejsca postojowe.

Wyrażam nadzieję, że powyższe wyjaśnienia zostaną przez Państwa przyjęte oraz zwracam się z prośbą o poinformowanie o treści niniejszego pisma wszystkich zainteresowanych przedmiotową sprawą osób.

Z poważaniem,

z up. PREZYDENTA MIASTA

Andrzej Kulig
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat,
2. aa

Do wiadomości:

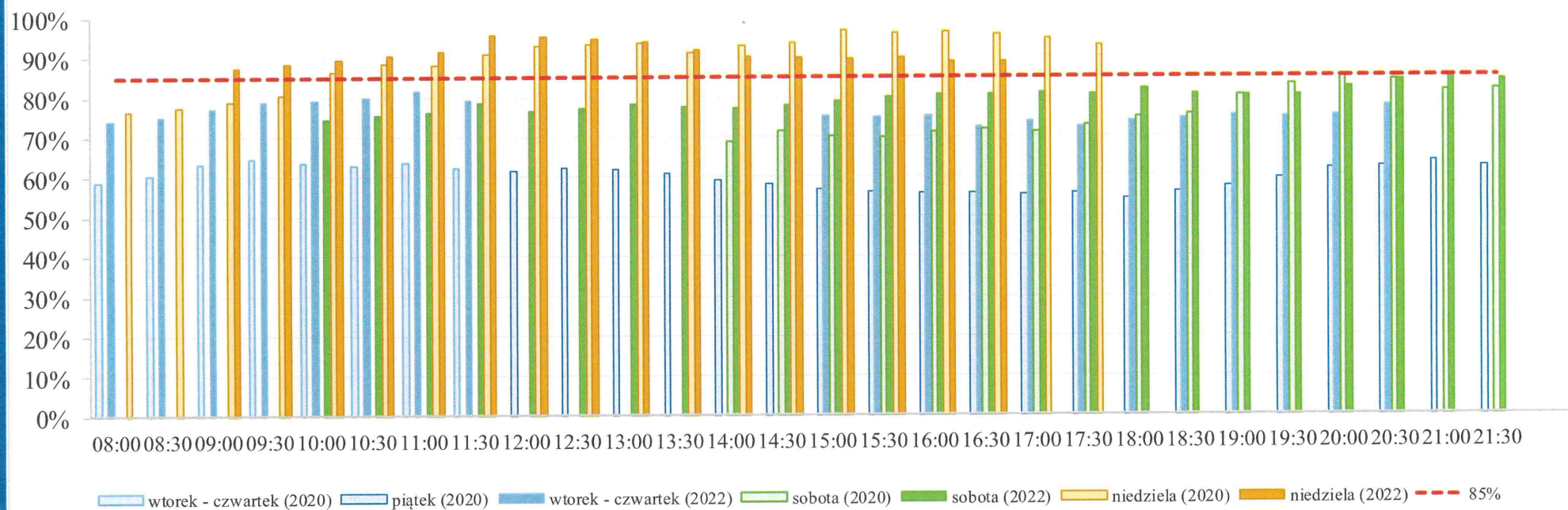
1. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie,
2. Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu UMK,
3. Zarząd Dróg Miasta Krakowa.

Załączniki:

1. Wykres – Napełnienie powierzchni parkingowej (Podstrefa A),
2. Wykres – Napełnienie powierzchni parkingowej (Podstrefa B),
3. Wykres – Napełnienie powierzchni parkingowej (Podstrefa C).

Informacja o przetwarzaniu danych osobowych znajduje się w Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Krakowa: https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=97749.

Podstrefa A



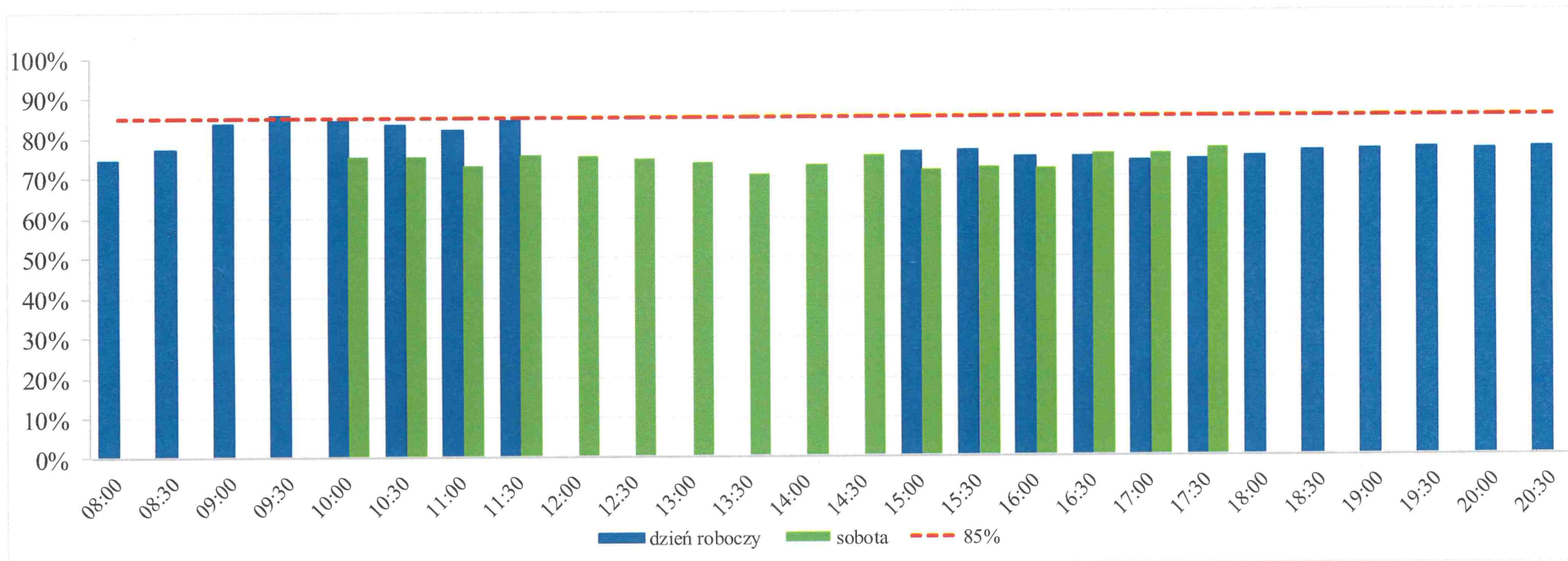
Napełnienie powierzchni parkingowej

procentowy udział miejsc, w których odbywa się parkowanie - z uwzględnieniem pojazdów parkujących poza miejscami wyznaczonymi (na wjazdach na posesję, na trawniku, chodniku/jezdni poza wyznaczoną powierzchnią parkingową)
~ jako 100% przyjęto maksymalną liczbę pojazdów parkujących w danym dniu w wyznaczonej przestrzeni parkingowej

Dane: Badania 2020/2022



Podstrefa B



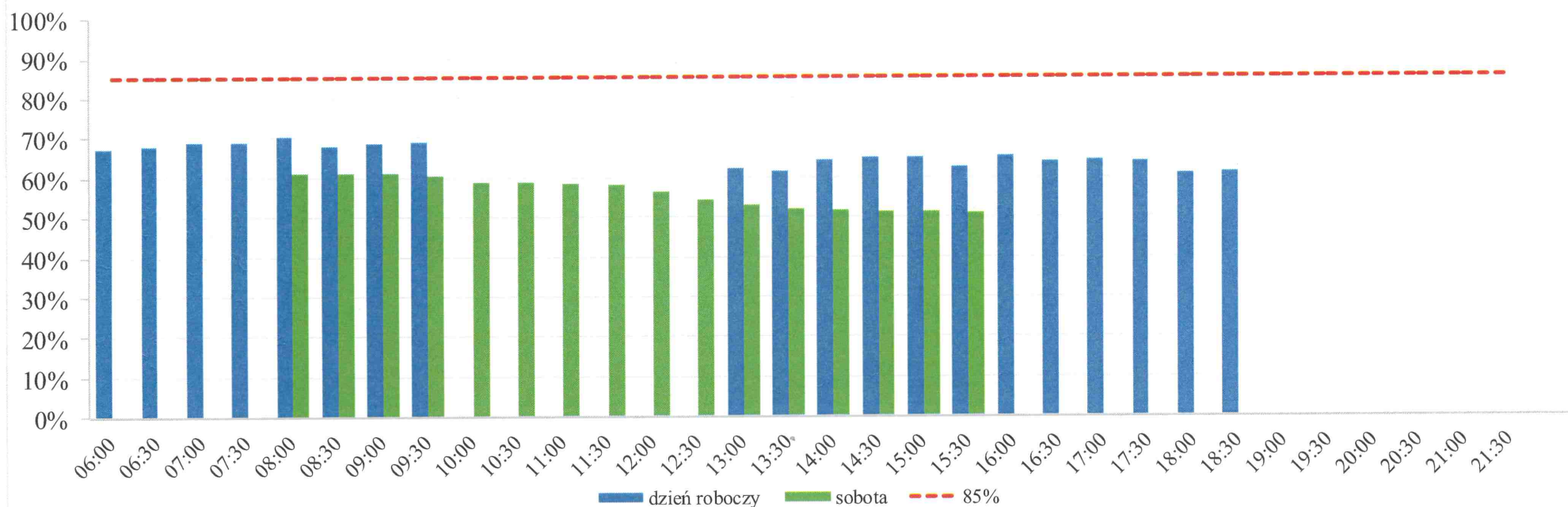
Napełnienie powierzchni parkingowej

procentowy udział miejsc, w których odbywa się parkowanie - z uwzględnieniem pojazdów parkujących poza miejscami wyznaczonymi (na wjazdach na posesję, na trawniku, chodniku/jezdni poza wyznaczoną powierzchnią parkingową)
~ jako 100% przyjęto maksymalną liczbę pojazdów parkujących w danym dniu w wyznaczonej przestrzeni parkingowej

Dane: Badania 2021



Podstrefa C



Dane: Badania 2021

Napełnienie powierzchni parkingowej

procentowy udział miejsc, w których odbywa się parkowanie - z uwzględnieniem pojazdów parkujących poza miejscami wyznaczonymi (na wjazdach na posesję, na trawniku, chodniku/jezdni poza wyznaczoną powierzchnią parkingową)

~ jako 100% przyjęto maksymalną liczbę pojazdów parkujących w danym dniu w wyznaczonej przestrzeni parkingowej

