

**UCHWAŁA NR .....**  
**RADY MIASTA KRAKOWA**  
**Z DNIA .....**

w sprawie ustalenia kierunków działania dla Prezydenta Miasta Krakowa dotyczących umożliwienia zakupu biletów komunikacji miejskiej, których cena uzależniona byłaby od liczby przejechanych przez pasażera przystanków

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U z 2020r. poz. 713 z późn. zm.) Rada Miasta uchwała co następuje:

§ 1

Ustala się kierunki działania dla Prezydenta Miasta Krakowa polegające na podjęciu wszelkich możliwych i dopuszczalnych prawem działań, zmierzających do umożliwienia zakupu biletów komunikacji miejskiej, których cena uzależniona byłaby od liczby przejechanych przez pasażera przystanków.

§ 2

W przypadku zaistnienia jakichkolwiek wątpliwości natury interpretacyjnej zapisy zawarte w niniejszej uchwale należy rozumieć wyłącznie oraz jedynie jako wytyczną, zalecenie, sugestię, cel, priorytet czy też wskazówkę o charakterze ogólnym, skierowane przez Radę Miasta Krakowa do Prezydenta Miasta Krakowa, co niezależnie od innych form interpretacji stanowi wykładnię autentyczną, posiadającą formalną moc wiążącą co do norm przez siebie uchwalonych, dokonaną przez Radę Miasta Krakowa jako organ stanowiący Gminy Miejskiej Kraków.

§ 3

Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Krakowa.

§ 4

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

## UZASADNIENIE

W ostatnim czasie nastąpiło wiele zmian w systemie komunikacji zbiorowej w Krakowie, obejmowały one przede wszystkim cenę biletów. Opłaty za bilety jednorazowe znacznie wzrosły, uderzając najmocniej w tych, którzy z transportu publicznego korzystają sporadycznie, często rezygnując z przejazdu samochodem. Ciekawym rozwiązaniem funkcjonującym między innymi w Poznaniu czy Londynie jest umożliwienie pasażerom komunikacji zbiorowej uiszczania opłaty za przejazd, której wysokość ustalana jest na podstawie liczby przejechanych przystanków. Powyższy system przez jego użytkowników uważany jest za bardziej sprawiedliwy, ponieważ płacimy tylko za tyle, ile faktycznie zdołaliśmy przejechać. Co więcej, często zdarza się, że zakupiony bilet czasowy ze względu na wydłużony czas podróży, nie pozwala zrealizować przejazdu, który według rozkładu powinien być możliwy, tym samym kupujący ponosi odpowiedzialność między innymi za korki, chociaż sam korzysta z transportu zbiorowego. W Poznaniu mieszkańcy mogą korzystać z kart imiennych typu PEKA, zbliżają kartę do kasownika przy wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu, a opłata automatycznie pobierana jest z ich konta. Obowiązuje taryfa degresywna, czyli cena za kolejne przystanki maleje wraz z długością podróży. Przykładowo za pierwszy przystanek pasażer uiszcza opłatę w wysokości 72 groszy, za dwa kolejne 60 groszy i tak stopniowo opłaty maleją. Powyżej ośmiu przystanków pasażer zapłaci już tylko 8 groszy za każdy kolejny. Dodatkowo, jeśli w ciągu jednego dnia pasażer korzystający z karty wyda na przejazdy kwotę stanowiącą równowartość ceny biletu jednorazowego czasowego 24-godzinnego, dalsze opłaty nie są już naliczane.

Niewątpliwie powyższe rozwiązanie będzie wymagało zmiany obecnego systemu, dlatego też projekt uchwały ma charakter kierunkowy. Wzorem Łodzi można uruchomić program pilotażowy na liniach, którymi podróżuje znaczna część pasażerów komunikacji miejskiej, a następnie stopniowo poszerzać go o dodatkowe trasy.