



Wrocław, 24 czerwca 2021 r.

**Pan
Bohdan Aniszczyk
Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia**

WTR-O.7030.5.2020.MO

W odpowiedzi na pismo Pana Przewodniczącego nr BRM-DPP.152.62021.AW z dnia 17 maja br. dotyczące ustosunkowania się do treści petycji z dnia 14 maja br. przedstawionej Radzie Miejskiej Wrocławia przez Wrocławskie Koło Partii Zieloni, w sprawach:

- 1) przywrócenia ceny biletów sprzed wprowadzenia podwyżki w dniu 23 lipca 2020 r. uchwałą nr XXV/670/20 Rady Miejskiej Wrocławia, z zastrzeżeniem pkt. 2,
- 2) wprowadzenia pilotażowo - na okres roku - opłaty za bilet roczny imienny na 365 dni na wszystkie linie w kwocie 365 złotych normalny i 180 złotych ulgowy, z możliwością kwartalnego rozliczenia w ratach,
- 3) zobowiązania Prezydenta Wrocławia przez Radę Miejską Wrocławia do przedłużenia porozumień z Kolejami Dolnośląskimi S.A. i Polregio Sp. z o.o. w zakresie honorowania biletów komunikacji miejskiej w pociągach tych przewoźników,

uprzejmie wyjaśniam, co następuje.

Ad 1.

Ustosunkowując się do wniosku autorów petycji o przywrócenie cen biletów sprzed 1 stycznia 2021 r., należy wskazać, iż w tym zakresie kierowali już oni do Prezydenta Wrocławia oraz Rady Miejskiej Wrocławia petycję, która nie została uwzględniona (uchwałą nr XXVI/750/20 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 17 września 2020 r.) W związku z powyższym pragnę podkreślić, iż podtrzymuję złożone wówczas szczegółowe wyjaśnienia, dotyczące uzasadnienia wprowadzenia

oraz prognozowanych skutków uchwały nr XXV/670/20 z dnia 23 lipca br., na podstawie której zmianie uległy ceny biletów.

Jednocześnie pragnę wskazać, iż dane dotyczące ilości sprzedanych biletów przedstawiane przez wnioskodawców są nierzetelne, zaś wnioski wyciągnięte na ich podstawie przez autorów petycji nieprawdziwe. Podwyżka cen biletów jednorazowych i czasowych nie „wypłoszyła pasażerów MPK”.

W przedmiotowym piśmie wskazane jest, iż w przypadku biletów jednorazowych nastąpił spadek sprzedaży w miesiącach styczeń-kwiecień z ok. 500 000 szt. na ok. 300 000 szt. Zaprezentowane dane nie uwzględniały pełnej sprzedaży biletów jednorazowych w kwietniu oraz nie zawierały informacji o wzrastającej tendencji w sprzedaży biletów czasowych, które stanowią uzupełnienie taryfy. Sprzedaż ww. biletów (w szt.) w okresie styczeń – maj 2021 r. przedstawia się następująco:

	I	II	III	IV	V
bilety jednorazowe	506 tys.	446 tys.	433 tys.	374 tys.	526 tys.
bilety czasowe	1.082 tys.	1.242 tys.	1.310 tys.	1.076 tys.	1.468 tys.
RAZEM	1.588 tys.	1.688 tys.	1.743 tys.	1.450 tys.	1.994 tys.

Z powyższych danych wynika, iż mamy do czynienia z tendencją wzrostową w zakresie sprzedaży przedmiotowych biletów, z wyjątkiem spadku spowodowanego wprowadzonymi od 20 marca br. (i stopniowo znoszonymi w końcu kwietnia br.) obostrzeniami w zw. z pandemią COVID-19.

Podkreślić należy, że sprzedaż biletów w poszczególnych miesiącach każdego roku wynika również z takich czynników, jak: dni wolne od nauki i pracy (liczba sobót i niedziel, święta, ferie), liczba dni w miesiącu.

Na podstawie powyższego można stwierdzić, że liczba przewożonych pasażerów komunikacji miejskiej ma tendencję zwykłą.

W zakresie cen biletów okresowych przypominam, iż dla mieszkańców Wrocławia stale korzystających z komunikacji miejskiej oraz rozliczających podatek dochodowy we Wrocławiu (i uczestniczących w programie „Nasz Wrocław”) ceny biletów okresowych imiennych nie uległy zmianie, zatem nietrafny jest zarzut wnioskodawców, iż to „na mieszkańców i mieszkanki Wrocławia został przeniesiony finansowy ciężar spowodowany potrzebą zrównoważenia budżetu miasta”.

Należy również podkreślić, iż nieprawdziwe są przedstawione przez autorów pisma dane dotyczące sprzedaży biletów rocznych „Nasz Wrocław”, bowiem nie uwzględnili oni w nich biletów ulgowych. Pomijając powyższe, należy wskazać,

iż wyniki sprzedażowe w zakresie biletów rocznych są najbardziej wrażliwe na obecnie panującą, niestabilną sytuację trwającą wciąż pandemii COVID-19, która skutkuje m.in. tym, iż znaczna część pracowników funkcjonuje w trybie pracy zdalnej, zajęcia akademickie odbywają się w trybie hybrydowym, a potencjalni nabywcy biletów rocznych nie są w stanie w tak długiej perspektywie czasowej przewidzieć, czy w wyniku pandemii nie zostaną wprowadzone przez Państwo regulacje ograniczające ich aktywności życiowe, powodujące brak konieczności przemieszczania się.

Te same okoliczności mają negatywny wpływ na sprzedaż biletów rocznych spoza taryfy „Nasz Wrocław” w cenie 1050 zł normalny (525 zł ulgowy). Warto jednak zauważyć, że pasażerowie zamierzający podróżować komunikacją miejską Wrocławia przez tak długi okres, są jednocześnie w większości mieszkańcami Wrocławia i wrocławskimi podatnikami, a co za tym idzie po zarejestrowaniu w programie „Nasz Wrocław” mogą oni korzystać z tańszej taryfy. Trudno zatem w tym kontekście oczekiwać wysokiego wolumenu sprzedaży biletów rocznych w wyższych cenach.

Ad 2.

Odnosząc się do kwestii dotyczącej wprowadzenia biletu na 365 dni dla wszystkich pasażerów, który kosztowałby 365 zł, wniosek ten należy zaopiniować negatywnie.

Jako wzorzec proponowanych regulacji autorzy pisma wskazują bilet obowiązujący w Wiedniu, gdzie w 2012 roku została obniżona cena biletu rocznego na komunikację miejską z 449 € na 365 €, co skutkowało wzrostem sprzedaży tych biletów w latach 2012-2018 z 663 tys. szt. do 850 tys. szt.

Przez wnioskodawców pominięte zostały jednak inne statystyki dotyczące skutków obniżenia ceny rocznego biletu w stolicy Austrii, tj. np. fakt, iż w pierwszym roku od wdrożenia (2013) liczba sprzedanych biletów rocznych wzrosła o prawie o 80 tys. szt. ale przyrost liczby pasażerów wyniósł zaledwie 9% (poniżej średnich z lat poprzednich). Nastąpił również wzrost udziału transportu publicznego w sposobach poruszania się mieszkańców Wiednia o 1% (z 37% do 38%), ale okazał się on chwilowy - odnotowano następnie spadki do poziomu sprzed reformy biletowej (29%). Trudno zatem wnioskować, iż wprowadzone zmiany w cenie biletu rocznego przyciągnęły nowych pasażerów do wiedeńskiej komunikacji publicznej.

Podkreślić również należy, iż wnioskodawcy zdają się całkowicie ignorować odmienne uwarunkowania dotyczące wielkości i realiów ekonomicznych Wrocławia

i stolicy Austrii. Wiedeń bowiem będący piątym pod względem liczby ludności miastem w Europie (ok. 1,9 mln mieszkańców) posiada kilkunastokrotnie większy budżet miejski w wysokości 15,1 mld €, a także sieć komunikacyjną na którą składają się: metro, kolej miejska, tramwaje oraz autobusy o łącznej długości 1150 km, która przewiozła w 2020 roku 574 mln pasażerów (we Wrocławiu ok. 200 mln w 2019 r.).

Bardzo daleko idącym uproszczeniem jest również przyjęcie, iż wartości 365 € w Austrii jest porównywalna z wartością 365 zł w naszym kraju. Wystarczy jedynie porównać podstawowe koszty eksploatacyjne jak np. koszty paliwa ON - w Austrii jego cena wynosi 1,21 €/l (5,39 zł) natomiast w Polsce - 5,19 zł/l. Powyższe ceny powodują, iż operator transportu publicznego w Wiedniu za kwotę 365 € dokonałby zakupu 302 litrów ON, natomiast we Wrocławiu za 365 zł mógłby kupić jedynie 70 litrów ON. Podobna relacja zachodzi również w przypadku ceny kwh energii elektrycznej.

Dodatkowo gdyby chcieć zastosować podobne relacje cenowe i czynniki ekonomiczne, w tym siłę nabywczą pieniądza w Polsce i Austrii – bilet roczny w Polsce powinien kosztować ok. 1500 zł.

Ponadto wprowadzenie proponowanego przez Wrocławskie Koło Partii Zieloni rozwiązania, skutkowałoby koniecznością przebudowy całej taryfy biletowej, w postaci obniżki cen biletów okresowych. Oczywiście jest bowiem, iż nie znalazłyby nabywców w obowiązujących aktualnie cenach np. bilety semestralne „Nasz Wrocław” za 300 zł (4 miesięczny) lub 370 zł (5 miesięczny). Nieatrakcyjna stałaby się również cena najpopularniejszych biletów okresowych - 30-dniowych na wszystkie linie (90 zł/110 zł), bowiem cena biletu rocznego (za 365 zł) stanowiłaby równowartość czterech biletów 30-dniowych „Nasz Wrocław” albo trzech biletów 30-dniowych normalnych.

Najważniejszą konsekwencją przedstawionego pomysłu są jednak prognozowane skutki finansowe. Z przeprowadzonych analiz wynika bowiem, że ukształtowanie ceny rocznego biletu na poziomie 365 zł i związane z tym prawie całkowite obniżenie atrakcyjności cenowej pozostałych biletów okresowych, spowodowałoby zmniejszenie dochodów Miasta z tytułu sprzedaży biletów o około 30 mln zł.

Na marginesie wspomnieć trzeba, iż wrocławskie bilety roczne w aktualnych cenach (800zł/1050zł), są jednymi z najtańszych biletów rocznych w dużych miastach Polski, zarówno w kategorii biletów przeznaczonych dla mieszkańców (np. w Łodzi taki bilet kosztuje 774 zł, w Poznaniu – 949 zł, w Krakowie najtańszym rozwiązaniem są 2 bilety półroczne w cenie 840 zł) jak i biletów dla pasażerów niebędących mieszkańcami (w Poznaniu – 1199,50 zł, w Łodzi

najtańsze rozwiązanie - cztery bilety 3 mies. za 1152 zł, w Krakowie najtańsze rozwiązanie - cztery bilety 3 mies. za 1776 zł.)

Reasumując, przedstawioną w pkt 2 petycji propozycję uznać należy za nieefektywną w zakresie zachęcenia nowych pasażerów do korzystania z komunikacji miejskiej, nieadekwatną w kontekście realiów ekonomicznych oraz potencjalnie przynoszącą ogromny spadek dochodów Miasta z tytułu sprzedaży biletów komunikacji miejskiej.

Ad 3.

Odnosząc się do wyrażonej przez wnioskodawców potrzeby kontynuowania umowy Gminy Wrocław z przewoźnikami kolejowymi tj. Kolejami Dolnośląskimi S.A. i Polregio Sp. z o.o., na podstawie której pasażerowie posługujący się biletami miejskiej komunikacji zbiorowej mogą podróżować pociągami na terenie Wrocławia informuję, iż podstawowym celem Miasta jest jak najefektywniejsze zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców, a wszystkie dotychczas podejmowane działania są kierowane na utrzymanie współpracy w zakresie przedmiotowej umowy.

Zwracam jednak uwagę, iż przedstawione przez spółki kolejowe Miastu oferty kontynuowania współdziałania, obejmują znaczny wzrost wynagrodzenia za honorowanie biletów, który nie został poparty możliwym do zaakceptowania uzasadnieniem. Z uwagi na obowiązujące Gminę Wrocław zasady celowego, racjonalnego oraz gospodarnego wydatkowania środków publicznych, oferty te nie mogły zostać przyjęte. Na powyższe mają również wpływ znacznie zmienione (z powodu pandemii) wyniki finansowe Miasta.

Aktualnie obowiązująca umowa obowiązuje do dnia 30 czerwca br. i zapewniam, iż w dalszym ciągu poszukiwane są rozwiązania, których efektem będzie wypracowanie kompromisu pozwalającego utrzymać współpracę ze spółkami kolejowym w zakresie utrzymania dotychczas obowiązujących zasad podróżowania pociągami w granicach Wrocławia. Miasto opracowało również alternatywną formę wsparcia kolejowego transportu pasażerskiego we Wrocławiu w postaci nowego biletu „Nasz Wrocław Kolej” – wprowadzone uchwałą nr XXXIX/1062/21 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 17 czerwca 2021 r.

Do wiadomości:
Wydział Partycypacji Społecznej
Sporządził:
Michał Oktobrowicz
Główny specjalista
nr tel. 71-777-78-74

Z-CA DYREKTORA DEPARTAMENTU

Marek Zabiński