



Wrocław, 5 kwietnia 2023 r.

Pan
Sergiusz Kmiecik
Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia

WTR-O.152.1.2023.JM

W odpowiedzi na pismo Pana Przewodniczącego nr BRM-DPP.152.3.2023.AW z dnia 20 lutego br. w sprawie ustosunkowania się do treści petycji z dnia 16 lutego br. przedstawionej Radzie Miejskiej Wrocławia przez Wrocławskie Koło Partii Zieloni, dotyczącej:

- 1) wprowadzenia biletu imiennego 365-dniowego na wszystkie linie za kwotę 365 złotych (182,50 zł ulgowy) oraz przywrócenia cen pozostałych biletów imiennych do wysokości sprzed ostatniej podwyżki niezależnie od udziału w programie „Nasz Wrocław”,
- 2) wprowadzenia na wzór Kolei Mazowieckich systemu zakupu imiennych biletów komunikacji miejskiej dla klientów biznesowych poprzez zapewnienie zniżki na poziomie 35% na zakup co najmniej 10 biletów imiennych 365-dniowych na wszystkie linie dla pracowników przedsiębiorstwa jako elementu programów benefitów pracowniczych,

przedstawiam stanowisko w wyżej wymienionych sprawach.

Ad 1.

Przedmiotowa petycja w zakresie przywrócenia cen biletów sprzed 1 stycznia 2021 r., jest już kolejną petycją kierowaną przez Wrocławskie Koło Partii Zieloni do Rady Miejskiej Wrocławia i Prezydenta Wrocławia w tej sprawie (petycja z dnia 21 lipca 2020 r. nie uwzględniona uchwałą nr XXVI/750/20 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 17 września 2020 r.; petycja z dnia 14 maja 2021 r., nie uwzględniona uchwałą nr XLII/1111/21 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 8 lipca 2021 r.).

W obu wyżej wymienionych petycjach wnioskowano m.in. o przywrócenie rodzajów i cen biletów komunikacji miejskiej do poziomu sprzed 1 stycznia

2021 r., tj. do stanu przed wejściem w życie uchwały nr XXV/670/20 z dnia 23 lipca 2020 r. w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe świadczone środkami lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Wrocław oraz sposobu ustalania wysokości opłaty dodatkowej i manipulacyjnej.

W uzasadnieniu do projektu uchwały z dnia 23 lipca 2020 r., na podstawie której od dnia 1 stycznia 2021 r. podwyższone zostały ceny niektórych biletów wskazywano m.in.: że zmiana dotyczyła cen biletów jednorazowych i okresowych (czasowych, imiennych, aglomeracyjnych) i grupowych, przy jednoczesnym pozostawieniu na dotychczasowym poziomie cen biletów okresowych imiennych dla osób rozliczających podatek dochodowy we Wrocławiu, uczestniczących w miejskim programie „Nasz Wrocław”. W związku z tym dotyczyła w szczególności osób nie będących stałymi użytkownikami komunikacji miejskiej, korzystających z niej sporadycznie, osób przyjezdnych. Nie dotyczyła natomiast pasażerów dojeżdżających codziennie do pracy czy uczelni komunikacją miejską, rozliczających się we Wrocławiu z podatku dochodowego. W związku z tym wprowadzona zmiana nie mogła być przyczyną odejścia ich z komunikacji. Przyjęte rozwiązanie miało stanowić zachętę dla mieszkańców Wrocławia do aktualizacji miejsca zamieszkania w urzędzie skarbowym, co również ma wpływ na zwiększenie dochodów Gminy.

Analizując przytoczone przez autorów petycji z dnia 16 lutego br. argumenty za przywróceniem cen biletów do stanu sprzed 1 stycznia 2021 r. należy zauważyć, że dane ze sprzedaży biletów zostały zaprezentowane wybiórczo (tylko rok 2019 i 2022, niepełny zakres taryfy biletowej). W związku z tym wyciągnięte na ich podstawie wnioski są błędne i nie powinny stanowić podstawy do zmiany (obniżenia) cen.

W uzasadnieniu petycji autor powołuje się tylko na wyniki sprzedaży biletów osiągnięte w roku 2019 i 2022. Natomiast w celu wyciągnięcia wniosków należy przyrzeć się całemu procesowi sprzedaży i wynikach osiągniętych w cyklicznych (np. rocznych) odstępach czasowych. Analizując sprzedaż biletów w okresie od 2020 r., kiedy to w związku z COVID -19 nastąpiło gwałtowne zmniejszenie sprzedaży biletów (będące skutkiem m.in. wprowadzonych mocą prawa znacznych ograniczeń w zakresie dopuszczalnej liczby osób w pojazdach komunikacji miejskiej), do 2022 r. można zaobserwować wyraźny trend wzrostowy. Taka teza oparta jest na następujących danych o sprzedaży biletów:

Rodzaj biletów	2019 [szt.]	2020 [szt.]	2021 [szt.]	2022 [szt.]
Jednorazowe (w tym grupowe)	10,2 mln	6,8 mln	7,5 mln	8,6 mln
Czasowe	23,8 mln	14,1 mln	18,7 mln	24,2 mln
Okresowe (w tym aglomeracyjne)	0,94 mln	0,58 mln	0,64 mln	0,83 mln
RAZEM	34,84 mln	21,48 mln	26,84 mln	33,63 mln

co przekłada się na wskaźniki wzrostu (liczone w stosunku do roku poprzedniego):

Rodzaj biletów	2020	2021	2022
Jednorazowe (w tym grupowe)	-	10%	15%
Czasowe	-	33%	29%
Okresowe (w tym aglomeracyjne)	-	10%	30%
RAZEM	-	25%	25%

Wartość sprzedanych biletów we wskazywanym okresie wyniosła:

Rodzaj biletów	2019 [zł]	2020 [zł]	2021 [zł]	2022 [zł]
Jednorazowe (w tym grupowe)	28,1 mln	18,9 mln	26,2 mln	33,4 mln
Czasowe	62,5 mln	35,4 mln	56,6 mln	77,7 mln
Okresowe (w tym aglomeracyjne)	83,0 mln	50,5 mln	57,8 mln	76,8 mln
RAZEM	173,6 mln	104,8 mln	140,5 mln	187,9 mln

co daje odpowiednio wzrost (liczony w stosunku do roku poprzedniego):

Rodzaj biletów	2020	2021	2022
Jednorazowe (w tym grupowe)	-	39%	27%
Czasowe	-	60%	37%
Okresowe (w tym aglomeracyjne)	-	14%	33%
RAZEM	-	14%	34%

Jednocześnie podkreślić należy, że biorąc pod uwagę dane sprzedażowe osiągnięte w roku 2023 w stosunku do analogicznego okresu roku 2022, nadal zauważa się utrzymującą tendencję wzrostową. Porównanie sprzedaży w okresie od stycznia do marca roku 2022 do analogicznego okresu roku 2023 przedstawia poniższa tabela:

Rodzaj biletów	I-III 2022 szt.	I-III 2023 szt.	I-III 2022 zł	I-III 2023 zł
Jednorazowe (w tym grupowe)	1,68 mln	1,96 mln	6,40 mln	7,70 mln
Czasowe	4,99 mln	6,46 mln	15,54 mln	20,50 mln
Okresowe (w tym aglomeracyjne)	0,19 mln	0,25 mln*	18,06 mln	23,79 mln*
RAZEM	6,86 mln	8,67 mln	40,00 mln	51,99 mln

(* na dzień 4.04.2023 r. brak pełnego raportu ze sprzedaży biletów aglomeracyjnych w marcu br.)

Co daje odpowiednio wzrost:

Rodzaj biletów	Szt.	zł
Jednorazowe (w tym grupowe)	17%	20%
Czasowe	29%	16%
Okresowe (w tym aglomeracyjne)	32%	32%
RAZEM	26%	30%

Jak widać z zaprezentowanych wyników, poczynwszy od 2021 r. wyraźnie widać wzrost sprzedaży biletów (zarówno liczbowy, jak i kwotowy). Co więcej, sprzedaż w okresie styczeń – marzec 2023 roku przekroczyła już wartości z analogicznego okresu 2019 roku.

Podkreślić należy, że niezmiennie ważnym faktem mającym wpływ na wielkość sprzedaży biletów był obowiązujący w kraju od 20 marca 2020 r. do 16 maja 2022 r. stan epidemii COVID-19. Tak więc rok 2022 nie był rokiem „postpandemicznym”, jak to zostało to określone w petycji. W związku z tym naturalną konsekwencją było ograniczenie w tym czasie liczby pasażerów komunikacji miejskiej. Wynikało to zarówno ze względu na obowiązujące czasowo przepisy prawa, jak również na przyjęte przez poszczególne podmioty sposoby realizacji swoich zadań. Przykładem tego mogą być np. niektóre uczelnie wyższe w mieście, które od początku epidemii do końca roku akademickiego 2021/2022 kontynuowały naukę w systemie zdalnym bądź hybrydowym, co przełożyło się na liczbę studentów przebywających w tym czasie we Wrocławiu, a tym samym na

sprzedaż biletów (zwłaszcza okresowych, w tym semestralnych). Analogiczne decyzje, których skutki miały odzwierciedlenie w zmniejszeniu sprzedaży biletów, podjęto wiele przedsiębiorstw, a część z nich (szczególnie w sektorze IT) do dzisiaj działa w trybie pracy zdalnej, bądź hybrydowej.

Na marginesie, w zaprezentowanych wynikach nie ujęto danych dotyczących biletów 7-dniowych „Nasz Wrocław” oraz biletów aglomeracyjnych, które są również biletami wrocławskiej komunikacji miejskiej, a ich sprzedaż przekłada się bezpośrednio na prezentowane liczby pasażerów.

Podsumowując: mimo trwającego do maja 2022 r. okresu pandemii i szeregu wynikających z tego ograniczeń w komunikacji miejskiej, wprowadzona od 1 stycznia 2021 r. uchwałą nr XXV/670/20 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 23 lipca 2020 r. zmiana cen biletów przyniosła w roku 2021 i 2022 prognozowane zmiany w budżecie Gminy (wzrost rocznej wartości sprzedanych biletów o 35,7 mln zł, a następnie o 47,4 mln zł).

Odnosząc się do wskazywanej przez autora petycji liczby pasażerów należy zwrócić uwagę, że określa się ją w sposób statystyczny według algorytmów liczenia (określanych przez Główny Urząd Statystyczny), opierających się na strukturze sprzedaży biletów. Szacowane w ten sposób liczby pasażerów w latach 2011-2018 przedstawia poniższa tabela:

2011	173,4 mln
2012	186,9 mln
2013	192,9 mln
2014	195,9 mln
2015	199,9 mln
2016	202,4 mln
2017	207,2 mln
2018	201,6 mln
2019	192,4 mln*
2020	121,3 mln**
2021	135,6 mln**
2022	173,1 mln**

*pierwszy pełen rok obowiązywania bezpłatnej komunikacji miejskiej dla uczniów szkół podstawowych, ponadpodstawowych, gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych – nie dłużej niż do ukończenia 21 roku życia

**pandemia COVID-19

Biorąc pod uwagę sprzedaż biletów (w sztukach), począwszy od 2021 obserwuje się powrót pasażerów, którzy odeszli z komunikacji miejskiej w 2020 roku

z powodu epidemii COVID-19. Podkreślić należy, że w związku z wskazanymi wyżej algorytmami, prezentowana za 2022 r. statystyczna liczba pasażerów nie zawiera danych dotyczących przewiezionych uchodźców z Ukrainy, którym przyznano prawo do bezpłatnych przejazdów (w okresie od 26 lutego do 30 czerwca 2022 r. - wszystkim przybyłym do Polski po 24 lutego 2022 r.; do 30 września 2023 r., - uczniom pozostającym w ukraińskim systemie kształcenia; do czasu ukończenia nauki lub 21 roku życia – dzieciom ukraińskim uczącym się w szkołach polskich). Brak jest dokładnych informacji dotyczących liczebności obywateli Ukrainy podróżujących po Wrocławiu, poszukujących czasowego lub stałego schronienia w naszym mieście. Unia Metropolii Polskich bazując na danych z kwietnia 2022 r. wskazywała na obecność we Wrocławiu prawie 200 tys. obywateli Ukrainy.

Interpretacja zaprezentowanego w petycji spadku liczby „użytkowników MPK” aż o 20% w latach 2011-2018 jest również błędna. Biorąc pod uwagę przedstawione w tabeli wyżej dane, widać że do 2017 roku następował regularny wzrost liczby pasażerów. Wskazywana przez wnioskodawcę zmiana liczby pasażerów nastąpiła dopiero w roku 2018 w stosunku do roku 2017. Zmiana ta była „pozornym” spadkiem, wynikała bowiem ze wskazanego wyżej sposobu określania liczby pasażerów w oparciu o sprzedane bilety. Ponieważ od 1 września 2018 r. - uchwałą nr LIII/1271/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 5 kwietnia 2018 r. - przyznano uczniom szkół podstawowych, ponadpodstawowych, gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych – nie dłużej niż do ukończenia 21 roku życia, prawo do bezpłatnych przejazdów, zmniejszyła się liczba sprzedanych biletów, a tym samym statystyczna liczba przewiezionych pasażerów.

Błędem jest również wskazywanie kolejnego spadku liczby pasażerów o 17% (rok 2019 do roku 2022). Analogicznie, jak do wzrostu sprzedaży biletów, należy w sposób ciągły (a nie punktowy) podejść do podawanej liczby pasażerów, która jak widać w prezentowanej wyżej tabeli, w roku 2021 i 2022 przyjmuje wartości wzrostowe w stosunku do roku poprzedniego.

Biorąc pod uwagę wskazane wyżej czynniki społeczne oraz zaprezentowane wyniki sprzedaży biletów i liczby pasażerów wyraźnie widać, że następuje regularny powrót pasażerów do komunikacji zbiorowej. „Kosmiczne podwyżki” obowiązujące od 1 stycznia 2021 r. nie spowodowały więc spadku „liczby użytkowników MPK”.

Wskazać należy również, że ceny biletów obowiązujące we Wrocławiu nie odbiegają w żaden sposób od cen obowiązujących w innych miastach Polski, a wprowadzanie „kart mieszkańca” i przywilejów z nich wynikających jest naturalnym przejawem dbałości organów i jednostek stanowiących miejscowe

prawo o swoich mieszkańców, którzy poprzez odprowadzane podatki współfinansują usługi miejskie, w tym komunikację zbiorową.

Mając na uwadze przytoczone argumenty, sytuację gospodarczą oraz wskaźniki ekonomiczne (inflacja), przywracanie cen biletów do obowiązujących sprzed 1 stycznia 2021 r. jest nieuzasadnione.

Odnosząc się do kwestii dotyczącej wprowadzenia, wzorem Wiednia, biletu na 365 dni dla wszystkich pasażerów w cenie 365 zł przypominam, że Wrocławskie Koło Partii Zielonych kierowało do Biura Rady Miejskiej tożsamą w tym zakresie petycję z dnia 14 maja 2021 r.

W uzasadnieniu do przyjęcia uchwały nie uwzględniającej ww. petycję wskazano pominięcie przez jej autorów istotnych statystyk dotyczących skutków zmiany cen oraz nieadekwatność porównywania realiów ekonomicznych w Polsce i Austrii:

„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 zakupić 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.”.

Autor petycji z 16 lutego br. wskazał również na Niemcy, jako przykład kraju, dla którego „w transporcie zborowym podstawową wartością jest osoba

użytkownika". Niestety, dzisiaj jeszcze trudno ocenić ekonomiczne skutki wprowadzenia miesięcznego biletu na komunikację miejską i pociągi regionalne w cenie 49€ (ok. 230 zł). Natomiast, jak widać po zapowiadanych i częściowo przeprowadzonych w Niemczech pod koniec marca br. strajkach, mających za zadanie doprowadzenie do paraliżu transportu zbiorowego, funkcjonujące w tamtejszym sektorze komunikacyjnym rozwiązania nie stanowią optymalnego modelu transportowego.

Odnosząc się do postulatu zawartego w pkt 1 petycji, biorąc pod uwagę zaprezentowane wyżej stanowisko oraz mając na względzie rosnące koszty komunikacji zbiorowej (inflację, a co za tym idzie, wzrost cen paliwa, energii elektrycznej) przy jednoczesnej propozycji obniżania dochodów Gminy z tytułu sprzedaży biletów, wnioskowane zmiany należy nadal uznać za niezasadne.

Ad 2.

Rada Miejska Wrocławia uchwałą nr XLVII/1094/17 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 października 2017 r. w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe świadczone środkami lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Wrocław oraz sposobu ustalania wysokości opłaty dodatkowej i manipulacyjnej (t.j. Dz. Urz. Woj. Doln. z 2022 r. poz. 6610) nadała różnym podmiotom prawo do nabywania od Gminy usług przewozowych. §7 ust. 2 wyżej wymienionej uchwały stanowi, że:

„Pracodawcy (instytucje) mogą zbiorowo nabywać dla swoich pracowników usługi przewozowe Gminy. Warunki wykupywania tych usług określi umowa zawarta przez pracodawcę (instytucję) z Gminą.”

Jak dotąd we Wrocławiu zainteresowanie tzw. „klientów biznesowych” korzystaniem z powyższego prawa jest znikome. Regularnie z tego rozwiązania korzysta dwóch pracodawców nabywając dla pracowników roczne usługi przewozowe. W okresie od 1 stycznia 2021 r. wpłynęło tylko jedno dodatkowe zapytanie dotyczące możliwości nabycia takiej usługi na okres 2 miesięcy.

Niemniej jednak Gmina Wrocław w ramach tematów podejmowanych przez Forum Organizatorów Transportu, w którego skład wchodzi, brała udział w zbieraniu i prezentowaniu rozwiązań i praktyk stosowanych przez różne miasta w tym zakresie. Niektóre z miast stosują upusty/rabaty dla tzw. partnerów biznesowych przy zakupie biletów dla pracowników. Ich wysokość jest różna, ale odbiegająca od wnioskowanej przez Partię Zieloni. I tak: w:

- Warszawa – upust w wysokości:
 - o 3% od wartości nominalnej brutto zakupionych biletów (w przypadku miesięcznej sprzedaży za kwotę w przedziale od 3 000 zł do 4 999 zł),

- 5% (dla miesięcznej sprzedaży w przedziale od 5 000 zł do 9 999 zł)
 - 7% (dla miesięcznej sprzedaży powyżej 10 000 zł);
- Poznań - upust 6% od wartości biletu miesięcznego (zmniejszenie ze 149 zł do 140 zł za bilet 30-dniowy),
- Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (Śląsk i Zagłębie) – upust w zależności od wartości nominalnej pakietu biletów:
 - 5% (sprzedaż od 4 650 zł do 9 300 zł na miesiąc),
 - 8% (sprzedaż 9 393 zł do 13 950 zł na miesiąc),
 - 10% (14 000 i więcej na miesiąc).

W związku z powyższym obecnie nie ma potrzeby wprowadzania do prawa miejscowego dodatkowych zapisów w zakresie zakupu przez pracodawców usług przewozowych dla swoich pracowników.

Z poważaniem

Z-CA DYREKTORA DEPARTAMENTU
Goncz
Sławomir Gonclarz

Sprawę prowadzi:

Jolanta Mikos, Urząd Miejski Wrocławia Wydział Transportu, ul. G. Zapolskiej 4,
50-032 Wrocław, tel. +48 717 77 88 80, wtr@um.wroc.pl, www.wroclaw.pl

Do wiadomości:

Wydział Partycypacji Społecznej