



Pan
Maciej Słobodzian

Wrocław, dnia 24 kwietnia 2023 roku

BRM-DPP.152.3.2023.AW

Uprzejmie informuję, że petycja Partii Zieloni koła wrocławskiego z dnia 16 lutego 2023 roku w sprawie zmiany cen i rodzajów biletów MPK, stanowiła jeden z punktów porządku obrad LXVII sesji Rady Miejskiej Wrocławia w dniu 20 kwietnia 2023 roku.

W wyniku głosowania Rada podjęła uchwałę o nieuwzględnieniu przedmiotowej petycji. W załączeniu przesyłam uchwałę Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 20 kwietnia 2023 roku w sprawie rozpatrzenia petycji w sprawie zmiany cen i rodzajów biletów MPK wraz z uzasadnieniem rozstrzygnięcia zawartym w załączniku do uchwały.

Jednocześnie informuję o treści artykułu 12 ustęp 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 roku o petycjach (D. U. z 2018 roku poz. 870): „Podmiot właściwy do rozpatrzenia petycji może pozostawić bez rozpatrzenia petycję złożoną w sprawie, która była przedmiotem petycji już rozpatrzonej przez ten podmiot, jeżeli w petycji nie powołano się na nowe fakty lub dowody nieznane podmiotowi właściwemu do rozpatrzenia petycji”, a także o treści art.13 ust. 2 wyżej wymienionej ustawy, zgodnie, z którym „sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi”.



PRZEWODNICZĄCY
RADY MIEJSKIEJ WROCŁAWIA
Sergiusz Kmiecik

UCHWAŁA NR LXVII/1762/23
RADY MIEJSKIEJ WROCŁAWIA
z dnia 20 kwietnia 2023 r.

w sprawie rozpatrzenia petycji w sprawie zmiany cen i rodzajów biletów MPK

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40 i 572) oraz art. 9 ust. 2 i art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) Rada Miejska Wrocławia uchwala, co następuje:

§ 1. 1. Nie uwzględnia petycji Partii Zieloni koła wrocławskiego z dnia 16 lutego 2023 roku w zakresie wniesionego żądania wprowadzenia biletu imiennego MPK 365-dniowego na wszystkie linie w cenie 365 złotych (182,50 złotych za bilet ulgowy) oraz przywrócenia cen pozostałych biletów imiennych w wysokości sprzed ostatniej podwyżki cen, niezależnie od udziału w programie „Nasz Wrocław”.

2. Nie uwzględnia petycji Partii Zieloni koła wrocławskiego z dnia 16 lutego 2023 roku w zakresie wniesionego żądania wprowadzenia systemu zakupu imiennych biletów MPK 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 programu benefitów pracowniczych,

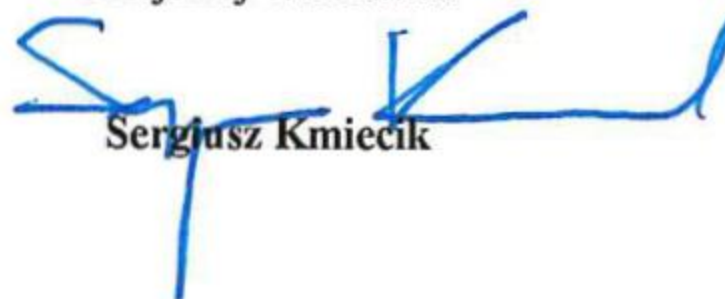
3. Przekazuje się Prezydentowi Wrocławia do rozpatrzenia zgodnie z właściwością petycję Partii Zieloni koła wrocławskiego z dnia 16 lutego 2023 roku w zakresie wniesionego żądania ponownego zawarcia umowy ze spółkami kolejowymi Koleje Dolnośląskie Spółka Akcyjna i Polregio Spółka Akcyjna w sprawie akceptowania biletów czasowych i imiennych MPK Wrocław w pociągach Kolei Dolnośląskich i PREG w granicach miasta.

4. Uzasadnienie rozstrzygnięcia zawarte zostało w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2. Upoważnia się Przewodniczącego Rady Miejskiej Wrocławia do zawiadomienia składającego petycję o sposobie rozpatrzenia petycji przez Radę.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady
Miejskiej Wrocławia



Szymon Kmieć

Załącznik
do uchwały nr LXVII/1762/23
Rady Miejskiej Wrocławia
z dnia 20 kwietnia 2023 r.

Dnia 16 lutego 2023 r. wrocławskie Koło Partii Zieloni (dalej: Wnioskodawca) złożyło petycję w poniższym zakresie:

- 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.

Zgodnie z art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870; dalej: ustawa), przedmiotem petycji może być żądanie, w szczególności, zmiany przepisów prawa, podjęcia rozstrzygnięcia lub innego działania w sprawie dotyczącej podmiotu wnoszącego petycję, życia zbiorowego lub wartości wymagających szczególnej ochrony w imię dobra wspólnego, mieszczących się w zakresie zadań i kompetencji adresata petycji.

Przepisy ustawy o petycjach w art. 4 rozstrzygnęły o formie petycji oraz jej treści. Zgodnie z ust. 2 cyt. przepisu, petycja powinna zawierać:

- 1) oznaczenie podmiotu wnoszącego petycję; jeżeli podmiotem wnoszącym petycję jest grupa podmiotów, w petycji należy wskazać oznaczenie każdego z tych podmiotów oraz osobę reprezentującą podmiot wnoszący petycję;
- 2) wskazanie miejsca zamieszkania albo siedziby podmiotu wnoszącego petycję oraz adresu do korespondencji; jeżeli podmiotem wnoszącym petycję jest grupa podmiotów, w petycji należy wskazać miejsce zamieszkania lub siedzibę każdego z tych podmiotów;
- 3) oznaczenie adresata petycji;
- 4) wskazanie przedmiotu petycji.

Bez wątpienia, zgodnie z art. 50a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343), w zakresie kompetencji organu stanowiącego jednostki samorządu terytorialnego leży ustalanie ceny za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym.

Aktualnie kwestia cen biletów reguluje znowelizowana uchwała nr XLVII/1094/17 Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe świadczone środkami lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Wrocław oraz sposobu ustalania wysokości opłaty dodatkowej i manipulacyjnej.

Pod względem formalno-prawnym petycja spełnia wymagania stawiane przez ustawę z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, w szczególności jej art. 2 i art. 4.

Stanowisko w sprawie zajął Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia (dalej: Dyrektor) pismem z dnia 5 kwietnia 2023 r.

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. nieuwzględniona uchwałą nr XXVI/750/20 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 17 września 2020 r.; petycja z dnia 14 maja 2021 r., nieuwzględniona 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 w petycji z dnia 16 lutego br. argumenty za przywróceniem cen biletów do stanu sprzed 1 stycznia 2021 r. zauważono, 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 Wnioskodawca 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 osiąganych 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 podkreślono, 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 ww. wyników, poczynając 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 niezmiernie 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, podjęło 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 Wnioskodawcę 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), zdaniem Rady Miejskiej Wrocławia 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 Wrocławskie Koło Partii Zielonych skierowało tożsamą w tym zakresie petycję z dnia 14 maja 2021 r.

W uzasadnieniu do przyjęcia uchwały nieuwzględniającej 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."

Wnioskodawca wskazał również na Niemcy, jako przykład kraju, dla którego „w transporcie zbiorowym 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, Rada Miejska uznała wnioskowane zmiany 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:

·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 zdaniem Rady Miejskiej nie ma potrzeby wprowadzania do prawa miejscowego dodatkowych zapisów w zakresie zakupu przez pracodawców usług przewozowych dla swoich pracowników.

Mając na uwadze powyższe Rada Miejska uznała, że petycja nie zasługuje na uwzględnienie.

Rada Miejska postanawia jak w § 1 niniejszej uchwały.