



Pan
Jakub Nowotarski
Radny Rady Miejskiej Wrocławia

Wrocław, 2 marca 2026 r.

WTR-OS.0003.1.2026.MP

Dotyczy: interpelacji w sprawie biletów czasowych wrocławskiej komunikacji zbiorowej

Szanowny Panie Radny,

strategicznym założeniem w kształtowaniu taryfy biletowej jest zbudowanie struktury, która zachęci pasażerów do korzystania z komunikacji zbiorowej w sposób systemowy i stały, dlatego cieszy fakt wzrostu sprzedaży biletów okresowych (imiennych i na okaziciela) w roku 2025 w stosunku do lat poprzednich.

Nadrzędnym celem wprowadzenia biletów okresowych czasowych jest możliwość korzystania z nieograniczonej liczby przejazdów, na wszystkich typach linii przez posiadacza tego biletu. Skasowany bilet czasowy w tramwaju lub w autobusie pozostaje ważny w innych tramwajach i autobusach na wszystkich typach linii w okresie jego ważności. W założeniach bilety czasowe nie zakładają przestrzegania czasów rozkładowych, a możliwość przesiadania się do różnych środków transportu. Cena najkrótszego biletu czasowego jest także według przyjętych założeń niższa niż biletu jednorazowego.

Znajduje to odzwierciedlenie w uchwale nr XLVII/1094/17 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 października 2017 roku (z późniejszymi zmianami) w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe świadczone środkami lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Wrocław oraz sposobu ustalania wysokości opłaty dodatkowej i manipulacyjnej.

Zbliżone rozwiązania posiadają inne miasta takie, jak Warszawa, Kraków, Poznań, Łódź, czy Gdańsk. Różnice istnieją w rodzajach biletów (liczba minut). W trakcie obowiązywania biletu czasowego pasażerowie mogą przesiadać się dowolną liczbę razy i jeździć różnymi liniami autobusowymi, tramwajowymi. W Warszawie pasażer posiadający bilet 75 lub 90-minutowy może dojechać do ostatniego

przystanku trasy, nawet gdy czas obowiązywania biletu skończy się. Dotyczy to jednak tylko przejazdu jednym środkiem transportu. We Wrocławiu taką rolę spełnia bilet jednorazowy.

Bilety czasowe we Wrocławiu obowiązują więc przez określony czas liczony od momentu ich skasowania – niezależnie od czasu przejazdu wskazanego w rozkładzie. Takie rozwiązanie wynika z potrzeby zapewnienia jednolitych, czytelnych i obiektywnych zasad dla wszystkich pasażerów.

Rozkład jazdy wskazuje planowany czas przejazdu, jest to czas uśredniony uwzględniający różne parametry. W praktyce jednak ruch miejski jest zmienny – na czas podróży wpływają m.in. warunki drogowe, natężenie ruchu, czy zdarzenia losowe.

Co istotne, zapisy uchwały rozstrzygają w tym przypadku także kwestię zdarzeń drogowych - nagłych, które mogą wpłynąć na czas podróży komunikacją zbiorową oraz powiązaną z tym kwestię biletową. W takich wyjątkowych sytuacjach czas obowiązywania biletu może ulec wydłużeniu.

Ad 1 i 2

Analizujemy różne warianty funkcjonowania zasad biletowych w systemie komunikacji zbiorowej we Wrocławiu oraz możliwości ich skorygowania. Kwestia zdarzeń nagłych wpływających na specyfikę ruchu takiej komunikacji została już ujęta w uchwale ustanowionej przez Radę Miejską Wrocławia (paragraf 3 ustęp 13).

Skasowany bilet 15, 30, 60, 90-minutowy zachowuje ważność w sytuacjach awaryjnych uniemożliwiających kontynuację podróży tym samym tramwajem lub autobusem, w szczególności: awarii tramwaju lub autobusu, wypadku komunikacyjnego, braku zasilania, w ciągu 30 minut od chwili wystąpienia powyższych okoliczności.

W chwili obecnej nie zidentyfikowano czynników, które stoją na przeszkodzie, by procedować potencjalne zmiany w istniejących przepisach.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisała

Renata Granowska

Wiceprezydent Wrocławia