



PROJEKT
788/20

UCHWAŁA NR
RADY MIEJSKIEJ WROCŁAWIA
z dnia

w sprawie uchylenia uchwały nr XXV/670/20 Rady Miejskiej Wrocławia z 23 lipca 2020 r. zmieniającej uchwałę 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

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713) w związku z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475 i 2493 oraz z 2020 r. poz. 400, 462 i 875) oraz art. 34a ust. 2 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8), Rada Miejska Wrocławia uchwala, co następuje:

§1. Uchyła się uchwałę nr XXV/670/20 Rady Miejskiej Wrocławia z 23 lipca 2020 r. zmieniającą uchwałę 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 (dalej jako „uchwała nr XXV/670/20”).

§2. Uchylenie uchwały nr XXV/670/20 oznacza, że w zakresie ustalenia cen za usługi przewozowe świadczone środkami lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Wrocław oraz sposobu ustalania wysokości opłaty dodatkowej i manipulacyjnej obowiązują przepisy uchwały nr XLVII/1094/17 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 października 2017 r. w brzmieniu obowiązującym na dzień 2 września 2019 r.

§3. 1. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Wrocławia.

2. Prezydent Wrocławia przekaze uchwałę do ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Dolnośląskiego.

§4. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Dolnośląskiego.

UZASADNIENIE

W dniu 23 lipca 2020 r. Rada Miejska Wrocławia przyjęła uchwałę nr XXV/670/20 zmieniającą uchwałę 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 (dalej jako „uchwała nr XXV/670/20”). Uchwała nr XXV/670/20 wchodzi w życie 1 stycznia 2021 r.

Uchwała nr XXV/670/20 dotyczy głównie podwyżki cen za usługi przewozowe. Różnicuje ceny biletów imiennych w zależności od tego, czy pasażer mieszka we Wrocławiu i rozlicza podatek dochodowy od osób fizycznych we właściwym miejscowo urzędzie skarbowym we Wrocławiu i czy posiada aktywny status w programie „Nasz Wrocław”, czy też nie. Wprowadzane podwyżki należy określić jako radykalne. Kształtują się one na poziomie około 33%. Bez zmian pozostają jedynie ceny biletów imiennych dla wymienionych wyżej mieszkańców Wrocławia. Uchwała określa także wyższą niż dotychczasową opłatę dodatkową za przejazd bez ważnego biletu. Pozostałe zmiany wprowadzone uchwałą są zmianami mniejszej wagi i mającymi charakter doprecyzowujący wcześniej obowiązujące przepisy.

Z uzasadnienia do projektu uchwały nr XXV/670/20 wynika, że podstawową przyczyną wprowadzonej podwyżki cen biletów są skutki pandemii COVID-19, w wyniku której szczególnie ucierpiał sektor transportu publicznego, będący deficytowym obszarem działalności miasta. W uzasadnieniu do projektu uchwały szacuje się, że wprowadzone zmiany spowodują wyraźny wzrost dochodów gminy z tytułu sprzedaży biletów.

Z wprowadzonymi podwyżkami cen biletów nie zgadza się komitet niniejszej inicjatywy uchwałodawczej (zmierzającej do uchylenia uchwały nr XXV/670/20). Z treści uchwały nr XXV/670/20, jak i z uzasadnienia do projektu tej uchwały, wynika, że brane były i są pod uwagę głównie aspekty finansowe sytuacji i to przede wszystkim z perspektywy budżetu gminy, natomiast pominiętych zostało szereg istotnych problemów związanych z funkcjonowaniem i znaczeniem transportu zbiorowego. Uwagę zwraca także brak konsultacji społecznych w sprawie.

Komitet obywatelskiej inicjatywy uchwałodawczej (dalej jako „komitet”), zmierza do uchylenia uchwały nr XXV/670/20. Swoją inicjatywę uzasadnia następująco:

1. Radykalna podwyżka cen oznacza ryzyko spadku liczby mieszkańców Wrocławia i osób mieszkających poza Wrocławiem (a np. pracujących we Wrocławiu), korzystających z komunikacji miejskiej,

2. Ryzyko spadku liczby pasażerów komunikacji miejskiej oznacza ryzyko zmiany pozytywnych nawyków, przyzwyczajeń do korzystania z komunikacji miejskiej zamiast

z transportu indywidualnego, ryzyko rezygnacji z korzystania z tej komunikacji (podczas gdy od lat prowadzone są różnego rodzaju akcje i działania zachęcające do korzystania z transportu publicznego zamiast indywidualnego; kształtowanie nawyku korzystania z transportu publicznego nie jest działaniem łatwym, wymaga długiego okresu czasu, wskazane jest wprowadzanie bardzo rozsądnych rozwiązań, aby nie zniszczyć już osiągniętych efektów i nie uderzać w założone, przyszłe cele w tym zakresie). Możliwie prowadzone działania, dotyczące zachęcenia wrocławianek i wrocławian, a także osób spoza Wrocławia, do używania komunikacji zbiorowej w miejsce transportu indywidualnego spełzną na niczym. Wrocław rozbudowuje system parkingów typu „park&ride”; nowe ceny biletów nie zachęcą przyjezdnych do pozostawienia tam samochodów i kontynuowania podróży komunikacją miejską,

Bardzo prawdopodobnym skutkiem podwyżek jest wzrost liczby samochodów poruszających się po mieście, a zatem zwiększenie korków, zanieczyszczenia powietrza i emisji CO₂; możliwe jest zwiększenie zagrożeń dla zdrowia i klimatu oraz zmniejszenie jakości życia (nieekologiczne i niepożądane z punktu widzenia społecznego następstwa). Biorąc pod uwagę historycznie niską cenę paliw, pasażerowie zamiast ekologicznego środka transportu, jakim jest tramwaj, wybiorą własny samochód. Dla podróżującej razem grupy osób bardziej opłacalnym i komfortowym może być przejazd taksówką. W ogóle trudno powiedzieć o nowych cenach biletów, żeby zachęcały do korzystania z komunikacji miejskiej. Tym bardziej, że korzystanie z tej komunikacji zależy też od jakości podróżowania, komfortu, niezawodności, częstotliwości kursów. Inwestycje w tabor, torowiska czy nowe linie tramwajowe bardzo cieszą, niemniej jednak jeszcze wiele pozostaje w tym zakresie do zrobienia. Kwestia podwyżki cen biletów i jej skutków jest tym bardziej ważna, iż obserwowany jest niestety spadający udział transportu zbiorowego w podróżach mieszkańców Wrocławia. Ten od 2011 r. do 2018 r., według ustaleń Najwyższej Izby Kontroli, zamiast rosnąć, spadł z 35% na 28%,

Podwyżka cen biletów imiennych dla osób przyjezdnych z jednej strony nie zachęci ich do korzystania z komunikacji miejskiej. Z drugiej strony w mieście takim jak Wrocław, które buduje swoją tożsamość m.in. wokół otwartości na innych, czego wyrazem jest hasło „Wrocław – Miasto Spotkań”, różnicowanie cen biletów w zależności od tego, czy się jest mieszkańcem miasta, czy się jest osobą przyjezdną, budzi poważne wątpliwości. O ile różne korzyści związane z uczestnictwem przez mieszkańców rozliczających PIT we Wrocławiu w programie „Nasz Wrocław”, takie jak bezpłatne wejście do Aquparku czy do ZOO, są naturalne, o tyle kwestia zróżnicowania cen biletów imiennych wydaje się być bardzo kontrowersyjna. W szczególności w momencie, gdy dużo się mówi o nowej solidarności, nie jest wskazane budowanie murów między Wrocławiem i sąsiadującymi z nim miastami i miejscowościami,

• Oczywiście należy także wskazać na obciążenie budżetów domowych mieszkańców w czasie epidemii koronawirusa, z którą związane są problemy gospodarcze; problemy te wpływają negatywnie nie tylko na finanse miasta czy firm, jak wrocławskie MPK, ale, co oczywiste, także na finanse mieszkańców Wrocławia. Komitet zdaje sobie sprawę z ograniczenia liczby pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej w czasie epidemii i z problemów z budżetem spowodowanych spadkiem przychodów w tym czasie. Jednakże przeniesienie w tak znacznym stopniu na mieszkańców Wrocławia, a także na osoby przyjezdne, ciężaru spowodowanego potrzebą zrównoważenia budżetu miasta, jest nie do zaakceptowania. Jeszcze raz należy podkreślić – epidemia uderza w finanse miasta, spółek miejskich – ale tak samo negatywnie wpływa na finanse pasażerów,

• Jeśli w związku z podwyżkami spadnie liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej, władze miejskie i MPK nie osiągną zakładanych celów finansowych, poniesione natomiast zostaną duże koszty ekologiczne, społeczne, oddali się w czasie realizacja istotnych celów miasta i jego mieszkańców. Komitet ma przeświadczenie, że jednorazowy wzrost cen o około 33% przyniesie odwrotny z zamierzonym celem skutek, czyli nie zwiększy dochodów w budżecie miasta. Najmniej zamożna część wrocławianek i wrocławian wybierze jazdę bez biletu, a niektórzy po prostu zrezygnują z tego środka transportu w ogóle,

• Wprowadzone podwyżki cen biletów stoją w sprzeczności z deklarowanymi przez władze miejskie, a podzielanymi przez mieszkańców Wrocławia, wartościami i celami (jak solidarność społeczna, zwiększenie jakości życia czy ekologia). Należy w tym miejscu przypomnieć, że Wrocław jest pierwszym w Polsce miastem, które ogłosiło alarm klimatyczny. W stanowisku Rady Miejskiej Wrocławia w tej sprawie czytamy m.in., iż Rada Miejska Wrocławia uznaje za niezbędne przyspieszenie działań na rzecz ochrony klimatu. Działania na rzecz osiągnięcia neutralności klimatycznej zostały określone jako priorytet polityki miejskiej we Wrocławiu. Założono osiągnięcie zeroemisyjności do 2050 r. Z kolei częścią Studium Wrocławia jest polityka zrównoważonej mobilności, która to polityka odnosi się do takich istotnych wyzwań, jak integracja transportu publicznego w aglomeracji, integracja systemu transportowego między miastem i aglomeracją, rozwijanie priorytetu transportu innego niż samochodowy. Za niezbędny element integracji systemu transportowego uznawane są parkingi „park&ride”, zachęcające do pozostawienia samochodu i do dalszej podróży transportem zbiorowym. To tylko niektóre z oficjalnie deklarowanych wartości i celów miasta, w sprzeczności z którymi pozostają wprowadzone podwyżki cen biletów,

• W tak istotnej i wieloaspektowej sprawie w zasadzie brak było konsultacji społecznych. Projekt uchwały nosi datę 24 czerwca 2020 r. 28 czerwca odbyła się pierwsza tura wyborów

prezydenckich., 12 lipca – druga tura. Polska zaangażowana była wtedy w kwestie związane z tymi wyborami. Kilkanaście dni później została przyjęta uchwała nr XXV/670/20.

Jeśli chodzi o kwestie finansowe związane z przyjęciem proponowanej uchwały uchylającej uchwałę nr XXV/670/20, to, jak to zostało wyżej powiedziane, w ocenie komitetu uchwała nr XXV/670/20, przewidująca drastyczną podwyżkę cen biletów, może nie przynieść zakładanych wpływów finansowych – a wręcz spowodować skutek odwrotny od zamierzonego. Stąd też m.in. inicjatywa uchwałodawcza komitetu. Zadania związane z zapewnieniem funkcjonowania komunikacji miejskiej realizowane są z budżetu gminy i budżetu MPK.

Wobec powyższego uchwała nr XXV/670/20, jako błędna, nieuwzględniająca wielu ważnych wskazanych w niniejszym uzasadnieniu aspektów, nieskonsultowana, powinna zostać uchylona. Umożliwi to pozostanie przy obecnie obowiązujących rozwiązaniach, sprawiedliwszych i bardziej sprzyjających realizacji długofalowych celów miasta (w tym ekologicznych) lub przyjęcie rozwiązań szerzej uwzględniających aspekty społeczne i ekologiczne, a także trudną sytuację finansową pasażerów w czasie epidemii koronawirusa.

