5 EKONOMIA I FINANSE

Ekspertyza Wrocławskiej Polityki Mobilności

AKCJA MIASTO

FUNDACJA BATOREGO

Finansowane z dotacji Fundacji im. Stefana Batorego w ramach programu „Demokracja w Działaniu”

AKCJA MIASTO

Akcja Miasto to stowarzyszenie tworzone przez mieszkańców i dla mieszkańców Wrocławia. Jesteśmy ludźmi z wielu środowisk, z różnymi historiami, poglądami, zainteresowaniami. Połączył nas Wrocław i dlatego właśnie działamy razem.

Wrocławska Polityka Mobilności (WPM) to najważniejszy strategiczny dokument o transporcie w mieście. Zobowiązuje ona urzędników i władze miasta do konkretnych działań na rzecz zrównoważonej mobilności.

Głównym celem WPM jest zmniejszenie odsetka podróży samochodem do 35%. Tymczasem przez 3 lata od uchwalenia WPM (2013 r.) we Wrocławiu zarejestrowanych jest o 14% więcej aut i na koniec 2016 r. było ich 639 na 1000 mieszkańców.

Chcemy sprawdzić, w czym tkwi problem. Dlatego przez rok analizujemy WPM rozdział po rozdziale. Spotykamy się z urzędnikami, wnioskujemy o informacje, zbieramy dane. Naszym celem jest obiektywna ocena zapisów WPM. Sprawdzimy, czy transport we Wrocławiu rzeczywiście jest zrównoważony. Ocenimy, w jakim stopniu cele WPM są realizowane.

1. Ruch pieszych i osób o ograniczonej sprawności

2. Polityka parkingowa

3. Transport rowerowy

4. Transport zbiorowy

5. Ekonomia i finanse

6. Planowanie przestrzenne

7. Kształtowanie zrównoważonej mobilności

8. Bezpieczeństwo przemieszczania się

9. Dialog społeczny

10. Transport samochodowy osobowy (indywidualny)

11. Ochrona środowiska

Żadna polityka nie będzie realizowana, gdy nie pójdą za nią środki finansowe. Tak samo jest z polityką mobilności. Dlatego sprawdziliśmy, czy zasady dotyczące finansowania transportu zapisane w WPM są przestrzegane.

Poszczególne części tej ekspertyzy dotyczą zawartych w rozdziale 13 Wrocławskiej Polityki Mobilności postulatów dotyczących transportu. Przy wszystkich rozważaniach należy pamiętać, że głównym celem WPM jest „ciągły wzrost udziału podróży niesamochodowych w ogólnej liczbie podróży w mieście", a środkiem — „preferowanie rozbudowy infrastruktury transportu zbiorowego oraz rowerowej i pieszej w stosunku do infrastruktury dla transportu samochodowego indywidualnego".

W celu zebrania danych napisaliśmy do Urzędu Miejskiego wniosek o informację publiczną. Pytaliśmy o sposoby realizacji poszczególnych zapisów oraz kwoty przeznaczane na konkretnie działania lub inwestycje. Części odpowiedzi jednak nie dostaliśmy lub były one zdawkowe. Opracowanie opiera się zatem głównie na publicznie dostępnych danych.

„Sporządzanie wieloletnich planów inwestycyjnych"

Kwoty i zadania w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym

We Wrocławiu istnieje Wieloletni Plan Inwestycyjny, przyjęty przez Radę Miejską, zgodnie z ustawą o finansach publicznych. Obecny (na lata 2015-2019) obejmuje następujące inwestycje (finansowane na lata 2016 i potem), związane ze zrównoważonym transportem:

Zadanie	Lata	wydatki ogółem	do 2015	2016	2017	2018	2019	po 2019
Program ruchu pieszego	2015 2021	38 648	0	7 229	10 846	3 850	2 600	10 000
Program rowerowy	2006 2021	129 794	13 017	21 258	16 262	21 810	24 496	12 550
Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu — etap I	2008 2016	816 568	765 765	50 535	0	0	0	0
Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu — etap II	2013 2016	180 883	38 411	30 853	0	0	0	0
Budowa wydzielonej trasy tramwajowo-autobusowej łączącej osiedle Nowy Dwór z centrum Wrocławia	2016 2020	180 450	0	161	2 340	36 611	72 539	68 800
Budowa systemu „Parkuj i Jedź" we Wrocławiu — etap I	2016 2018	22 305	0	42	2 914	19 349	0	0
Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu — etap III	2016 2019	169 021	0	196	30 582	66 010	72 233	0
Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu — etap IV	2018 2021	378 070	0	0	0	3 800	63 675	310 595

Warto podkreślić, że część pieniędzy pochodzących z funduszy UE, teoretycznie przeznaczonych na transport zbiorowy, zostało wykorzystanych na inwestycje drogowe. Pokazują to poniższe przykłady:

1. Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu — Etap I w zakresie zadań:

- przebudowa pl. Bema wraz z przebudową Mostów Młyńskich — w zakresie zadania przebudowa pl. Bema - 25,8 mln zł netto,
- remont ul. Grabiszyńskiej od pl. Srebrnego do skrzyżowania z al. Gen. J. Hallera we Wrocławiu — 6,6 mln zł netto;

2. Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu — Etap II w zakresie zadań:

- rozbudowa ulicy M. Skłodowskiej-Curie od ul. Cypriana Kamila Norwida do Mostu Zwierzynieckiego we Wrocławiu — 15,6 mln zł,
- przebudowa ul. Krupniczej wraz z budową przystanków tramwajowych na ul. Kazimierza Wielkiego we Wrocławiu — 10,3 mln zł,
- przebudowa ul. Nowowiejskiej od ul. Prusa do ul. Piastowskiej oraz remont od ul. Wyszyńskiego do ul. Prusa - 16,3 mln zł.

W tych przypadkach niemożliwe jest oddzielenie kosztów infrastruktury drogowej od kosztów infrastruktury transportu zbiorowego, z uwagi na to, że przetargi obejmowały całość zadania. Bez wątpienia zakres przestrzenny infrastruktury drogowej był większy we wszystkich zadaniach. Szacując, że udział dróg wynosi 50%, oznaczałoby to dodatkowy wydatek 37,3 mln zł na infrastrukturę drogową.

Jednak nawet bez powyższego podziału, na drogi wydajemy więcej, co widać w tabeli poniżej.

Zadanie	Lata	wydatki ogółem	do 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	po 2021
Prace przygotowawcze i zadania towarzyszące inwestycjom drogowym	2004 2028	275 532	88 291	15 929	18 251	15 536	15 234	25 988	10 308	72 156
Przebudowa ul. Buforowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 we Wrocławiu	2008 2018	89 108	3 386	361	28 625	46 539	10 000	0	0	0
Budowa osi zachodniej we Wrocławiu w ciągu drogi krajowej nr 94	2008 2019	318 989	19 672	101	47 657	170 978	79 265	0	0	0
Program poprawy stanu technicznego infrastruktury drogowej	2008 2022	450 154	186 435	32 491	60 167	24 945	48 037	31 382	20 020	12 000
Przebudowa ul. Okulickiego	2014 2016	17 380	1 055	1 586	0	0	0	0	0	0
Program inicjatyw lokalnych	2000 2021	171 088	139 302	3 505	6 430	5 000	5 000	5 000	5 000	0
Budowa ul. Racławickiej	2008 2017	34 330	2 073	282	340	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
Budowa ul. Wojanowskiej i drogi w ciągu Alei Stabłowickiej we Wrocławiu	2015 2017	18 694	0	6 055	12 639	0	0	0	0	0
Rozbudowa układu drogowego w rejonie ulic Parafialnej i Pawiej	2010 2019	12 602	4 018	50	944	1 018	3 518	1 018	1 018	1 018
Budowa Alei Wielkiej Wyspy we Wrocławiu	2021 2032	240 000	0	0	0	0	12 000	40 000	87 000	101 000
Przebudowa ul. Wilkszyńskiej	2017 2018	8 300	0	0	400	7 900	0	0	0	0

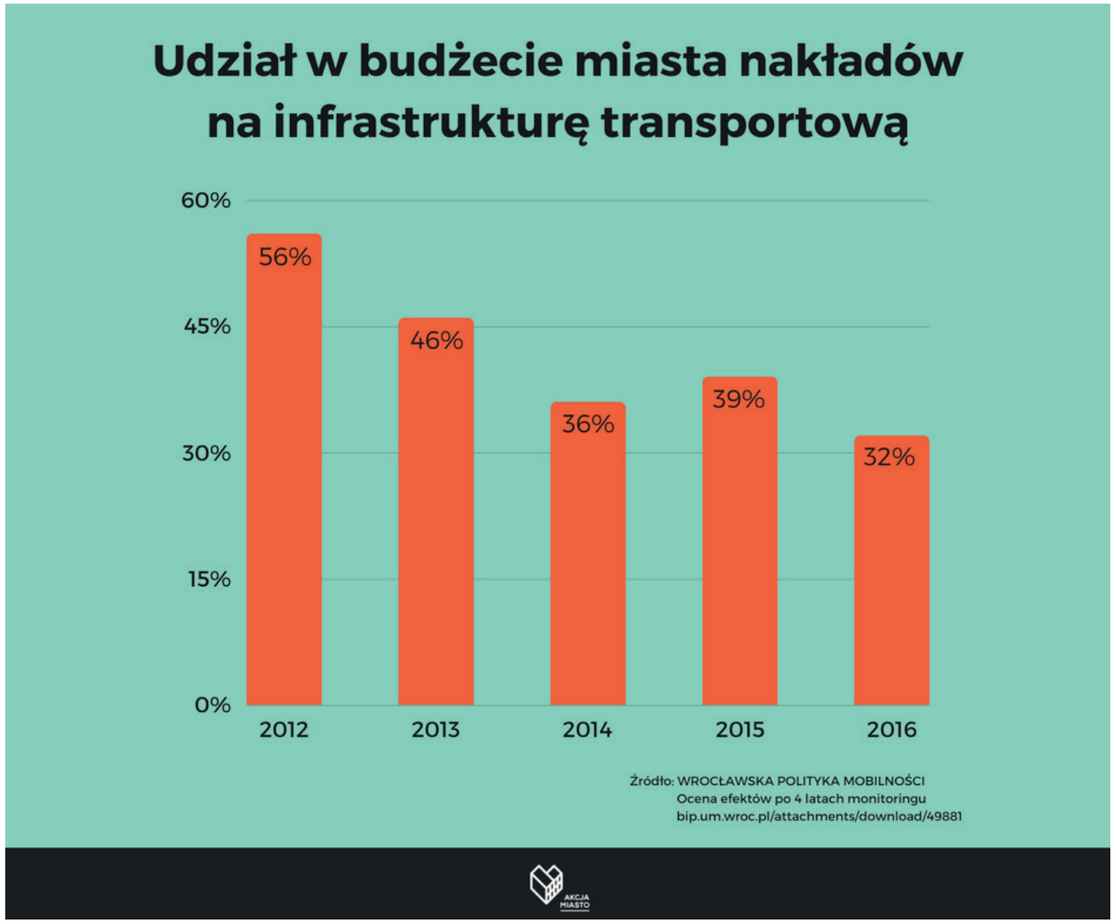
Przebudowa ulic w ciągu drogi wojewódzkiej nr 342 (Obornicka, Pęgowska, Zajaczkowska, Pełczyńska)	2017 2019	20 864	0	0	864	8 000	12 000	0	0	0
Udział Miasta w budowie Wschodniej Obwodnicy Wrocławia	2018 2020	33 000	0	0	0	500	19 500	13 000	0	0
Przebudowa ul. Mościckiego od ul. Topolowej do ul. Ziemniaczanej	2014 2021	14 750	0	0	1 000	0	0	0	13 750	0
Rozbudowa ul. Osobowickiej od Obwodnicy Śródmiejskiej Wrocławia do ul. Lipskiej	2008 2019	31 609	789	0	0	0	30 820	0	0	0

Fot 1. Przebudowa pl. Bema podpis Neo[EZN / fotopolska.eu / creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0

Warto podkreślić, że inwestycje piesze i rowerowe, w przeciwieństwie do drogowych, są ujęte tylko ogólnie jako „programy", a użytkownicy tych form transportu nie mają zapewnionych konkretnych inwestycji (z wyłączeniem finansowanych z UE).

Zestawienie pokazuje, że łączny udział transportu w budżecie od kilku lat maleje. Oznacza to, że transport jako taki nie jest traktowany priorytetowo:

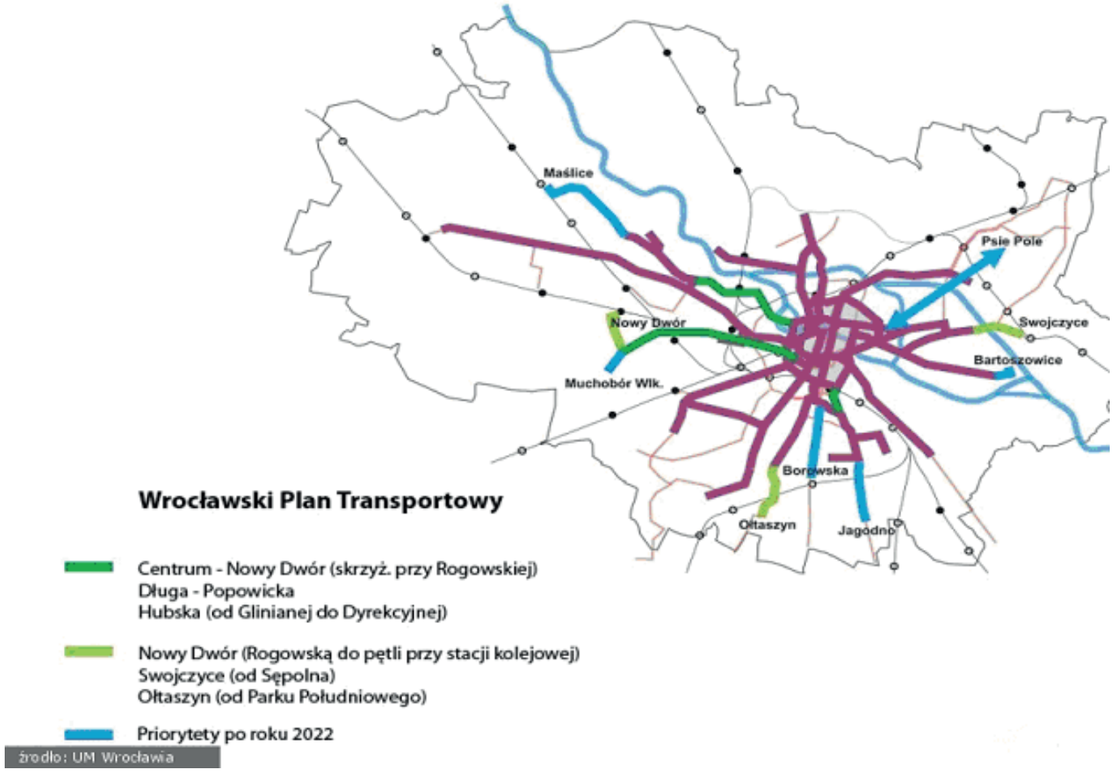
Łączne wydatki (w tys. zł)		
Okres (w latach planu)	**Drogi**	**Komunikacja zbiorowa/piesi/ rowery**
2013-2017	369 316	300 233
2017	159 066	62 944



Wrocławski Plan Tramwajowy (WPT)

Prezydent Rafał Dutkiewicz we wrześniu 2016 roku zapowiedział powstanie Wrocławskiego Planu Tramwajowego. Nigdy jednak nie powstało nic poza prezentacją z konferencji prasowej, a także nieupublicznioną analizą prof. Macieja Kruszyny dla MPK (uzyskaną w trybie dostępu do informacji publicznej przez Stowarzyszenie Akcja Miasto).

Zgodnie z prezentacją „WPT określa około 60-70 km nowych tras (około 40 zadań inwestycyjnych) do realizacji w tempie 3-4 km rocznie, zatem całość programu do zrealizowania w horyzoncie około 20 (30) lat."



Rys. 1 Powyższa ilustracja błędnie nazywa plan tramwajowy — transportowym (źródło: UM Wrocławia)

Niestety — zarówno w przypadku zadań zaplanowanych do 2022 r. (tramwaj na Swojczyce, tramwaj na Ołtaszyn), jak i w przypadku pozostałych zadań, brakuje konkretnych dat realizacji i kwot. Trudno go nazwać „programem inwestycyjnym".

Nigdy nie powstała żadna przyjęta przez Prezydenta lub Radę Miejską wersja programu. Urząd Miejski poinformował nas tylko o tym, że program „jest obecnie przedmiotem kompetencji Biura Zrównoważonej Mobilności w Departamencie Zrównoważonego Rozwoju".

Aglomeracyjne projekty kolejowe

Inwestycje kolejowe są realizowane przez Polskie Linie Kolejowe. W praktyce jednak to miasto i województwo muszą stworzyć wizję wykorzystania kolei dla potrzeb miasta. Wrocław został pominięty w Krajowym Programie Kolejowym. Brakuje bowiem planu inwestycyjnego dla wrocławskiego węzła kolejowego, co wynika z braku obowiązującej wizji kolei miejskiej i aglomeracyjnej we Wrocławiu.

Taka wizja (obejmująca docelowy układ kursów i przystanków) nie została przyjęta przez Urząd Miejski ani Urząd Marszałkowski, mimo powstałych dokumentów koncepcyjnych i studialnych. Nieznana jest także aktywność UM w kierunku lobbowania na rzecz inwestycji kolejowych we Wrocławiu.

Lista projektów kolei miejskiej finansowanych w ramach Krajowego Programu Kolejowego

Aglomeracja	Projekt	Koszt (mln zł)
Kraków	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy–Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej	1,68 mld zł
Łódź	Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna–Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec	1,92 mld zł
Warszawa	Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołąbki / Warszawa Zachodnia–Warszawa Gdańska)	344 mln zł
Szczecin	Szczecińska Kolej Metropolitalna	741 mln zł

Brakuje zaś uwzględnienia podobnych inwestycji we Wrocławiu, takich jak:
- przystosowanie obwodnicy towarowej do przewozów pasażerskich,
- budowa czwartego toru na średnicowej linii kolejowej,
- budowa przystanków i trzeciego toru w ramach modernizacji linii nr 143 (obecna na liście rezerwowej KPK).

Możliwe do realizacji z funduszy centralnych są obecnie dwa projekty ściśle aglomeracyjne, dotyczące jednak niewielkich odcinków sieci:
- budowa przystanku Wrocław–Szczepin,
- przystosowanie Dworca Świebodzkiego do przewozów pasażerskich.

Będą one walczyć z innymi w ramach projektu „Infrastrukturalne projekty aglomeracyjne finansowane z Funduszu Spójności" (koszt: 1,09 mld zł), z których skorzystają także wyżej wymienione aglomeracje.

Rys. 2 Estakada kolejowa we Wrocławiu. Autor: Danuta B. / fotopolska.eu / creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0

„Uwzględnianie w procesie decyzyjnym efektywności ekonomicznej i korzyści społecznych z projektów transportowych"

Wymierną korzyścią społeczną płynącą ze zrównoważonego transportu są mniejsze zanieczyszczenie powietrza oraz mniejsze korki i idąca za nimi oszczędność czasu. Dlatego niezbędne są inwestycje dla ruchu pieszego, rowerowego oraz komunikacji zbiorowej, a także ich finansowanie.

Urząd Miejski nie odpowiedział w żaden sposób na pytanie dotyczące powyższego zagadnienia (zapytaliśmy pisemnie, w jaki sposób uwzględnia się efektywność ekonomiczną i korzyści społeczne).

Priorytet finansowy dla inwestycji komunikacji zbiorowej

Wbrew zapowiedzi Prezydenta Rafała Dutkiewicza z 2014 r., że każda złotówka na drogi będzie równoważona przez inwestycje w transport zbiorowy, wydatki majątkowe na drogi nadal zdecydowanie je przeważają. W latach 2015-16 nie była prowadzona żadna inwestycja w rozbudowę sieci tramwajowej.

Rok	Wydatki majątkowe na drogi publiczne	Wydatki majątkowe na lokalny transport zbiorowy
2017	248,6 mln zł	32,1 mln zł
2016	252,1 mln zł	0 mln zł
2015	362,1 mln zł	0 mln zł
(według kwot w budżetach uchwalonych) Powyższe kwoty dotyczą inwestycji.		

Priorytet dla ruchu pieszego

We Wrocławskiej Polityce Mobilności zapisano „priorytet dla ruchu pieszego w centrum miasta". W Wieloletnim Planie Inwestycyjnym na lata 2015-2019 widać jednak zdecydowany rozdźwięk między np. inwestycjami pieszymi a „pracami przygotowawczymi dla inwestycji drogowych". Przez zbyt małe środki finansowania nie mają takie inwestycje (zaakceptowane jako potrzebne przez Urząd Miejski, w ramach Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego albo w innym trybie), jak:

- przejście dla pieszych przez ul. Legnicką przy ul. Nabycińskiej (projekt nr 6 z WBO 2015),
- przejście dla pieszych przez ul. Legnicką przy Młodych Techników (projekt był zlecany przez ZDiUM),
- przejście dla pieszych przy Moście Grunwaldzkim (projekt nr 21 z WBO 2015),
- przejście dla pieszych przez ul. Pułaskiego wzdłuż ul. Kościuszki (projekt nr 683 z WBO 2017).

Warto jednak podkreślić, że do 2015 r. w budżecie miejskim w ogóle nie było wydzielonej puli pieszej. Urząd Miejski nie odpowiedział w żaden sposób na pytanie dotyczące powyższego zagadnienia (zapytaliśmy pisemnie, w jaki sposób uwzględnia się efektywność ekonomiczną i korzyści społeczne).

	wydatki ogółem	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Prace przygotowawcze i zadania towarzyszące inwestycjom drogowym	127 997	12 913	13 838	15 929	18 251	15 536	15 234	25 988	10 308
Program ruchu pieszego	38 648	0	4 123	7 229	10 846	3 850	2 600	5 000	5 000

Priorytet dla finansowania rowerów

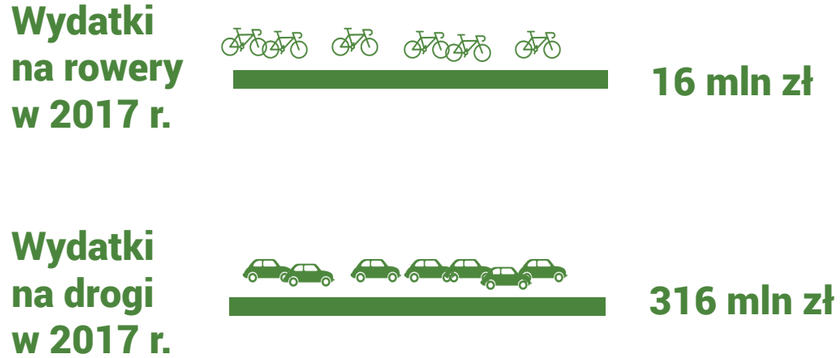
Tutaj sytuacja jest lepsza niż w przypadku ruchu pieszego, z uwagi na obietnice Prezydenta Rafała Dutkiewicza z kampanii wyborczej, a także pozyskanie finansowania unijnego. Finansowanie jest zaplanowane aż do 2021 r., dzięki czemu możliwe są takie wielkoskalowe inwestycje (zaplanowane na 2018 r.), jak:

- droga rowerowa wzdłuż ul. Grabiszyńskiej, łącząca centrum z Oporowem,
- droga rowerowa wzdłuż ul. Sułowskiej,
- droga rowerowa wzdłuż al. Karkonoskiej, do Bielan Wrocławskich.

	wydatki ogółem	do 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	po 2021
Program rowerowy	129 794	13 017	21 258	16 262	21 810	24 496	11 900	650	0

W ostatnich latach wydatki na rowery zdecydowanie wzrosły:

Nadal jednak wydatki na infrastrukturę rowerową nie są duże w porównaniu z wydatkami na drogi:



„Zapewnienie finansowania nakładów odtworzeniowych na infrastrukturę transportową”

Postulat ten obejmuje m.in. utrzymywanie torowisk w dobrym stanie. Na ten cel brakuje pieniędzy. Dla przykładu — duży remont i wymiana rozjazdów na ul. Piłsudskiego od strony Zapolskiej i Komandorskiej zaplanowane są dopiero na lato 2019 roku.

Tymczasem przykłady z innych miast pokazują, że może być inaczej: w Poznaniu od momentu objęcia urzędu prezydenta przez Jacka Jaśkowiaka wydatki na ten cel wzrosły ośmiokrotnie, zaś w Krakowie planowane są inwestycje w remonty torowisk na ok. 150 mln zł, z czego dofinansowanie z Unii Europejskiej wyniesie ok. 76 mln zł.

Dowodem na złe utrzymanie torowisk był m.in. fakt, że w ramach projektu WBO z 2014 r., dotyczącego szlifowania torowisk, ZDiUM zaproponował szlifowanie szyn przy ul. Legnickiej, remontowanych przed Euro 2012 w ramach tzw. projektu tramwaj plus. Z danych MPK z 2011 r. wynikało, że średnio 30-50% wykolejeń jest efektem stanu torowisk. Do wykolejenia tramwaju dochodzi średnio co 3-4 dni.

Rok	Stan dobry i bardzo dobry	Stan przeciętny	Stan zły i bardzo zły
2011	76,01%	18,29%	5,7%
2012	76,28%	17,17%	6,55%
2013	76,28%	-	7,40%
2014	77,26%	16,44%	6,30%
2015	79,01%	6,52%	14,47%
2016	70,56%	6,98%	22,46%

W tym obszarze ewidentnie niespełniony jest wskaźnik określony przez Wrocławską Politykę Mobilności. Zgodnie z jej zapisami co najmniej 90% torowisk powinno być w stanie dobrym lub bardzo dobrym, nie więcej niż 10% w złym, a w kolejnych latach powinna występować tendencja wzrostowa. Tymczasem np. między rokiem 2015 a 2016 stan torowisk się pogorszył.

Nakłady na utrzymanie torów i zwrotnic (w mln zł)

2012 r. — **6,9 mln zł**

2013 r. — **9,4 mln zł**

2014 r. — **12,4 mln zł**

2015 r. — **10,7 mln zł**

2016 r. — **11 mln zł**

2017 r. — **10,1 mln zł**

Środki na bieżące naprawy torowisk są mniejsze niż na drogi. Wyjątkiem był rok 2015.

Rok	Naprawy bieżące dróg	Poprawa stanu torowisk (w mln zł)
2012	10,1	2,7 mln zł
2013	8,4	2,3 mln zł
2014	9,8	3,6 mln zł
2015	6,8	9,4 mln zł
2016	6,3	4,1 mln zł
dane: ZDiUM Jak informuje Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta — „w naszej ocenie powyższe kwoty nie były wystarczające”.		

We Wrocławiu na ten cel w 2016 r. przeznaczono 16,4 mln zł, w 2017 r. już tylko 11,1 mln zł, a obecnie planowany budżet na rok 2018 zapowiada inwestycje na poziomie 20 mln zł. Inne miasta wydają więcej.

Finansowanie torowisk:

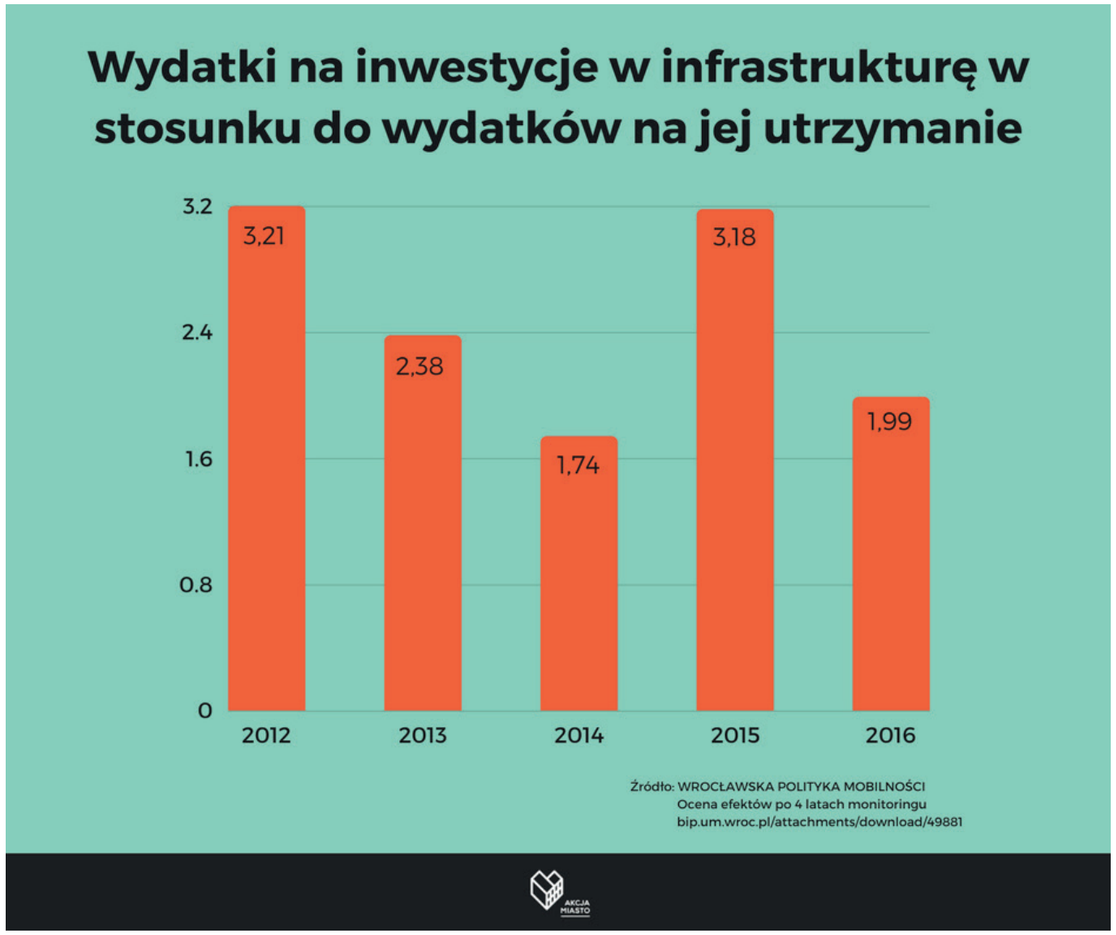
Wrocław - 16,4 mln zł (kwoty za 2016 r.)**, 11,1** (budżet na 2017 r.)**, 20** (projekt budżetu na 2018)

Poznań - 22 mln zł (2016 r.), **24 mln zł** (2017 r.)

Kraków - 150 mln zł w latach 2017-2021 (średnio 30 mln zł rocznie)

„Zachowanie właściwych proporcji pomiędzy nakładami na budowę i rozbudowę infrastruktury transportowej a utrzymaniem istniejących”

Ogólny stan przedstawia poniższy wykres:



Powszechna ocena jest taka, że inwestycje, zwłaszcza drogowe, przyćmiły we Wrocławiu utrzymywanie w należytym stanie istniejącej infrastruktury. Nakłady na utrzymanie istniejącej infrastruktury dotyczą jednak także bieżących nakładów na komunikację miejską.

Wrocław wydaje mniej niż Kraków, Poznań i Gdańsk oraz znacznie mniej niż Warszawa na komunikację publiczną w przeliczeniu na jednego mieszkańca:

O wiele gorzej wygląda to w liczbach bezwzględnych (wydatki bieżące na lokalny transport zbiorowy):

Wydatki Wrocławia w 2015 r. - 350 mln zł
Wydatki Wrocławia w 2016 r. - 358 mln zł.
Wydatki Krakowa w 2016 r. - 500 mln zł
Wydatki Poznania w 2016 r. - 460 mln zł
Wydatki Wrocławia na 2017 r. - 408 mln zł
Wydatki Łodzi na 2017 r. - 410 mln zł

W porównaniu planów budżetów na rok 2018, Wrocław wypada równie źle. Wciąż nie wyciągamy wniosków z porównania z innymi miastami.

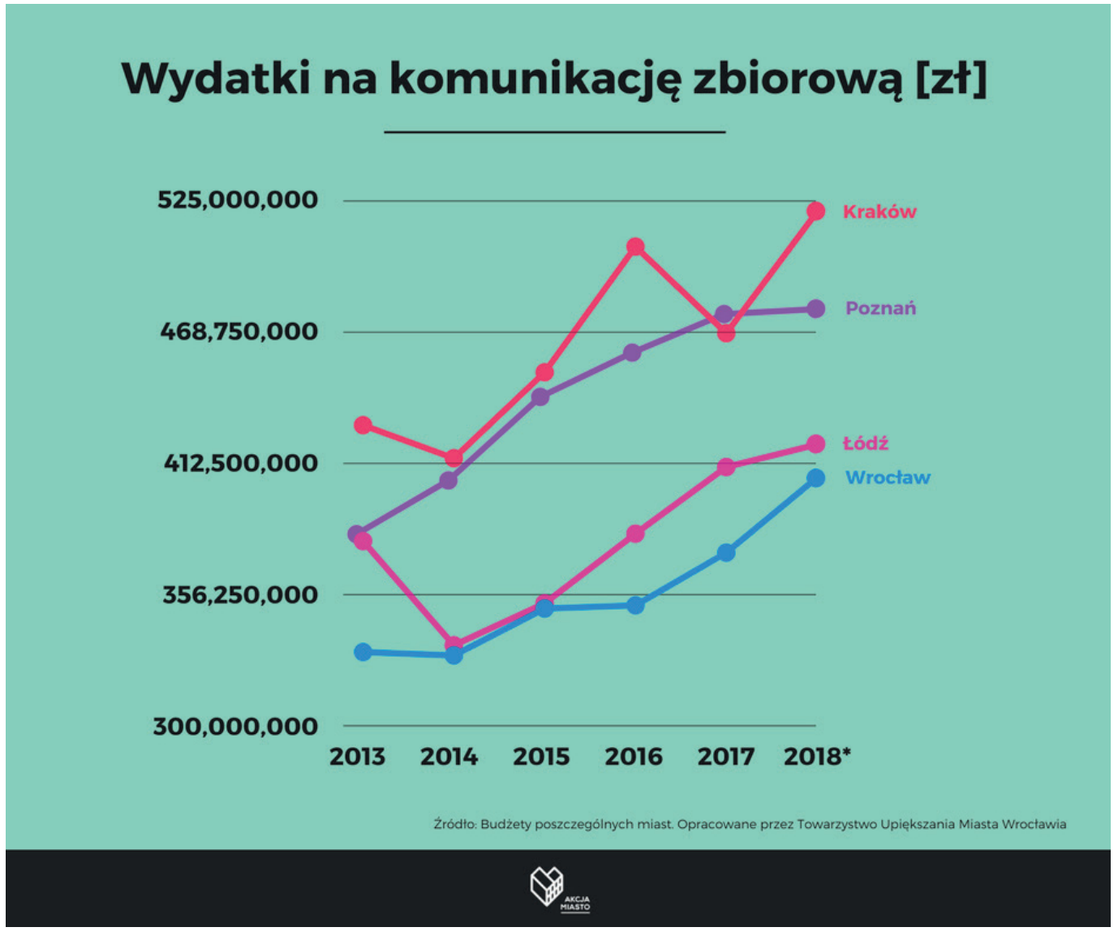
Wydatki bieżące na lokalny transport zbiorowy w projektach budżetów na 2018 r.:

Łódź — 420 370 194 zł
Poznań — 478 344 922 zł
Kraków — 520 243 400 zł
Wrocław — 406 182 850 zł

Wpływy ze sprzedaży biletów w Poznaniu i Łodzi są niewiele większe niż we Wrocławiu, a mimo tego te miasta na komunikację wydają o wiele więcej:

Przychody Poznania w 2016 r. — 181 mln zł
Przychody Łodzi na 2017 r. — 180 mln zł
Przychody Wrocławia na 2017 r. — 171 mln zł.

Pokazuje to także wykres stworzony przez Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia:



Fot 2 Konstal 105Na podpis Radosław Drożdżewski (User:Zwiadowca21) / creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0

„Korzystanie z innych niż publiczne sposobów pozyskiwania funduszy na inwestycje transportowe i ich utrzymanie, m.in. z partnerstwa publiczno-prywatnego, opłat za korzystanie z infrastruktury”

W trybie publiczno-prywatnego partnerstwa wybudowano parking pod Halą Stulecia, we współpracy z firmą Budimex. Nie była jednak rozważana żadna inwestycja publiczno-prywatna w infrastrukturę transportu zbiorowego.

„Prowadzenie działań zapewniających konkurencyjność ceny przejazdów transportem zbiorowym w stosunku do kosztów poruszania się samochodem w mieście”

Koszt 15 minut przejazdu normalnego w granicach miasta — porównanie:

Warszawa — 3,40 zł (bilet 20-minutowy)
Łódź — 2,80 zł (bilet 20-minutowy)
Kraków — 2,80 zł (bilet 20-minutowy)
Poznań — 4,60 zł (bilet 40-minutowy)
Katowice — 3,20 (bilet 15-minutowy)
Wrocław — 3 zł (bilet 30-minutowy)

W przypadku Wrocławia uchwalone jest wprowadzenie biletu 15-minutowego za 2,40 zł od 2018 roku. To najkorzystniejsza oferta ze wszystkich miast w przypadku tak krótkiego przejazdu.

Natomiast warto dodać, że planowany jest wzrost ceny biletów jednorazowych. Rozwiązanie to ma na celu wyłącznie wzrost dochodów do budżetu miasta. Planowane zwiększenie dochodu z tego tytułu to ok. 7,5 mln zł.

Wzrost kosztów nie miał być rekompensowany przez wprowadzenie ulg (łączny koszt to ok. 2,4 mln zł rocznie), a także biletu 15-minutowego (3,2 mln zł).

Koszt jednego dnia przejazdów w przypadku kupna najdłuższego biletu okresowego imiennego w granicach miasta dla osoby zameldowanej — porównanie

Warszawa — 2,78 zł (bilet warszawiaka 90-dniowy)
Łódź — 2 zł (bilet 12-miesięczny na wszystkie linie imienny)
Kraków — 2,85 zł (bilet na sieć 12-miesięczny)
Poznań — 2,32 zł (bilety okresowe imienne zapisywane na imiennej karcie PEKA — ceny normalne, czas ważności 271-366 dni)
Katowice — 3,44 zł (bilet SM/AT bez limitu przejazdów na terenie Katowic 90-dniowy)
Wrocław — 2,47 zł (bilet semestralny 5-miesięczny na wszystkie linie normalny)

W przypadku Wrocławia uchwalone jest wprowadzenie od 1 stycznia 2018 r. biletu rocznego za 800 zł (2,19 zł dziennie).

Dla porównania — według serwisu Bankier.pl utrzymanie samochodu kosztuje 12 836 zł rocznie czyli 35,20 zł dziennie.

Fot. 3 Biletomat podpis Grzegorz W. Tężycki / creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0

PODSUMOWANIE

Dane pokazują, że Wrocławska Polityka Mobilności jest realizowana niezgodnie z założeniami z obszaru ekonomii i finansów. W inwestycjach i wydatkach budżetowych nie widać priorytetu komunikacji zbiorowej, zwłaszcza w porównaniu z innymi miastami. Nadal realnym priorytetem jest budowa oraz rozbudowa dróg, z myślą o ruchu samochodowym. Z drugiej strony podstawowy — wydawałoby się — element, jakim jest utrzymanie torowisk w dobrym stanie, nie ma przeznaczonych wystarczających środków, na co wskazują przedstawiciele ZDIUM oraz liczba odnotowanych wykolejeń. Jedynym jednoznacznie pozytywnym elementem pozostają ceny biletów, podobne lub niższe niż w innych miastach.

Dlatego wskazujemy, jakie są najpilniejsze problemy do rozwiązania:

- uchwalenie konkretnego i obowiązującego (uchwała rady miejskiej) Wrocławskiego Programu Tramwajowego, obejmującego nowe inwestycje oraz remonty istniejących torowisk, wraz z datami i kwotami,

- zwiększenie wydatków na komunikację zbiorową do poziomu innych miast kraju, przez co zwiększyłaby się częstotliwość kursowania oraz możliwe byłoby uruchomienie nowych linii,

- zwiększenie budżetu na potrzeby pieszych, a także określenie priorytetowych inwestycji pieszych, wraz z datami ich realizacji oraz kwotami,

- stworzenie obowiązującej koncepcji Szybkiej Kolei Miejskiej, obejmującej określenie finansowania ze strony miasta dla poszczególnych kursów,

- rozważenie realizacji nowych inwestycji w transport zbiorowy w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego.

AUTORZY TEKSTU:

Agnieszka Imiela

Jakub Nowotarski

OPRACOWANIE GRAFICZNE I SKŁAD:

Agnieszka Bocheńska-Niemiec (Dobre Kreski)

STAŃ SIĘ CZĘŚCIĄ POZYTYWNYCH ZMIAN

To dzięki wpłatom od osób takich jak Ty, możemy działać skutecznie.
Pomóż nam realizować nasze wspólne cele!

Numer konta
83 1140 2004 0000 3902 7553 6628
tytuł przelewu: Darowizna na cele statutowe
Stowarzyszenie Akcja Miasto
Kniaziewicza 12/4
50-454 Wrocław
http://www.akcjamiasto.org/darowizna/