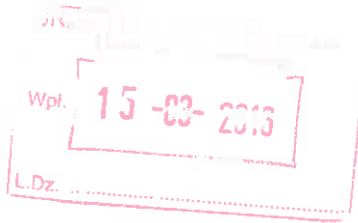




Wrocław, dnia 15 marca 2016 r.



Pan Marek Czuryło
Dyrektor Wydziału Transportu
ul. G. Zapolskiej 4
50-032 Wrocław

DI.072 - 41/2016

Dotyczy: projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Wrocławia”.

Szanowny Panie Dyrektorze,

w załączeniu do niniejszego pisma przesyłam uchwałę Zarządu MPK Sp. z o.o. z dnia 15 marca 2016 r. w sprawie przyjęcia przez Zarząd stanowiska Spółki do projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Wrocławia”.

Z poważaniem

PREZES ZARZĄDU
DYREKTOR NACZELNY

Jolanta Szczepańska

CZŁONEK ZARZĄDU
DYREKTOR INWESTYCJI I ROZWOJU

Patryk Wild

CZŁONEK ZARZĄDU
DYREKTOR
ds. Przewozów i Eksploatacji

Zdzisław Ferencz

Otrzymują:

1. Adresat.
2. a/a.



UCHWAŁA nr 17/16

Zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą we Wrocławiu

z dnia 15 marca 2016r.

w sprawie: przyjęcia stanowiska do projektu Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Wrocławia”

Na podstawie § 6 ust. 3 Regulaminu Zarządu MPK Sp. z o.o., stanowiącego załącznik nr 1 do uchwały nr 17/04 Zarządu MPK Sp. z o.o. z dnia 28.07.2004 r.

uchwała się, co następuje:

§ 1

W związku z konsultacjami nad projektem "Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Wrocławia", Zarząd przyjmuje stanowisko Spółki do projektu Planu o treści stanowiącej załącznik do niniejszej uchwały .

§ 2

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PREZES ZARZĄDU
DYREKTOR NACZELNY

Jolanta Szczepańska

CZŁONEK ZARZĄDU
DYREKTOR INWESTYCJI I ROZWOJU

Patryk Wild

CZŁONEK ZARZĄDU
DYREKTOR
ds. Przewozów i Eksploatacji

Zdzisław Ferenc

SPRAWDZONO POD WZGLĘDEM
FORMALNO-PRAWNYM
RADCA PRAWNY

Małgorzata Plizga

16.03.2016

Opinia MPK Sp. z o.o. do projektu „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Wrocławia”

W związku z konsultacjami projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Wrocławia” MPK Sp. z o.o. zgłasza następujące uwagi do niniejszego dokumentu

1. Aktualność badań

Badania, którymi wspierają się autorzy Planu wykonane zostały 10 i 6 lat temu. W czasie jaki upłynął od zakończenia ostatniego z tych badań układ transportowy Wrocławia i aglomeracji wzbogacił się o nowe elementy takie jak:

- Autostradowa Obwodnica Wrocławia,
- Odcinek centralny (Żerniki- Łany) Wschodniej Obwodnicy Wrocławia wraz z mostem nad Odrą,
- Odcinek Północny Obwodnicy Śródmiejskiej,
- dwie linie tramwajowe (na Osiedle Gaj oraz na Osiedle Kozańców),
- ITS i wydzielona z ruchu ogólnego część ciągów tramwajowych i tramwajowo- autobusowych,
- 53 nowe tramwaje,
- 130 nowych autobusów.

W kontekście istotnie zmienionych realiów funkcjonowania wrocławskiego systemu transportu badania i wnioski wynikające z roku 2006 i 2010 mają dyskusyjną wartość.

2. Charakter strategiczny planowanych zmian:

W roku 2016 zgodnie ze wskazaniem do realizacji MPK Sp. z o.o. realizuje pracę przewozową na poziomie 37,2 mln wozokilometrów w obydwu trakcjach z tego 13,2 mln pociągo-kilometrów w trakcji tramwajowej i 24 mln wozokilometrów w trakcji autobusowej. W zakresie trakcji autobusowej Spółka nie jest jedynym przewoźnikiem realizującym usługi na rzecz Gminy Wrocław.

Prezentowany dokument zawiera w wariantcie rekomendowanym (Wariant IIIA) istotne zmniejszenie podaży oferty przewozowej w publicznym transporcie zbiorowy sumarycznie dla obydwu trakcji T+A do 32 mln wozokilometrów (przy realizacji „rozwojowego” modelu IIIA). W tym kontekście dokument ten trudno nazwać „planem rozwoju”. W szczególności Plan ten zakłada radykalną redukcję oferty trakcji autobusowej – do 15,57 mln wozokilometrów w Wariantcie IIIA - zatem

obecna oferta autobusowa samego tylko MPK (24 mln) jest o ponad 50% większa od oferty „rozwojowej”.

Założenie wprowadzanych zmian w ofercie przewozowej zostało sprecyzowane na str. 78 w następujący sposób (cyt.):

„Na podstawie analiz stwierdzono, że w wyniku zwiększenia pracy przewozowej tramwajów o około 42% jako skutek budowy nowych linii, należy ograniczyć pracę przewozową w komunikacji autobusowej o około 25%. Oznacza to, że przez okres realizacji Planu nie ma potrzeby zakupów nowych autobusów, natomiast liczebność taboru tramwajowego powinna wzrosnąć o około 25%. Obszarem, na którym nastąpi zmniejszanie obsługi autobusowej jest centrum wielkomiejskie – planuje się eliminację linii autobusowych tranzytowych wobec centrum i organicznie linii równoległych do tras tramwajowych”.

Należy zauważyć, że zaproponowane w planie rozwiązania szczegółowe zakładają zupełnie inne niż deklarowane w zacytowanym powyżej opisie poziomy zwiększeń i redukcji pracy przewozowej (zwiększenie pracy w tramwajach o około 25% a nie o 42% oraz zmniejszenie pracy w autobusach o ponad 35% a nie 25%). Rozważając realność takich zamierzeń należy podnieść, że w perspektywie do 2022 roku Wrocław zamierza zbudować trzy odcinki nowych linii tj. linię na Nowy Dwór, linię tramwajową w ciągu ulic Popowickiej, Starogłoblowej i Długiej oraz krótki odcinek linii w ciągu ulicy Hubskiej. Długość tych linii łącznie wyniesie około 9 km co stanowi około 10% długości obecnie użytkowanej sieci tramwajowej. Założenie, że uruchomienie tych odcinków torów spowoduje w skutku zwiększenie pracy przewozowej tramwajów *o około 42% nie jest realne*. Mało realne wydaje się również założenie zwiększenia pracy przewozowej w trakcji tramwajowej o 25%.

W dokumencie zakłada się, że zwiększeniu ulegnie praca przewozowa z obecnych 13,2 mln wozokilometrów (2016) do około 16,5 mln pociągo-kilometrów w 2022 r. Pomijając kwestie przepustowości sieci w centrum miasta powyższe założenie wymagałoby **dotatkowo 58 tramwajów** oprócz normalnego procesu wymiany taboru (a do 2022 r Spółka powinna zezłomować 132 tramwaje typu Konstal 105 Na). Co więcej taka liczba nowych tramwajów wymagałaby **budowy nowej zajezdni tramwajowej**. Te **dotatkowe** wydatki o szacunkowej wartości netto ponad 400 milionów zł nie znajdują odzwierciedlenia w zaplanowanych wydatkach na funkcjonowanie systemu publicznego transportu zbiorowego do 2022 roku.

Założenie, że potoki pasażerskie z zredukowanej trakcji autobusowej ma przejąć trakcja tramwajowa jest ryzykowne i w opinii Spółki niemożliwe do zrealizowania. Zasięg tej trakcji jest z powodów infrastrukturalnych istotnie ograniczony a Wrocław – zwłaszcza w częściach peryferyjnych gdzie nie ma trakcji tramwajowej rozwija się bardzo dynamicznie. Założenie, że: *„Obszarem, na którym nastąpi zmniejszanie obsługi autobusowej jest centrum wielkomiejskie”* gdzie *„planuje się eliminację linii autobusowych tranzytowych wobec centrum i organicznie linii równoległych do tras*

tramwajowych” kompletnie abstrahuje od faktu, że przez obszar tego centrum w przechodzi tranzytowo niewiele linii autobusowych. Oczywiście uruchomienie nowych linii tramwajowych może doprowadzić do redukcji lub skrócenia przebiegu niektórych linii autobusowych (np. 149,145,146 czy niektórych linii pospiesznych), ale nie ma możliwości aby te redukcje osiągnęły wartość 8,5 miliona wozokilometrów. Zatem ta skala redukcji wymusiłaby objęcie nimi terenów peryferyjnych - gdzie potrzeba zwiększenie zakresu obsługi komunikacyjnej a nie jego zmniejszenia.

Należy zauważyć, że wg raportu firmy doradczej PricewaterhouseCoopers aby dorównać poziomowi rozwoju miastom Europy Zachodniej (albo nawet tylko Warszawie) – liczba wykonywanej pracy przewozowej komunikacji miejskiej w przeliczeniu na mieszkańca powinna wzrosnąć we Wrocławiu około dwukrotnie (Źródło: https://www.pwc.pl/pl/publikacje/wyzwania-inwestycyjne-miast/pwc_wyzwania_inwestycyjne_miast_2012.pdf) Tymczasem Plan zakłada scenariusz zupełnie odwrotny.

3. Kwestie prawne dotyczące już podjętych zobowiązań

Tak radykalne ograniczenie usług w trakcji autobusowej wymagałoby wypowiedzenia lub zmiany obowiązującej umowy przewozowej która precyzuje, że minimalna praca przewozowa w trakcji autobusowej zlecona MPK nie może być niższa niż 21 mln wozokilometrów. Taka zmiana umowy przewozowej zgodnie z zapisem p 14) trójstronnej umowy wsparcia zawartej pomiędzy Gminą Wrocław, MPK Sp. z o.o. oraz konsorcjum banków związanej z finansowaniem zakupów taborowych w ramach programu ZSTS etap I wymagałaby uzyskania zgody konsorcjum Banków.

4. Kwestie prognozy finansowej

Założenie, że przy tak istotnym ograniczeniu oferty przewozowej (sumarycznej dla obydwu trakcji blisko 15 %) będzie następował jednoczesny kilkunasto procentowy wzrost wpływów biletowych oraz pasażerów jest ryzykownie optymistyczne.

Należy też zauważyć, że prognozowane przez Autorów Planu (firma „Jan Friedberg, Projektowanie dróg i doradztwo w zarządzaniu”) wydatki -koszty funkcjonowania - transportu zbiorowego w 2022 roku w Wariancie IIIA w wysokości **334 mln** zł byłyby niższe od obecnie ponoszonych kosztów funkcjonowania samego MPK sp. z o.o. a już obecne wydatki te stanowią wartość wyjątkowo niską na tle innych polskich miast o porównywalnej wielkości. Wartości te dla roku 2022 i lat wcześniejszych stoją też **w sprzeczności** z wydatkami na koszty operacyjne prognozowanymi w Studium Wykonalności Projektu ZSTS Etap I w które Autorzy tamtego opracowania (p. Jan Friedberg, IMS / Ernst&Young) szacowali na poziomie 490 mln zł (por Studium Wykonalności ZSTS Wersja 3 str 183).

Co więcej realizacja planu wymaga do 2022 r. przeprowadzenia inwestycji taborowych (wymiana i zakup dodatkowych nowych tramwajów) oraz związanych z budową nowej zajezdni na poziomie 700 - 800 mln zł.

5. Założenia techniczne w zakresie gospodarowania taborem autobusowym

Założenie, że w związku ze zmniejszeniem pracy przewozowej w trakcji autobusowej o 35% do 2022 roku nie trzeba kupować nowych autobusów jest trudne do zrealizowania. Nawet jeśli tak wielka skala redukcji linii zostałaby przeprowadzona to wiek autobusu w eksploatacji nie powinien przekraczać 12 lat a wymiana pojazdów powinna mieć charakter płynny. Tymczasem w roku 2022 z realizujących obecnie pracę przewozową w MPK autobusów jedynie pojazdy Solaris (57 sztuk) i trzy inne autobusy spółki oraz 69 pojazdów podwykonawcy usług (ITS Michalczewski) będzie miało niższy wiek. W żadnym wypadku 129 pojazdów nie będzie w stanie zrealizować zakładanej pracy przewozowej na poziomie 16,5 mln wozokilometrów (nawet wliczając pojazdy MB Citaro które wtedy osiągnął wiek 14 lat zadanie to nie jest możliwe do realizacji).

6. Błędne i wewnętrznie niespójne dane i założenia

Opracowanie zawiera błędne dane, często niespójne z założonymi w tym dokumencie działaniami. Na przykład dane nt. pojazdów niskopodłogowych i zakładają że w 2022 r. 95% wrocławskich autobusów będzie niskopodłogowe podczas gdy już teraz 100% taboru liniowego to tabor niskopodłogowy. Podobnie z tramwajami – autorzy planują osiągnięcie w 2022 roku 25% udziału tramwajów niskopodłogowych w ogóle floty tymczasem dziś udział ten wynosi 40% (a w planie założone są istotne nowe zakupy taborowe). Podobnie z taborem klimatyzowanym – już teraz (wliczając pojazdy ITS Michalczewski) udział tego typu taboru w ogólnej liczbie autobusów zbliżył się do poziomu 50% prognozowanego dopiero na 2022 rok (i to przy założeniu radykalnego ograniczania pracy przewozowej do 2022 r - a co za tym idzie liczby autobusów co w sposób oczywisty zwiększyłoby udział taboru klimatyzowanego w ogólnej liczbie pojazdów). Podobnie z tramwajami – prognozowaną na 2022 rok wartość 20% klimatyzowanych pojazdów Spółka osiągnęła w ubiegłym roku a założony w Planie zakup nowych pojazdów powinien istotnie podnieść ten wskaźnik.

CZŁONEK ZARZĄDU
DYREKTOR
ds. Przewozów i Eksploatacji
Zdzisław Ferenc

PREZES ZARZĄDU
DYREKTOR NACZELNY
Jolanta Szczepańska

CZŁONEK ZARZĄDU
DYREKTOR INWESTYCJI I ROZWOJU
Patryk Wili