

Katarzyna Mikołajczyk

TRANSPORT W BUDŻECIE



Raport z analizy budżetów
miasta Łodzi z lat 2010-2014

**„Transport w budżecie.
Analiza budżetów miasta Łodzi z lat 2010-2014”**

Autor:

Katarzyna Mikołajczyk

Redakcja:

Borys Martela

Projekt okładki:

Aleksandra Rau

Wydawca:

Fundacja Miejski Kolektyw
Ul. Piotrkowska 172/180 m. 21
90-368 Łódź
e-mail: miejskikolektyw@gmail.com
www: miejskikolektyw.pl



Projekt „Budżet po ludzku” został dofinansowany ze środków Programu Fundusz Inicjatyw Obywatelskich

Więcej informacji o projekcie na stronie: www.lodzkibudget.pl



Publikacja dostępna na licencji Uznanie autorstwa 3.0 Polska (CC BY 3.0 PL)
<http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/pl>

Katarzyna Mikołajczyk

Transport w budżecie. Raport z analizy budżetów miasta Łodzi z lat 2010-2014

Łódź 2014



SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI	4
STRESZCZENIE	5
WPROWADZENIE	6
WYDATKI NA TRANSPORT W MIEŚCIE	7
ŚRODKI NA TRANSPORT W MIEŚCIE	12
PROBLEMY ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM	17
PODSUMOWANIE	28
O AUTORCE	29
ANEKS: NAJWIĘKSZE WYDATKI MAJĄTKOWE	30

STRESZCZENIE

Transport to jeden z ważniejszych obszarów działania miasta, w związku z czym wiążą się z nim również znaczne wydatki. Nakłady związane z komunikacją publiczną oraz inwestycjami od lat znajdowały się w czołówce wszystkich miejskich wydatków, w 2013 i 2014 roku planowane nakłady osiągnęły jednak poziom dotąd niespotykany. Obecnie na działania związane z transportem wydajemy w budżecie najwięcej spośród wszystkich obszarów – więcej nawet niż na oświatę i wychowanie!

Tak duży wzrost nakładów wynika przede wszystkim z rozpoczęcia kosztownych inwestycji, które często wzbudzają kontrowersje wśród mieszkańców. Liczne dyskusje na ten temat nie powinny jednak nikogo dziwić – w końcu decyzje dotyczące sposobu organizacji transportu w mieście wpływają na jakość życia całej społeczności. Warto więc przyglądać się wydatkom, jakie samorząd ponosi na ten cel. Tym bardziej, że większość tych rozstrzygnięć zapada na poziomie lokalnym. To od władz lokalnych i wykonującej ich postanowienia administracji publicznej zależy m.in.:

- przebieg nowych dróg;
- terminy oraz harmonogram inwestycji i remontów;
- kształt strefy płatnego parkowania i wysokość opłat za parkowanie;
- częstotliwość kursowania komunikacji zbiorowej, ceny biletów czy rozmieszczenie przystanków;

Wszystkie powyższe decyzje znajdują swoje odzwierciedlenie w budżecie. Niniejszy raport przedstawia opis wydatków transportowych w Łodzi – ich strukturę oraz wielkość. Pokazane są również źródła finansowania transportu w samorządzie.

Ostatni rozdział poświęcony jest największym wyzwaniom w zakresie organizacji transportu i potrzebom, jakie zgłaszali do tej pory mieszkańcy. Z jakim skutkiem – mogą ocenić tylko oni sami.

WPROWADZENIE

Transport to jedno z dwudziestu obowiązkowych zadań własnych gminy i powiatu. Mówiąc krótko, miasto na prawach powiatu – jakim jest Łódź – kwestiami transportowymi po prostu zajmować się musi. Jednak to, w jakim stopniu samorząd wywiązuje się z tego zadania i czy faktycznie podejmowane przez niego działania prowadzą do zaspokojenia „zbiorowych potrzeb wspólnoty”, pozostaje kwestią otwartą do dyskusji.

Najprostszym sposobem sprawdzenia stopnia, w jakim samorząd stara się zaspokoić potrzeby mieszkańców, może wydawać się wysokość kwoty przeznaczanej w budżecie na transport. Jest to jednak wskaźnik dalece niedoskonały, bowiem duże nakłady nie muszą wcale iść w parze z podejmowaniem mądrych decyzji.

Ostatecznie liczy się bowiem nie tylko ile, ale przede wszystkim w jaki sposób? Przypatrując się kwotom warto również przeanalizować to, czy pieniądze wydawane są zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, dokumentami strategicznymi przyjętymi przez samorząd oraz czy uwzględniają zróżnicowane oczekiwania mieszkańców.

W poniższym raporcie zostaną przedstawione informacje, które pomogą czytelnikowi sformułować własne opinie na te tematy. Raport rozpoczyna się od przedstawienia wydatków oraz dochodów związanych z transportem. W części kolejnej przedstawiłam obszary, na które warto zwrócić uwagę podczas zbliżających się konsultacji społecznych budżetu na 2015 rok. Również od głosu mieszkańców w tej debacie zależy to, jak wydatki transportowe będą kształtowały się w kolejnych latach.

WYDATKI NA TRANSPORT W MIEŚCIE

Budżet na szeroko rozumiany transport to jedna z największych pozycji w budżecie Łodzi. Począwszy od 2013 roku na transport wydajemy najwięcej spośród wszystkich obszarów życia wspieranych przez Miasto. W ciągu pięciu lat planowane wydatki wzrosły ponad dwukrotnie. W efekcie, na szeroko rozumiany transport przeznaczamy obecnie więcej niż na oświatę i wychowanie.

Tabela 1. Wydatki na transport i łączność w budżetach uchwalonych w latach 2010-2014.

ROK	WYDATKI NA TRANSPORT I ŁĄCZNOŚĆ [ZŁ]	WYDATKI OGÓŁEM MIASTA [W ZŁ]	WYDATKI NA TRANSPORT I ŁĄCZNOŚĆ W BUDŻECIE [W PROC.]
2014	1 233 509 361	4 111 775 641	30,00
2013	1 080 658 548	4 120 493 372	26,23
2012	763 218 079	3 540 685 100	21,56
2011	608 286 969	3 214 579 396	18,92
2010	500 156 634	2 829 800 486	17,67

Źródło: Opracowanie własne na podstawie budżetów uchwalonych.

W ciągu ostatnich kilku lat można zauważyć również inny istotny trend. Wzrost kwot przeznaczanych na transport i łączność podyktowany jest coraz większymi nakładami majątkowymi, a więc mówiąc krótko – większymi środkami przeznaczonymi na inwestycje. Jeszcze w 2010 roku na transport i łączność z założonego budżetu wydaliśmy ostatecznie 460 mln zł, z czego na inwestycje tylko nieznacznie ponad 10 proc. (ok. 47,2 mln zł). Trzy lata później na transport ostatecznie wydaliśmy ponad 900 mln zł, z czego ponad połowę stanowiły działania inwestycyjne. **Budżet na 2014 rok zakłada jeszcze większe wydatki w tym zakresie.** Z ponad 1,2 mld zł, blisko 850 mln zł to wydatki związane z dużymi budowlami i przebudowami łódzkich dróg. **To ok. 68 proc. całego budżetu przeznaczonego na transport.**

Wydatki z lat ubiegłych szczegółowo przedstawia poniższa tabela.

Tabela 2. Zaplanowane i zrealizowane wydatki na transport i łączność w latach 2010-2013.

OBJAŚNIENIA	2010			2011		
	WYDATKI OGÓŁEM	WYDATKI BIEŻĄCE	WYDATKI MAJĄTKOWE	WYDATKI OGÓŁEM	WYDATKI BIEŻĄCE	WYDATKI MAJĄTKOWE
BUDŻET UCHWALONY	500 156 634,00	389 054 502,00	111 102 132,00	608 286 969,00	419 339 567,00	188 947 402,00
BUDŻET PO ZMIANACH	500 182 856,00	417 994 509,00	82 188 347,00	585 226 499,00	426 305 092,00	158 921 407,00
WYKONANIE ZA DANY ROK	460 207 755,55	412 944 968,00	47 262 787,55	547 557 792,26	412 073 702,37	135 484 089,89
PROC. WYKONANIA BUDŻETU PO ZMIANACH	92,01	98,79	57,51	93,56	96,66	85,25
OBJAŚNIENIA	2012			2013		
	WYDATKI OGÓŁEM	WYDATKI BIEŻĄCE	WYDATKI MAJĄTKOWE	WYDATKI OGÓŁEM	WYDATKI BIEŻĄCE	WYDATKI MAJĄTKOWE
BUDŻET UCHWALONY	763 218 079,00	428 583 524,00	334 634 555,00 zł	1 080 658 548,00	438 287 596,00	642 370 952,00 zł
BUDŻET PO ZMIANACH	687 462 894,00	445 153 658,00	242 309 236,00 zł	945 814 700,00	440 940 009,00	504 874 691,00 zł
WYKONANIE ZA DANY ROK	654 938 403,21	439 867 263,21	215 071 140,00 zł	902 500 094,09	437 989 742,38	464 510 351,71 zł
PROC. WYKONANIA BUDŻETU PO ZMIANACH	95,27	98,81	88,76	95,42	99,33	92,01

Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetów w latach 2010-2013.

Duży wzrost wydatków inwestycyjnych to częściowo zasługa środków europejskich, z których współfinansowanie zdobyto m.in. na remont trasy WZ, przebudowę układu drogowego wokół dworca Łódź Fabryczna czy budowę Trasy Górna. Do tych przedsięwzięć z miejskiej kasy dołożyliśmy tylko część pieniędzy. Jednocześnie jednak realizowane były takie inwestycje jak remonty ul. Piotrkowskiej czy ul. Tuwima, na które większość środków pochodziła z budżetu Miasta. Z miejskich pieniędzy miałyby również powstać planowana ul. Nowotargowa od ul. Tuwima do al. Mickiewicza.

Trzeba jednak pamiętać, że nakłady na transport obejmują nie tylko wydatki majątkowe, ale również bieżące. W ramach tych ostatnich planuje się m.in.:

- utrzymanie lokalnego transportu zbiorowego – to zdecydowanie największy koszt jednostkowy w każdym roku;
- remonty chodników;
- oznakowanie ulic (tabliczki z nazwami ulic, malowanie pasów, ustawianie i uzupełnianie znaków);
- utrzymanie mostów czy rowów;
- oświetlenie ulic;
- naprawy dróg gruntowych;
- remonty i utrzymanie sygnalizacji świetlnej.

Zakładane wydatki bieżące w budżetach uchwalanych w ostatnich latach oscylują w granicach 410-500 mln zł i w przeciwieństwie do wydatków majątkowych nie mają trwałej tendencji wzrostowej. W przypadku niektórych nakładów widać wręcz skłonność władz lokalnych do szukania oszczędności. Tak dzieje się np. w odniesieniu do komunikacji zbiorowej, na którą w 2014 roku przeznaczono kilkadziesiąt milionów złotych mniej niż w rok wcześniej.

Zestawienie najważniejszych wydatków bieżących związanych z transportem znajduje się w tabeli na kolejnej stronie.

Tabela 3. Zakładane wydatki na bieżące zadania własne w latach 2010-2014.

KATEGORIA WYDATKÓW	2010	2011	2012	2013	2014
Wydatki w zakresie transportu zbiorowego	318 932 950	354 923 850	361 923 850	378 800 000	331 057 820
Wydatki związane z kontrolą biletów w pojazdach lokalnego transportu zbiorowego	3 067 050	2 500 000	1 200 000	107 800	-
Wydatki na utrzymanie dróg w miastach na prawach powiatu	35 200 000	36 010 150	35 957 467	33 880 170	22 924 270
Wydatki na utrzymanie dróg gminnych	9 021 800	9 229 650	9 229 650	8 284 140	5 314 214
Utrzymanie dróg wewnętrznych położonych na terenach zarządzanych przez miasto	-	-	-	2 350 000	2 149 430
Wydatki na utrzymanie jednostki budżetowej „Zarząd Dróg i Transportu”	11 645 100	12 275 412	12 976 445	13 354 215	17 372 550
Wydatki związane z holowaniem i parkowaniem pojazdów zagrażających bezpieczeństwu ruchu	300 000	900 000	1 260 000	343 000	427 680
Opłaty z tytułu wieczystego użytkowania gruntów i inne opłaty	28 000	28 000	28 000	28 000	350 000
Wydatki na oświetlenie ulic	30 500 000	31 201 000	31 700 000	33 908 000	34 000 000
Opłaty za odprowadzanie wód opadowych i roztopowych pochodzących z powierzchni zanieczyszczonych o trwałej nawierzchni do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej	57 600	73 900	145 000	210 700	200 165
Utrzymanie czystości na drogach i innych terenach gminnych (od 2013 zadanie realizowane przez Wydział Gospodarki Komunalnej)	41 760 000	41 450 000	43 000 000	-	-
Utrzymanie czystości - strategia ul. Piotrkowskiej (od 2013 zadanie realizowane przez Wydział Gospodarki Komunalnej)	2 100 000	2 100 000	2 100 000	-	-
SUMA	452 612 500	490 691 962	499 520 412	471 266 025	413 796 129

Źródło: Opracowanie własne na podstawie budżetów uchwalonych.

Praktycznie wszystkie środki które dotyczą spraw związanych z transportem, znajdują się w budżecie Zarządu Dróg i Transportu, który odpowiada w Łodzi za:

- zarządzanie drogami (w szczególności za planowanie, budowę, przebudowę i remonty dróg);
- zarządzanie ruchem;
- organizowanie transportu zbiorowego (w szczególności budowę, przebudowę, rozbudowę, modernizację i remonty obiektów i urządzeń związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego).

Pozostałe środki (np. na odśnieżanie lub koszenie traw w pasie drogi) znajdują się w budżecie Wydziału Gospodarki Komunalnej.

ŚRODKI NA TRANSPORT W MIEŚCIE

Wzrost nakładów na transport i coraz poważniejsze inwestycje w sposób naturalny prowadzą do pytania, skąd Łódź bierze na te wszystkie projekty pieniądze? Co do zasady, Urząd Miasta Łodzi może pozyskiwać (i pozyskuje) fundusze z bardzo różnych źródeł. Przede wszystkim ze źródeł lokalnych, ale również z budżetu państwa oraz środków europejskich.

W poniższej tabeli przedstawiono główne rodzaje wpływów do budżetu – nie tylko dochody, ale również przychody związane np. z zaciągniętymi kredytami, czy drukiem papierów wartościowych przez samorząd.

Tabela 4. Wpływy do budżetu Łodzi w latach 2012-2013.

ŹRÓDŁO WPŁYWÓW	2012		2013	
	[W ZŁ]	[PROC.]	[W ZŁ]	[PROC.]
I LOKALNE (MIEJSKIE), W TYM:	1 993 573 433	52,81	2 394 707 653	58,37
1) podatki, w tym:	1 231 895 047	32,63	1 272 505 606	31,02
a) podatek dochodowy od osób fizycznych	745 429 427	19,75	758 966 752	18,50
b) podatek od nieruchomości	368 616 949	9,76	387 204 816	9,44
c) podatek dochodowy od firm	65 601 751	1,74	64 569 573	1,57
d) podatek od czynności cywilno-prawnych	28 024 145	0,74	38 168 437	0,93
e) podatek od środków transportowych	13 309 007	0,35	14 769 856	0,36
f) podatek od spadków i darowizn	9 742 391	0,26	7 621 376	0,19
g) podatek rolny	1 112 107	0,03	1 150 950	0,03
h) podatek leśny	53 270	0,00	53 846	0,00
2) dochody z majątku	459 238 089	12,16	734 570 882	17,90
3) opłaty i kary	265 030 165	7,02	340 018 065	8,29
4) zaległe rozliczenia	46 410 131	1,23	47 613 100	1,16
II SPOZA GMINY, W TYM:	1 781 586 238	47,19	1 707 958 344	41,63
1) środki państwa	906 205 552	24,00	918 180 361	22,09
2) zobowiązania zaciągnięte przez gminę	744 879 357	19,73	519 449 435	18,16
3) środki pozyskane z UE i innych programów zagranicznych	119 013 956	3,15	260 923 233	2,90
4) środki przekazane przez inne instytucje	11 487 374	0,30	9 355 315	0,28
SUMA:	3 775 159 671	100,00	4 102 665 997	100,00

Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetów w 2012 i 2013 r.

Jak można zauważyć, najwięcej środków trafia do budżetu Łodzi ze źródeł miejskich, przede wszystkim z podatków dochodowych od osób fizycznych oraz podatku od nieruchomości. Opłaty związane z transportem stanowią w powyższym zestawieniu stosunkowo niewielką część, zdecydowanie mniejszą niż nakłady ponoszone przez samorząd na ten cel. Dotyczy to zarówno wydatków bieżących (w tym przede wszystkim związanych z funkcjonowaniem komunikacji zbiorowej), jak i inwestycji.

Tabela 5. Planowane dochody Zarządu Dróg i Transportu w latach 2010-2014.

ŹRÓDŁO WPŁYWÓW	2010	2011	2012	2013	2014
Opłata skarbowa	50 000	52 000	62 000	64 000	64 000
Opłaty związane z wykonywaniem zadań własnych gminy i powiatu określonych ustawą o transporcie drogowym	95 000	95 000	60 000	60 000	60 000
Wpływy z tyt. Opłat czynszowych za lokale w przejściach podziemnych	7 500	7 700	7 700	8 000	0
Opłaty za usuwanie i parkowanie pojazdów zagrażających bezpieczeństwu na drogach	200 000	150 000	158 000	158 000	290 000
Wpływy z tytułu opłat za korzystanie z transportu zbiorowego (czyli ze sprzedaży biletów)	124 000 000	130 000 000	142 000 000	161 000 000	149 000 000
Wpływy z tyt. Opłat za korzystanie z przystanków autobusowych	-	-	2 500 000	2 500 000	2 500 000
Dzierżawa środków trwałych przez MPK sp z o o	2 866 700	3 000 000	3 094 000	3 183 700	3 286 500
Koszty z tytułu upomnień	4 400	24 000	50 700	-	-
Pozostałe dochody transportu drogowego	48 000	49 100	-	-	-
Łączne wpływy wynikające z ustawy o drogach publicznych	20 770 000	15 680 200	15 220 000	25 420 000	22 300 000
Wpływy z opłat dodatkowych za jazdę bez ważnego biletu w pojazdach lokalnego transportu zbiorowego	3 000 000	2 500 000	204 000	110 000	1 500
Dzierżawa terenów dróg wewnętrznych	-	-	0	1 672 000	2 400 000
SUMA	151 041 600	151 558 000	163 356 400	194 175 700	179 902 000

Źródło: Opracowanie własne na podstawie budżetów uchwalonych.

Znaczące wpływy związane są również ze źródłami spoza gminy, w tym przede wszystkim z budżetem centralnym oraz środkami europejskimi.

Skoro Miasto nie finansuje wydatków związanych z transportem z opłat (np. za bilety autobusowe i tramwajowe) oraz mandatów, to może właśnie ze źródeł

zewnątrznych? Spróbujmy się przyjrzeć, jaka część środków pozyskiwana z budżetu centralnego i ze środków europejskich przeznaczana jest na transport.

ŚRODKI PAŃSTWOWE

Miasto otrzymuje część środków na realizację swoich zadań z budżetu Polski. W latach 2010-2013 ogólne dochody z tego źródła wynosiły od 847 do 918 mln zł. Większość jednak środków przekazywanych w ten sposób trafia do samorządu w określonym celu. Tradycyjnie, największą część kwot Miasto musi przeznaczyć na finansowanie oświaty i edukacji. Przykładowo, w 2013 roku wysokość subwencji oświatowej wyniosła dla Łodzi 554 723 901 zł, czyli ponad 60 proc. wszystkich środków przekazanych z budżetu państwa. Pozostałe istotne wydatki z tego źródła, to m.in.:

- 224 530 165 zł na pomoc społeczną (m.in. koszt zasiłków i świadczeń, wydatki związane z finansowaniem ośrodków pomocy społecznej);
- 46 209 452 zł na bezpieczeństwo i ochronę przeciwpożarową (przede wszystkim finansowanie państwowej straży pożarnej);
- 26 645 823 zł na ochronę zdrowia.

W badanym okresie Miasto uzyskało największe środki na drogi z budżetu centralnego w ramach dotacji celowej w 2011 roku (6 mln zł) oraz w roku 2010 (2,6 mln zł). W 2013 roku na transport z budżetu centralnego Łódź dostała jedynie 80 tys. zł. Widać więc, że z perspektywy wszystkich ponoszonych nakładów były to kwoty mało znaczące.

Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że miejskich dróg nie finansuje się z opłat paliwowych. Nawet krajowe drogi nie są budowane jedynie z tych przychodów, bowiem na drogi i kolej przeznaczana jest tylko część środków pozyskiwanych w ten sposób. Pozostała część trafia do budżetu centralnego i jest przekazywana na inne cele.

ŚRODKI EUROPEJSKIE

Część pieniędzy na finansowanie transportu pochodzi z środków europejskich, choć mowa tu przede wszystkim o **wydatkach majątkowych**, czyli przeznaczonych na inwestycje. Od kilku lat Łódź stara się pozyskać coraz więcej środków zewnętrznych na finansowanie budowy nowych dróg i przebudowę istniejących. W roku 2013 do naszego budżetu wpłynęło ok. 188 mln zł przeznaczonych na inwestycje drogowe – to ponad 70 proc. z wszystkich środków europejskich (260 mln zł), które wpłynęły na konto Miasta w tamtym roku. W budżecie na 2014 rok założono dochody z tego tytułu w wysokości ponad 333 mln zł.

Środki europejskie stanowią od co najmniej dwóch lat istotny wkład pozwalający na duże inwestycje drogowe. Ich wysokość przedstawia tabela poniżej:

Tabela 6. Środki europejskie w budżecie na drogi w latach 2010-2013.

OBJAŚNIENIA	2010	2011	2012	2013
Budżet uchwalony	19 212 066,00	21 716 306,00	117 658 443	181 600 832
Budżet zmianach po	681 959,00	19 121 518,00	43 579 042	198 117 191
Wykonanie za dany rok	681 958,63	25 248,83	42 071 419	188 618 603
wykonania budżetu zmianach po	100,00	0,13	96,54	95,21

Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetów.

Jednocześnie należy mieć świadomość, że w przypadku dróg, większość inwestycji ma charakter wieloletni, a środki europejskie pozyskane na ich realizację wpływają do miejskiego budżetu w transzach. Ogółem szacuje się, że aż 37 proc. wszystkich środków z Unii Europejskiej, jakie Łódź pozyskała, została przeznaczona właśnie na transport.

Wśród projektów, które uzyskały w tym obszarze dofinansowanie w ramach budżetu Unii Europejskiej na lata 2007-2013 znajdują się następujące:

Tabela 7. Projekty Łodzi dofinansowane ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2007-2013.

TYTUŁ PROJEKTU	WARTOŚĆ PROJEKTU [ZŁ]	DOFINANSOWANIE Z UE	
		[W ZŁ]	[W PROC.]
Rozbudowa i modernizacja trasy tramwaju w relacji Wschód- Zachód (Retkinia-Olechów) wraz z systemem zasilania oraz systemem obszarowego sterowania ruchem	741 776 436	450 044 870	60,67
Węzeł Multimodalny przy Dworcu Łódź Fabryczna	460 000 000	251 970 000	54,78
Budowa drogi krajowej nr 1 „Trasa Górna” na odcinku od Al. Jana Pawła II do ul. Rzgowskiej etap II odc. Paradna-Pabianicka	258 601 885	192 873 954	74,58
Budowa ulicy Śląskiej na odcinku od ul. Tomaszowskiej do ul. Rokicińskiej (podłączenie do węzła „Andrespol” na autostradzie A1)	140 810 461	84 659 687	60,12
Budowa trasy „Górna” na odc. od Al. Włókniarzy do ul. Rzgowskiej; Etap I – odc. Rzgowska - Paradna	198 548 769	38 709 535	19,50
SUMA	1 799 737 550	1 018 258 046	56,58

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ze strony www.mapadotacji.gov.pl.

Powyższe kwoty na inwestycje transportowe w ostatnich latach są znaczące, ale należy również pamiętać o tym, że pozostałą część inwestycji musi sfinansować Miasto. Mało który samorząd radzi sobie z tym bez zaciągania dodatkowych zobowiązań finansowych. Także Łódź decyduje się na zwiększenie w tym celu zadłużenia. Tylko w 2013 roku zewnętrzne środki finansowe wspomogły budżet Łodzi w kwocie 519 499 435 zł, z czego:

- ponad 324 mln zł stanowiły obligacje;
- ponad 142 mln zł to pożyczki i kredyty;
- ponad 53 mln to inne zobowiązania;

Należy również pamiętać o tym, że bez względu na to, jak duże środki europejskiej uda się pozyskać, po zakończeniu prac budowlanych każda nowa inwestycja drogowa generuje koszty związane np. z oświetleniem czy odśnieżaniem. Te wydatki są już całkowicie po stronie samorządu.

PROBLEMY ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM

W poprzednich częściach raportu pokazałam tempo, w jakim w ciągu ostatnich lat zwiększają się wydatki na transport. Analiza źródeł dochodów i wpływów do budżetu pokazuje również, że większość środków, które przeznaczamy na komunikację zbiorową oraz budowę, przebudowę i remonty dróg pochodzi z miejskiego budżetu, na który składają się w dużej części wszyscy mieszkańcy. W końcu, jak można było zauważyć w Tabeli 4. przedstawionej na s. 12, ogromna część miejskich wpływów pochodzi z podatków dochodowych od osób fizycznych oraz podatku od nieruchomości. Nawet jeśli na część inwestycji drogowych udaje się Miastu pozyskać zewnętrzne dofinansowanie ze środków europejskich, to i tak stanowi ono jedynie część pieniędzy potrzebnych do zrealizowania zaplanowanych przedsięwzięć. Resztę finansuje się albo z budżetu, albo „na kredyt”, który również w przyszłości będziemy musieli spłacić.

Krótko mówiąc, to mieszkańcy wcześniej czy później pokryją w dużej mierze koszty miejskich przedsięwzięć. Skala inwestycji jest tak duża, że konieczne wydaje się włączenie lokalnej społeczności do dyskusji na temat tego, w którą stronę łódzki transport powinien się rozwijać w najbliższych latach. Obszarów wymagających uwagi jest co najmniej kilka. Warto o nich pamiętać w trakcie konsultacji społecznych projektu budżetu Miasta na kolejny rok.

1. Skromne wydatki na pieszych.

Opis problemu

W miliardowym budżecie na transport w Łodzi tylko niewielkie środki przeznaczone są na transport pieszy¹. Obecnie w budżecie Miasta nie ma osobnej kategorii wydatków na ten cel. Kwoty te są wydzielane w ramach dużych inwestycji drogowych i najczęściej kształt inwestycji w zakresie infrastruktury dla pieszych nie podlega żadnym konsultacjom. Dodatkowo, choć remont chodnika jest

¹ Poruszanie się pieszo zalicza się do rodzajów transportu obok samochodowego, rowerowego i komunikacji zbiorowej (w ramach której ujmuje się również taksówki).

najłatwiejszy do wykonania, to przy większych inwestycjach drogowych właśnie chodniki oddawane są do użytku jako ostatnie.

Dopiero w 2014 roku Miasto uruchomiło akcję „Pro100 chodnikiem”, której celem jest wyremontowanie chodników, głównie w strefie wielkomiejskiej (czyli na obszarze centralnym Łodzi). W ramach programu w 2014 Miasto zobowiązało się do remontu 81 chodników oraz ich poprawy przy okazji 69 inwestycji drogowych. Dla porównania – w 2013 roku zaplanowano remont tylko 24 chodników na terenie całej Łodzi.

W ramach tych remontów zaplanowano zastąpienie dotychczasowych płyt chodnikowych znacznie mniejszymi (o wymiarach 25x25cm), a przy krawężnikach i elewacji budynku wprowadzenie kostki granitowej. Dzięki temu linia chodnika ma zostać wizualnie „wyrównana”. Niekiedy, wraz z wymianą chodnika, mają pojawiać się fizyczne ograniczenia dla samochodów, aby nie parkowały one w miejscach do tego nie przeznaczonych.

Mieszkańcy dostrzegli problem krzywych chodników już wcześniej. W konsultacjach projektu budżetu w 2012 roku pojawiła propozycja remontu chodnika przy parku Staromiejskim. Została jednak odrzucona bowiem remont tego odcinka kosztowałby tyle, ile Łódź przeznaczyła na podobne inwestycje na terenie całych Bałut (sic!).

Pomysły na działania sprzyjające pieszym pojawiły się również w ramach budżetu obywatelskiego. Nie były to propozycje odosobnione – co dziesiąty projekt zasygnalizowany przez łodzian dotyczył właśnie podobnych spraw. Tylko w trakcie drugiej edycji budżetu obywatelskiego mieszkańcy zgłosili 23 projekty dotyczące wyznaczenia nowych przejść dla pieszych i aż 67 projektów na remonty chodników.

Możliwość działania

W ramach konsultacji budżetu można zgłaszać całe obszary, które wymagają interwencji, i na których ponownie powinno się przemyśleć stan infrastruktury dla pieszych. Chodzi bowiem nie tylko o prosty chodnik, ale także o wygodne i bezpieczne przejście dla pieszych, ławki, kosze czy możliwość

bezpiecznego dojścia dzieci do szkoły. Warto zgłaszać podobne pomysły i sugerować również zarezerwowanie środków na przeprowadzenie konsultacji społecznych z mieszkańcami, którzy będą później korzystać z tych inwestycji.

2. Brak ułatwień dla osób odczuwających problemy związane z przemieszczeniem się.

Opis problemu

Temat nie był poruszany podczas konsultacji społecznych. Zwróciła na niego jednak uwagę jedna z Komisji Dialogu Obywatelskiego², która zainteresowała się problemem dostosowania nowych realizacji do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Nie chodzi już tylko o obniżenie krawężników dla osób na wózkach czy rodziców z małymi dziećmi, ale także o umieszczenie w obrębie skrzyżowań i przystanków MPK znaczników dla osób niewidomych i niedowidzących. Choć znaczniki te są zamawiane od około roku przy każdej nowej inwestycji (np. na ul. Piotrkowskiej, ul. Kopernika czy ul. Tuwima), to niestety nie są ze sobą spójne, co może wprowadzać w błąd osoby niewidome lub niedowidzące. W niektórych przypadkach betonowe wypustki naprowadzają na przejście dla pieszych, innym razem wytyczają granicę chodnika. Podobnie sytuacja wygląda z metalowymi „guziczkami” znajdującymi się na ulicy – w przypadku ul. Piotrkowskiej mają sygnalizować lokalizację przejścia dla pieszych, w innych miejscach wytyczają drogę z przystanku MPK na chodnik.

Możliwość działania

Na poziomie konsultacji społecznych budżetu można wnioskować o stworzenie norm tak zwanego „projektowania uniwersalnego” (niewykluczającego) dla Łodzi, które będą określały sposób wykonania

² Powołana przy Urzędzie Miasta Łodzi grupa przedstawicieli organizacji pozarządowych opiniujących i doradzających samorządowi w wybranym obszarze działań.

i rozmieszczenia znaczników dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady projektowania przestrzeni tak, aby była dostępna dla każdego mieszkańca.

3. Przystarzały tabor komunikacji publicznej.

Opis problemu

Łódzkie przedsiębiorstwo komunikacyjne (MPK) na podstawie umowy wieloletniej otrzymuje środki na funkcjonowanie od Zarządu Dróg i Transportu. W ramach tych funduszy realizowane są zamawiane przez Miasto usługi transportowe. To od decyzji MPK należy zakup określonej liczby autobusów i tramwajów, podobnie jak wyznaczenie ich dokładnej specyfikacji.

W ostatnich latach największe nakłady inwestycyjne dotyczyły zakupu autobusów (częściowo wynikało to z planowanego remontu tramwajowej trasy WZ i konieczności zapewnienia obsługi autobusowej na dotychczasowych liniach tramwajowych). W efekcie tych działań średni wiek autobusów w Łodzi to poniżej 7 lat, zaś tramwajów powyżej 20 lat. Posiadanie i użytkowanie starych tramwajów wpływa bezpośrednio na niższy komfort podróży mieszkańców, koszty eksploatacji oraz koszty remontów taboru.

Możliwość działania

W ramach konsultacji społecznych mieszkańcy mogą zgłaszać potrzebę „odmłodzenia” taboru tramwajowego – skorzystają na tym wszyscy pasażerowie, a zwłaszcza osoby starsze, rodzice z wózkami i osoby z niepełnosprawnością ruchową.

4. Cięcia w kursach i brak przywracania kursów przedwakacyjnych.

Opis problemu

Każdego roku w okresie wakacyjnym ograniczane są kursy komunikacji zbiorowej. Głównym powodem jest mniejsza liczba pasażerów w okresie wakacyjnym (brak uczniów i studentów jeżdżących do szkół). Niestety, od kilku lat

w okresie powakacyjnym (wrzesień/październik) liczba i częstotliwość kursów tramwajów i autobusów nie wraca do wcześniejszego poziomu. Z powodu zmniejszającej się siatki połączeń oraz wydłużenia się czasu oczekiwania, coraz mniej osób korzysta z oferty MPK. Spadek pasażerów, pociąga za sobą kolejne cięcia wydatków. **W efekcie mamy do czynienia z degradacją całego systemu komunikacji publicznej.**

Problem ten był zauważany przez mieszkańców – zarówno w konsultacjach społecznych, jak i w budżecie obywatelskim, w ramach którego zgłoszono m.in. pomysł na zwiększenie częstotliwości kursowania linii nocnych. Część obywateli rozpoczęła również akcję zbierania podpisów pod inicjatywą uchwałodawczą zatytułowaną „Oddajcie nam tramwaje”³, której celem było przywrócenie częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej z poziomu z 2001 roku.

Podobne głosy pozostały na razie bez odzewu ze strony władz lokalnych. Przedstawiciele samorządu patrzą na komunikację zbiorową przede wszystkim z punktu widzenia ekonomicznej opłacalności rezygnując *de facto* z prowadzenia aktywnej polityki transportowej. Decydenci stanowczo zbyt mało myślą o tym, jak poprawić punktualność MPK, zmniejszyć korki i zachęcić mieszkańców do korzystania z tramwajów i autobusów zamiast z samochodów osobowych.

Możliwość działania

Mieszkańcy mogą nieustannie zgłaszać w konsultacjach społecznych potrzebę zwiększenia nawet nie tyle nakładów na funkcjonowanie MPK (gdyż nie muszą znać konkretnych kwot jakie zapewnią sprawne funkcjonowanie komunikacji publicznej), co planowania sieci połączeń z uwzględnieniem potrzeb mieszkańców danego terenu. Najistotniejszym wyzwaniem jest bowiem takie zaplanowanie czasów i tras przejazdów, aby komunikacja zbiorowa była na powrót atrakcyjna dla mieszkańców. Domaganie się tego na poziomie konstrukcji budżetu jest jak najbardziej zasadne.

³ Zob. <http://tramwajowalodz.blogspot.com/2014/04/oddajcie-nam-tramwaje.html>.

5. Brak wieloletniego planowania inwestycji w infrastrukturę rowerową

Opis problemu

Z roku na rok wydatki na rozwój infrastruktury rowerowej systematycznie rosną. Obecnie największym wyzwaniem jest wydanie pieniędzy zapisanych w budżecie Miasta.

Tylko w 2014 roku zaplanowano wydanie 21 mln zł, z czego:

- 3 772 539,88 na budowę drogi dla rowerów przy al. Rydza-Śmigłego;
- 3 384 909,98 na budowę drogi dla rowerów przy al. Politechniki;
- 1 455 421,49 na budowę drogi dla rowerów przy ul. Zgierskiej;
- 105 000 na obniżenie krawężników na drogach dla rowerów⁴.

W „budżecie rowerowym” znalazły się także projekty z budżetu obywatelskiego:

- „Koziny na rowery czyli mini parking rowerowy dla *Sześciu Wież*” (niepełna 7 tys. zł),
- ustawienie separatorów oraz ustawienie stojaków rowerowych w okolicy Szkoły Podstawowej nr 162 (prawie 40 tys. zł);
- wymalowanie śluz rowerowych (25 tys. zł);
- uruchomienie systemu roweru publicznego (projekt przełożony na wiosnę 2015 roku).

Wszystkie wymienione powyżej działania wskazują na istotny **postęp w stosunku do sytuacji sprzed 2010 rokiem**, gdy wydatki przewidziane

⁴ Zadanie zostało wpisane do budżetu przez radnych Rady Miejskiej. Wcześniej nie zostało uwzględnione w konsultacjach społecznych projektu budżetu, choć propozycję tę poparły 143 osoby z 271 biorących udział w konsultacjach społecznych w grudniu 2013.

na inwestycje rowerowe były znacznie mniejsze, co można zauważyć w tabeli poniżej:

Tabela 8. Planowane i zrealizowane wydatki w zakresie infrastruktury rowerowej.

ROK	PLANOWANE WYDATKI	WYKONANIE NA KONIEC ROKU	PROCENT WYKONANIA
2014	21 000 000	b.d.	95,24 proc.
2013	10 000 000	9 823 922,89	98,24 proc.
2012	10 887 000	5 941 464,38	54,57 proc.
2011	3 113 000	2 797 758	89,87 proc.
2010	5 500 000	192 778	3,51 proc.
2009	450 000	0	0 proc.
2008	62 300	62 220	99,87 proc.
2007	1 249 257	1 240 875	99,33 proc.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie uchwalonych budżetów na dany rok oraz listy i kosztów inwestycji rowerowych (kwoty na podstawie wyników przetargów).

Cieszy wzrost wydatków na rowery – ruch rowerowy sukcesywnie wzrasta i powinny iść za tym wydatki inwestycyjne. Problemem staje się jednak wykorzystanie środków, które Miasto przeznacza na budowę dróg rowerowych oraz innych ułatwień dla osób poruszających się jednoślądami. Jak można zauważyć w Tabeli 8., w 2012 roku udało się wykorzystać jedynie ok. 55 proc. zapisanych na ten cel środków. W roku kolejnym było lepiej, ale trzeba mieć świadomość, że 3,8 z 9,8 mln zł wydano na realizację inwestycji rozpoczętych jeszcze w 2012 roku. Ponieważ nie zdążono z realizacją części planów związanych z drogą dla rowerów na Widzew (ok. 1,7 mln zł) oraz drogą dla rowerów na Teofilów (ok. 2,1 mln zł) wydatek przesunięto na kolejny rok. **Tak wysokie wykorzystanie kwoty w 2013 roku było więc bardziej wynikiem zapisu księgowego niż faktycznego przyspieszenia inwestycji przeznaczonych dla rowerzystów.**

W roku 2014 sytuacja wydaje się być lepsza, a na podstawie rozstrzygniętych przetargów można mieć nadzieję, że uda się wydać 20 mln zł, czyli ok. 95 proc. zapisanej kwoty.

Możliwość działania

Poprawa powyższej sytuacji wymaga odpowiedniego zaplanowania zarówno tras rowerowych, jak i wydatków na nie, m.in. poprzez wpisanie do Wieloletniej Prognozy Finansowej (WPF) po 15 mln zł rocznie na lata 2015-2017.

Podobne postulaty zgłaszano już podczas konsultacji społecznych budżetu i WPF w grudniu 2013 roku. Powtórzono również w trakcie zorganizowanego w drugiej połowie 2014 roku przez Zarząd Dróg i Transportu dialogu dotyczącego rozwoju sieci dróg rowerowych.

6. Brak planu / programu transportowego.

Opis problemu

Wydatki realizowane przez Zarząd Dróg i Transportu a także usługi wykonywane przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne powinny być spójne ze Strategią Rozwoju Miasta 2020+ a także strategią transportową. Niestety dotychczas podejmowane przez te jednostki działania nie odnoszą się do tego dokumentu. Oficjalnym powodem ma być to, że inwestycje rozpoczęto jeszcze przed uchwaleniem strategii. Niestety innych strategicznych dokumentów dotyczących transportu, takich jak strategia transportowa czy studium transportowe, w Łodzi nie ma. Podobnie sytuacja ma się z takimi dokumentami jak miejski program bezpieczeństwa ruchu drogowego (miał powstać w 2013 roku) czy koncepcja uspokajania ruchu (z terminem powstania do marca 2014).

W momencie pisania raportu trwały konsultacje studium transportowego. Nie było jasne, czy uda się przedstawić miejski program bezpieczeństwa ruchu drogowego Radzie Miejskiej, a koncepcja uspokojenia ulic – zamiast skonsultowana z mieszkańcami – była wdrażana punktowo. O jej zakresie mieszkańcy dowiadywali się z mediów.

Możliwość działania

Na poziomie konsultacji budżetu Łodzi mieszkańcy mogą dopominać się przeznaczania środków na realizację działań zaplanowanych w miejskim programie bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. na zapewnienie bezpieczeństwa w okolicach szkół czy przedszkoli, obniżenie krawężników przy przejściach dla pieszych, zamontowanie progów zwalniających na osiedlach itp.) czy studium transportowym.

7. Niewystarczające konsultacje dużych inwestycji drogowych.

Opis problemu

Jednym ze sztandarowych przykładów wątpliwych inwestycji drogowych była w ostatnich latach „Trasa Górna”, której całkowity koszt wyniósł ok. 425 mln zł, z czego połowę stanowiły miejskie pieniądze. Dla porównania – jednoroczne wydatki na utrzymanie komunikacji zbiorowej na terenie całej Łodzi to 331 mln zł. Trasa została pomyślana jako przedłużenie drogi krajowej nr 1 i jej celem ma być wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza Łódź. Niestety gminy ościenne nie posiadają środków na jej kontynuację, a w przeciągu kilku najbliższych lat dookoła Łodzi powstanie ring autostrad i tras szybkiego ruchu (istniejąca autostrada A1 od północy, powstająca A2 od wschodu niedawno otworzona trasa szybkiego ruchu S8 od południa i planowana S14 od zachodu).

Trasa Górna została wybudowana w kilka lat z ominięciem konsultacji społecznych. Po jej otworzeniu nie zaplanowano także uspokojenia ruchu/zmniejszenia prędkości na dotychczas używanych przez tranzyt drogach (np. ul. Paderewskiego).

Możliwość działania

Na obecnym etapie (inwestycja zakończona) można jedynie zachęcać mieszkańców do zgłaszania uwag do kolejnych, tak dużych inwestycji oraz zwracać uwagę władz na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa na drogach, które zostały „odciążone” przez trasę Górna.

Uwagi odnośnie uspokojenia ruchu, zwężenia pasów ruchu, wprowadzenia fizycznych ograniczeń prędkości na konkretnych ulicach lub obszarach Łodzi (np. na ulicach dotychczas pełniących funkcje tranzytowe) a także zwiększenia środków na prowadzenie konsultacji społecznych inwestycji drogowych można zgłaszać podczas konsultacji budżetu.

8. Niewielka liczba zadań realizowanych przez organizacje pozarządowe.

Opis problemu

Organizacje pozarządowe nie są co prawda w stanie realizować zadań inwestycyjnych, mogą jednak podjąć się prowadzenia zadań „miękkich”, takich jak kampanie informacyjne i promocyjne dotyczące komunikacji zbiorowej, ruchu rowerowego czy ogólnie rzecz biorąc bezpieczeństwa ruchu. Niestety, przez długi czas taka możliwość była blokowana przez Zarząd Dróg i Transportu, który uważał podobne partnerstwa za niezgodne z własnym regulaminem wewnętrznym.

Dopiero w 2014 roku, dzięki staraniom radnych Rady Miejskiej, do programu współpracy Urzędu Miasta Łodzi z organizacjami pozarządowymi wpisano zadanie przeprowadzenia kampanii dotyczącej tygodnia mobilności. Choć ZDiT wyłonił realizatora w trybie otwartego zapytania ofertowego, a nie bardziej przejrzystej formuły konkursu dla organizacji pozarządowych, jest to niewątpliwie krok w dobrą stronę.

Na 2015 rok zaplanowano ponownie zlecenie organizacjom pozarządowym przeprowadzenia kampanii informacyjnej dotyczącej tygodnia mobilności. Nie są jednak zauważalne jakiegokolwiek starania, by organizacje pozarządowe mogły wesprzeć Miasto również w zakresie komunikacji społecznej z mieszkańcami.

Możliwość działania

Podczas konsultacji społecznych budżetu Łodzi, mieszkańcy mogą sugerować wprowadzenie podobnych przedsięwzięć do zadań Zarządu Dróg i Transportu lub też wnieść o zarezerwowanie środków w ramach tak zwanej „rezerwy celowej”

na działania edukacyjno-konsultacyjne w zakresie transportu. W ciągu roku taka pula pieniędzy mogłaby być uruchamiana w zależności od potrzeb np. na realizację:

- kampanii edukacyjnej w związku z uruchomieniem wiosną 2015 roku roweru publicznego;
- kampanii społecznej związanej z korzystaniem z komunikacji publicznej;
- konsultacji z mieszkańcami na temat organizacji ruchu na ich ulicy/osiedlu.

PODSUMOWANIE

Transport pochłania znaczącą część budżetu Łodzi. Zdecydowana większość realizowanych wydatków jest finansowana przez samych łodzian i łodzianki – dlatego najistotniejszym wyzwaniem dla władarzy jest opracowanie wraz z mieszkańcami wizji komunikacji w Łodzi, a następnie realizowanie kolejnych działań, aby tę wizję osiągnąć. Dalsze próby punktowego poprawiania przez mieszkańców ogromnych inwestycji lub zgłaszanie przez nich małych działań (jak naprawa chodnika) nie będzie miało sensu, jeśli wydatki na transport będą realizowane jak dotychczas.

Brak rozmów z mieszkańcami, brak pytań o ich potrzeby a także brak działań edukacyjnych powoduje coraz większe problemy – w przejechaniu przez miasto dowolnym środkiem transportu, w koordynacji remontów, w sprostaniu oczekiwaniom mieszkańców czy w uzyskaniu poparcia mediów dla realizowanych działań transportowych w rodzaju wprowadzenia buspasów czy rozwiązań mających na celu uspokojenie ruchu w centrum.

Wydatkowanie środków na transport w mieście wymaga realnego zarządzania całym systemem transportowym, a nie tylko realizowania drogich inwestycji zgodnie z harmonogramem. Jednak aby móc zarządzać transportem w mieście niezbędny jest kontakt z mieszkańcami a także bieżące badanie ich potrzeb i preferencji.

O AUTORCE

Katarzyna Mikołajczyk – specjalistka ds. zarządzania i budowania relacji w sektorze G2C (*Government to Citizen*). Od kilku lat analizuje budżet Łodzi pod kątem realizacji zadań odpowiadających potrzebom mieszkańców. Podejmuje działania mające na celu wyjaśnienie mieszkańcom zawichości i konsekwencje poszczególnych wydatków realizowanych przez samorząd.

Członkini Zarządu Fundacji Normalne Miasto Fenomen oraz członkini Towarzystwa Opieki nad Zabytkami.

ANEKS: NAJWIĘKSZE WYDATKI MAJĄTKOWE

Tabela 9. Wybrane wydatki majątkowe dotyczące transportu w latach 2010-2014.

ROK	NAZWA	KWOTA
2014	Rozbudowa i modernizacja trasy tramwaju relacji Wschód-Zachód (Retkinia-Olechów) wraz z systemem zasilania oraz systemem obszarowego sterowania ruchem	302 210 828
2014	Węzeł Multimodalny przy Dworcu Łódź-Fabryczna	208 118 482
2014	Budowa Trasy Górna na odcinku Rzgowska-Paradna – etap I	54 399 999
2014	Program modernizacji infrastruktury tramwajowej – Faza III	28 735 344
2014	Przebudowa ulic po inwestycjach współfinansowanych przez ISPA	20 000 000
2013	Budowa Drogi Krajowej Nr 1 "Trasa Górna" na odcinku od Al. Jana Pawła II do ul. Rzgowskiej – Etap II, odc. Paradna-Pabianicka	176 661 042
2013	Budowa trasy Górna na odc. Rzgowska- Paradna – etap I	104 000 000
2013	Rozbudowa i modernizacja trasy tramwaju relacji Wschód-Zachód (Retkinia-Olechów) wraz z systemem zasilania oraz systemem obszarowego sterowania ruchem	25 000 000
2013	Węzeł Multimodalny przy Dworcu Łódź-Fabryczna	213 531 276
2013	Strategia rozwoju ul. Piotrkowskiej: Przebudowa ul. Piotrkowskiej na odc. Al. Mickiewicza/Al. Piłsudskiego-Plac Wolności	35 000 000
2013	Program modernizacji infrastruktury tramwajowej – Faza II i Faza III	33 008 000 + 8 500 000
2012	Budowa Drogi Krajowej Nr 1 "Trasa Górna" na odcinku od Al. Jana Pawła II do ul. Rzgowskiej – Etap II odc. Paradna-Pabianicka	115 613 818
2012	Budowa trasy Górna na odc. Rzgowska- Paradna – etap I	33 305 942
2012	Węzeł Multimodalny przy Dworcu Łódź-Fabryczna	44 969 019
2012	Program modernizacji infrastruktury tramwajowej – Faza II	47 000 000
2011	Modernizacja ul. Rudzkiej	21 000 000
2011	Budowa Drogi Krajowej Nr 1 "Trasa Górna" na odcinku od Al. Jana Pawła II do ul. Rzgowskiej – Etap II odc. Paradna-Pabianicka	13 069 499
2011	Budowa trasy Górna na odc. Rzgowska- Paradna – etap I	9 855 397
2011	Przebudowa układu drogowego wokół Multimodalnego Dworca Łódź-Fabryczna	2 000 000
2011	Rozbudowa i modernizacja trasy tramwaju relacji Wschód-Zachód (Retkinia-Olechów) wraz z systemem zasilania oraz systemem obszarowego sterowania ruchem	3 500 000
2011	Budowa sygnalizacji świetlnych oraz zakup sterowników sygnalizacji świetlnej	10 500 000
2011	Program modernizacji infrastruktury tramwajowej – Faza I i Faza II	33 000 000 + 35 000 000

2010	Budowa Drogi Krajowej Nr 1 "Trasa Górna" na odcinku od Al. Jana Pawła II do ul. Rzgowskiej – Etap II odc. Paradna-Pabianicka	1 080 000
2010	Budowa trasy Górna na odc. Rzgowska- Paradna – etap I	1 060 000
2010	Przebudowa układu drogowego wokół Multimodalnego Dworca Łódź-Fabryczna	1 000 000
2010	Program modernizacji infrastruktury tramwajowej – Faza I i Faza II	20 000 000 + 4 000 000

Źródło: opracowanie własne na podstawie budżetów uchwalonych.