

# Systemy taryfowe w komunikacji miejskiej w wybranych miastach

JEL: O18 DOI: 10.24136/atest.2018.546

Data zgłoszenia: 19.11.2018 Data akceptacji: 15.12.2018

*Ceny za usługi przewozowe w miejskim transporcie publicznym stanowią element polityki transportowej i podlegają regulacjom. Cennik opłat za przejazdy komunikacją miejską wynika z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i ustalany jest przez samorząd terytorialny.*

*W artykule przeprowadzona została analiza wprowadzonych przez władze wybranych miast systemów taryfowych. Miastami tymi są: Radom, Częstochowa, Kielce oraz Bydgoszcz.*

**Słowa kluczowe:** komunikacja miejska, ceny na rynku usług transportowych, stawka taryfowa w komunikacji miejskiej.

## Wstęp

Komunikacja miejska stanowi jeden z najważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarczy miasta i regionu. Nowoczesna infrastruktura drogowa wraz z efektywnie funkcjonującym systemem transportowym wpływają na wzrost gospodarczy aglomeracji miejskiej. Odpowiednio rozwinięte zaplecze transportowe, dostosowane do potrzeb mieszkańców w znaczący sposób wpływa na wzmocnienie spójności społecznej, ekonomicznej i przestrzennej kraju oraz przyczynia się do zwiększenia konkurencyjności polskiej gospodarki.

Dynamiczny rozwój polskich miast i wiążące się z nim zmiany stylu życia ich mieszkańców wpływają na wzrost potrzeb transportowych. Stale zwiększająca się liczba pojazdów przyczynia się do podnoszenia poziomu hałasu, nadmiernego zatłoczenia miast, zwiększenia emisji spalin, zanieczyszczenia powietrza. Sytuacja taka przyczynia się do spadku jakości życia. Stawia to przed miastami wyzwania w zakresie sposobu zaspokajania narastających potrzeb transportowych mieszkańców, a także zrównoważonego podejścia do mobilności i planowania transportu w mieście.

## 1 Pojęcie i znaczenie cen na rynku usług transportowych

### 1.1 Ceny na rynku usług transportowych

Obecnie cenę można zdefiniować jako to, z czego dana osoba musi zrezygnować w zamian za nabywane dobro bądź usługę [4]. Dla konsumenta cena wówczas stanowi miernik wartości, gdy łączy się z odczuwanymi korzyściami, jakie przynosi mu dany produkt lub usługa [25].

Usługa transportowa oferowana na rynku transportowym ma swoją określoną cenę, która wyrażona jest w jednostce pieniężnej. Cena ta powinna odzwierciedlać jej wartość. Kształtujące się na rynku ceny usług transportowych stają się obiektywnymi kategoriami ekonomicznymi zarówno dla przewoźnika, jak i usługobiorcy. Cena rynkowa informuje usługobiorcę o koszcie zaspokojenia jego potrzeby transportowej [7].

Przedsiębiorstwo transportowe, które świadczy swoje usługi, pobiera określone wynagrodzenie, którym jest tzw. przewoźne (fracht). Każda usługa transportowa posiada określoną cenę, czyli wartość wyrażoną w jednostce pieniężnej. Cena rynkowa na danym rynku częściowo odchyła się od wartości w zależności od relacji popytu i podaży. Oznacza to, że wtedy, gdy występuje duże zapotrzebowanie na usługi w stosunku do podaży, cena przekracza

wartość usługi, zaś w sytuacji odwrotnej (gdy występuje nadpodaż usług) cena spada poniżej jej wartości. Ostatecznie cena ta oscyluje wokół ceny rynkowej [14].

W przedsiębiorstwie transportowym ceny pełnią trzy podstawowe funkcje, tj.: [7]:

- informacyjną, która wiąże się z wielkością ponoszonych nakładów na wytworzenie danego rodzaju usług oraz możliwością osiągnięcia potencjalnych dochodów,
- dochodową, która zapewnia pokrycie kosztów produkcji usług, a także uzyskanie określonego zysku,
- reprodukcyjną, jeżeli wpływy ze sprzedaży usług pozwalają na utrzymanie ciągłości procesu wytwarzania oraz na reprodukcję rozszerzoną.

W przypadku, gdy ceny usług transportowych w transporcie miejskim nie spełniają swojej funkcji dochodowej i reprodukcyjnej, prowadzona przez przedsiębiorstwa działalność musi być dotowana.

Przedsiębiorstwa transportowe, podobnie jak inne firmy prowadzące działalność gospodarczą, podlegają zjawisku konkurencji. Przedsiębiorstwo jest konkurencyjne wtedy, gdy na odpowiednim poziomie realizuje cele danej grupy interesariuszy oraz posiada potencjał realizacji tych celów w przyszłości [6].

Działanie konkurencji przyczynia się do tego, że funkcjonujący na rynku usług transportu miejskiego przewoźnicy podlegają pod jej wpływem oddziaływaniu pewnych czynników. Wyróżnić tu można [26]:

- funkcję sterowniczą, która polega na sterowaniu podziałem oraz przepływem usług zgodnie z kryterium preferencji pasażerów. Powyższe przyczynia się do optymalizacji procesu zaspokajania potrzeb klientów;
- funkcję dostosowawczą, która zapewnia płynne dostosowanie usług i zdolności przewozowej do struktury popytu i technologii przewozu, co może wiązać się ze wzrostem oszczędności w sferze inwestycji;
- funkcję alokacyjną, pozwalającą na optymalizację alokacji zasobów, zapewniając celowe ich wykorzystanie;
- funkcję regulacyjną, która zapewnia podział dochodów między podmioty rynku według kryterium wydajności. Oznacza to, że procesy konkurencyjne pozwalają na łagodzenie lub eliminację podziału dochodów według kryterium siły ekonomicznej;
- funkcję innowacyjną, która polega na przyspieszaniu procesu wprowadzania i upowszechniania innowacji oraz postępu techniczno-organizacyjnego.

Konkurencja może wpływać na przedstawione funkcje w zróżnicowany sposób, w zależności od formy rynku oraz intensywności działań konkurencyjnych. Należy zauważyć, że na rynku transportu miejskiego występuje określona specyfika ustalania cen, która w zasadniczy sposób wpływa na elastyczność cenową oraz kształtowanie się wzajemnych relacji pomiędzy popytem i podażą. Poziom cen za usługi transportu miejskiego w przeważającej większości zależy od tego, w jakim stopniu finansowane są one przez gminy i nie wynika wprost z niczym nieskrępowanych procesów konkurencyjnych i negocjacyjnych występujących na rynku. Władza publiczna (gminna, powiatowa, wojewódzka) jest zobowiązana do tego, aby zapewnić swoim mieszkańcom usługi transportu miejskiego. Powyższe warunki

kuje konieczność wyboru mniej lub bardziej rynkowych rozwiązań w sferze popytu i podaży usług transportu miejskiego [26].

### 1.2 Metody różnicowania i ustalania cen na rynku usług transportowych

Ceny stanowią dynamiczny element rynku, co oznacza, że podlegają nieustannym zmianom. Zmiany te następują pod wpływem decyzji i działań podmiotów rynku. Wśród podmiotów występujących na rynku usług komunikacyjnych wyróżnić można [27]:

- użytkowników transportu zbiorowego;
- użytkowników transportu indywidualnego;
- przewoźników;
- firmy usługowe, które związane są z obsługą transportu zbiorowego (np. sprzątające przystanki, stawiające wiaty, produkujące kasowniki, produkujące i remontujące autobusy, budujące drogi);
- firmy usługowe, które związane są z obsługą transportu indywidualnego (np. sprzedające samochody, naprawiające samochody, budujące garaże, ubezpieczające garaże, budujące drogi);
- jednostki samorządu terytorialnego (głównie gminy);
- państwo.

Wyróżnione podmioty w wyniku wzajemnego oddziaływania wpływają na kształtowanie się cen na rynku usług komunikacyjnych. Powyższe oznacza, że istnieje możliwość funkcjonowania w transporcie miejskim wielu cen, ponieważ możliwe jest oddziaływanie pomiędzy poszczególnymi podmiotami tego rynku.

W transporcie miejskim można wyróżnić następujące podstawowe rodzaje cen [27]:

- opłaty za przejazdy środkami transportu zbiorowego;
- ceny płacone za usługi przewoźnikom;
- ceny płacone za usługi firmom, które obsługują transport zbiorowy i indywidualny;
- opłaty za korzystanie z infrastruktury (w tym np. za korzystanie z dróg, parkingów, tuneli, mostów, a także podatki nakładane na użytkowników infrastruktury);
- inne opłaty.

Do innych opłat zalicza się np. podatki nakładane na paliwo, energię, opony, a także cło importowe na samochody, podatki od kupna-sprzedazy samochodów. Należą do nich także opłaty za wydawanie praw jazdy, składki ubezpieczeniowe, podatki na sfinansowanie rozwoju transportu zbiorowego, liczone procentem od funduszu płac w firmach zlokalizowanych w mieście, czy też okresowe podatki na sfinansowanie inwestycji transportowych w miastach.

Z powyższego wynika, że niektóre z przedstawionych rodzajów cen noszą nazwę opłat, inne podatków, a jeszcze inne – składek. Część cen jest bezpośrednio związana z transportem miejskim, inne tylko pośrednio (np. trudno jest ustalić, jaka część podatku paliwowego wiąże się z podróżami w mieście, a jaka z podróżami poza-miejskimi). W kształtowaniu cen pośrednio związanych z transportem miejskim znaczącą rolę odgrywa państwo, a cen bezpośrednio związanych z transportem miejskim – władze gminne.

Ustalanie cen w transporcie miejskim przez organy samorządowe przyczynia się do tego, że istnieje duże ograniczenie oddziaływania mechanizmu rynkowego. Wprowadzenie do polityki cenowej elementów polityki społecznej widoczne jest zwłaszcza w stosowanych opłatach.

Ceny usług transportowych ustalane są według dwóch metod: metodą umowną oraz metodą taryfową. Przy taryfę należy rozumieć podany do publicznej wiadomości wykaz cen za usługi zbiorowego transportu miejskiego wraz z przepisami ich stosowania.

Umowna metoda ustalania cen w transporcie polega na określeniu jej wysokości w oparciu o porozumienie przewoźnika z usługobiorcą. Za podstawę ustalenia ceny służy przeprowadzona przez

przewoźnika kalkulacja konkretnej usługi transportowej. Wysokość ceny uzależniona jest od podaży danych usług oraz ich popytu na rynku transportowym. Metoda ta ma zastosowanie przy umowach na przewozy ładunku oraz przy umowach akwizycyjnych w transporcie [7].

Metoda taryfowa ustalania cen ma zastosowanie przy sprzedaży usług transportowych typowych i masowych, a ujednoczone stawki jednostkowe mają charakter cen odpowiadających przeciętnym warunkom i kosztom produkcji tych usług. W przypadku transportu kolejowego zastosowanie mają także taryfy specjalne i wyjątkowe, zwykle promocyjne. Taryfy transportowe, zgodnie z zapisami art. 11 ust. 1 ustawy - Prawo przewozowe [16] może ustalać przewoźnik, którego obowiązkiem jest także podanie ich do publicznej wiadomości, w sposób zwyczajowo przyjęty. Stawki taryfowe ustalone są osobno dla poszczególnych usług transportowych: przewozowych, przeładunkowych, innych związanych z przewozem oraz spedycyjnych. Sumy ich za wykonane usługi częściowe tworzą ogólną cenę usługi transportowej.

Stosowanie cen taryfowych, poprzez informowanie wszystkich, w tym ewentualnych usługobiorców, o poziomie ustalonych za określone usługi transportowe, pozwala na wprowadzenie na rynku transportowego pewnego ładu cenowego. Taryfy przewozowe mogą zawierać stawki o charakterze maksymalnym lub widełkowe, co daje możliwość wynegocjować ceny. Fakultatywne odchylenia od ceny taryfowej przeważnie podawane są w procentach [7].

### 1.3 Kształtowanie cen na rynku usług komunikacji miejskiej

Usługi komunikacji miejskiej są usługami powszechnymi, dostępnymi dla każdego obywatela. Świadczenie ich ma podlegać zasadom równości, ciągłości, powszechności, przejrzystości zarządzania, finansowania oraz ustalania taryf, niezależnie od tego, kto świadczy usługę [2].

W zaspokajaniu potrzeb komunikacyjnych społeczeństwa ważne miejsce zajmuje publiczny transport zbiorowy. Jest on określany jako „(...) powszechnie dostępny regularny przewóz osób, wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej” [24]. Transport ten odbywa się na zasadach konkurencji regulowanej zgodnie z zasadami określonymi w ustawie oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Kształtowanie się potrzeb przewozowych w zakresie liczby odbywanych podróży i pokonywanego dystansu uzależnione jest od kilku wzajemnie powiązanych czynników. Wśród najważniejszych z nich wymienić można [9]:

- wielkość miasta mierzoną liczbą ludności na obszarze przestrzennym,
- kształt przestrzenny miasta,
- strukturę przestrzenno-funkcjonalną miasta,
- strukturę demograficzno-społeczną ludności i związany z nią poziom aktywności ludności i wysokości dochodów,
- rozmiary czasu wolnego ludności.

Transport miejski stanowi podstawową metodę przewozu osób w krajach europejskich. Może on występować w postaci przewozu regulowanego, realizowanego przez jeden podmiot, działający na zasadach monopolu, a także przez konkurujące ze sobą przedsiębiorstwa przewozowe [1].

Ceny za usługi przewozowe w transporcie miejskim stanowią element polityki transportowej i podlegają regulacjom. Cennik opłat za przejazdy ustalany jest przez samorząd terytorialny, co wynika z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym [24] w związku z art. 7 ust. 1 punkt 4 ustawy o samorządzie gminnym [17]. Ze względu na to, że ceny te ustalane są przez organy samorządowe, ograniczone

zostaje oddziaływanie mechanizmu rynkowego na kształtowanie tych cen [3].

Ustalanie cen usług przewozowych w transporcie zbiorowym różni się w zależności od rodzaju przewozów oraz poziomu samorządu. Inny jest również zakres obowiązkowych ulg, jakie mogą być stosowane w komunikacji. Zgodnie z zapisami art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy o samorządzie gminnym [17] do zadań własnych gminy należą sprawy lokalnego transportu zbiorowego; według art. 4 ust. 1 pkt 6 ustawy o samorządzie powiatowym [22] zadaniem własnym powiatu są zadania publiczne w zakresie transportu zbiorowego o charakterze ponadgminnym. Natomiast samorząd województwa (art. 14 ust. 1 pkt 10 ustawy o samorządzie województwa [21]) zajmuje się sprawami transportu zbiorowego w zakresie województwa.

Przepisy art. 50 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym [24] zawierają delegację dla rady gminy do wydania uchwały ustalającej ceny urzędowe za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej w gminnych przewozach pasażerskich. Ceny urzędowe stanowią ceny maksymalne. Uchwała podjęta na podstawie art. 50a ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym ustala zatem administracyjnie określoną górną granicę (limit) wysokości cen za usługi przewozowe. Przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nie stanowią zatem podstawy do ustalenia wiążących przewoźników cen komunalnych, ale stanowią instrument regulujący nieprzekraczalny poziom cen obowiązującego operatorów transportu publicznego świadczących usługi na terenie gminy.

Uchwały gminy, będące aktami prawa miejscowego, wydane w trybie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym mają charakter powszechnie obowiązujący. Powyższe oznacza, że określone nimi ceny wiążą wszystkich operatorów świadczących usługi transportu zbiorowego na terenie gminy bez względu na to, czy operator jest podmiotem publicznym (np. samorządowym zakładem budżetowym), czy też przedsiębiorcą prywatnym prowadzącym działalność gospodarczą w zakresie usług transportowych. Gmina może więc prowadzić aktywną politykę w zakresie zapewnienia mieszkańcom komunikacji miejskiej także wówczas, gdy nie posiada „własnych” podmiotów, które prowadzą działalność przewozową. Uchwała w sprawie określenia cen urzędowych nie może być tym samym podstawą dla ustalenia taryfy dla konkretnego przewoźnika np. zakładu budżetowego gminy. Ustalone ceny muszą obowiązywać wszystkie podmioty, które świadczą tego rodzaju usługi na terenie gminy, nie uwzględniając przy tym formy własności przewoźnika.

#### 1.4 Rodzaje stosowanych ulg stawek taryfowych

Ograniczenie mechanizmu rynkowego w kształtowaniu cen w transporcie publicznym związane jest z wprowadzaniem do polityki cenowej elementów polityki społecznej. Elementy te uwzględniane są zarówno przy ustalaniu wysokości opłat, jak i w nadaniu różnym grupom społecznym praw do przejazdów bezpłatnych lub ulgowych. Wysokość opłat za przejazdy na odpowiednim poziomie oddziałuje także na podział zadań przewozowych pomiędzy transportem zbiorowym a indywidualnym [27].

Uprawnienia do przejazdów bezpłatnych i ulgowych obejmują trzy grupy uprawnień w zależności od podmiotu (organu), który je nadał: ustawowe, gminne lub handlowe (wprowadzone samodzielnie przez przewoźnika) [3].

Ulgę ustawowe wynikają z następujących aktów prawnych:

- posłowie i senatorowie – 100% ulgi – na podstawie art. 43 ust. 1 ustawy o wykonywaniu mandatu posła i senatora [20];
- inwalidzi wojenni i wojskowi, uprawnienie przysługuje także przewodnikowi towarzyszącemu inwalidzie zaliczonemu do I grupy inwalidzkiej – 100% ulgi - art. 16 ust. 1 i 2 oraz art. 41

w zw. z art. 16 ustawy z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin [15];

- studenci kształcący się na studiach pierwszego lub drugiego stopnia albo jednolitych studiach magisterskich uczelni wyższych publicznych i niepublicznych bez względu na wiek – 50% ulgi - art. 188 ust 1 ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym [23];
- słuchacze kolegiów nauczycielskich i kolegiów języków obcych – 50% ulgi - art. 77 ust. 4 ustawy o systemie oświaty [19];
- kombatanci i osoby, które podlegały represjom wojennym i okresu powojennego – 50% ulgi - art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego [18].

System ulg wprowadzony przez poszczególne gminy jest bardzo rozbudowany. Każde miasto, będące organizatorem transportu miejskiego ustala własny katalog ulg. Stosowane są również wyjątkowe zwolnienia lub ulgi w opłatach dla określonych grup osób. Najczęściej system ulg dotyczy:

- radnych w granicach administracyjnych danej jednostki;
- dzieci do 4. roku życia, tj. do dnia 4. rocznicy urodzin, wraz z wózkiem;
- dzieci i młodzież dotknięte inwalidztwem lub niepełnosprawne;
- osoby całkowicie niezdolne do pracy i samodzielnej egzystencji lub uznane za niepełnosprawne w stopniu znacznym;
- osoby, które ukończyły 70. rok życia (od dnia ukończenia).

Coraz więcej gmin przyznaje 100% ulgę właścicielom samochodu, którzy w dniu 22 września (tj. w „Dniu bez samochodu”) przesiadają się do komunikacji miejskiej. Warto zwrócić również uwagę na organizowaną akcję zrezygnowania z transportu indywidualnego w tych gminach, w których w okresie zimowym jest duży smog.

W wielu gminach z ulg mogą korzystać pracownicy przewoźników, ich współmałżonkowie i dzieci do lat 26, jeżeli pobierają naukę w szkołach dziennych.

#### 1.5 Karty miejskie

Karty Miejskie stanowią nowoczesny system informatyczny z elektronicznym przepływem danych i środków finansowych. System ten uwzględnia oczekiwania ludności, zapewnia prawidłowe funkcjonowanie usług miejskich. Umożliwia pobieranie opłat z możliwością dokonywania ich kontroli. Nośnikiem jest bezstykowa karta z niezmiennym, indywidualnym numerem, wykonana zgodnie z wymaganym standardem [5].

Karta miejska jest częścią inteligentnego systemu transportowego miast. Z wyglądu przypomina plastikową kartę, np. bankomatową, z wbudowanym mikroprocesorem i antenką nadawczą. Karta miejska jest kartą zbliżeniową. Oznacza to, że wystarczy przybliżyć ją do kasownika, aby się w nim zalogować. Po zalogowaniu kasownik wysyła informację, że dany pasażer nim podróżuje. W Europie Zachodniej karty miejskie umożliwiają przejazdy komunikacją publiczną, a także wstęp do muzeów, zwiedzanie zabytków czy uzyskanie rabatów w sklepach, restauracjach [28].

W Polsce karta miejska jest to „elektroniczna karta” (chipowa) używana do wnoszenia opłat w co najmniej dwóch z dostępnych obszarów, tj. transport publiczny, parkowanie oraz wstęp do miejskich obiektów kultury i sportu.

#### 1.6 Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego może być właściwa jednostka samorządu terytorialnego (gminnego, powiatowego, województwa) albo „(...) minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze” [24].

Transport zbiorowy mogą realizować zarówno operatorzy publicznego transportu zbiorowego, jak i przewoźnicy, którzy spełniają określone warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowych [24] operatorem publicznego transportu zbiorowego jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Transport zbiorowy odbywa się w oparciu o:

- umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego obejmuje liczne zadania, wśród których wymienić można [9]:

- badanie i analizę potrzeb przewozowych;
- realizację/aktualizację istniejącego planu transportowego;
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania transportu;
- określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach;
- ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków i dworców;
- określanie przystanków komunikacyjnych i dworców;
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy;
- zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie tego transportu;
- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat;
- ustalanie sposobu dystrybucji biletów.

Szczególnie istotne jednak jest zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego między innymi w zakresie: standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców, zasad korzystania z nich, funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego i systemu informacji dla pasażera [8].

Zgodnie z Prawem przewozowym [16], „umowę przewozu zawiera się przez nabycie biletu na przejazd przed rozpoczęciem podróży lub spełnienie innych określonych przez przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego warunków dostępu do środka transportowego, a w razie ich nieustalenia – przez samo zajęcie miejsca w środku transportowym.

Na bilecie umieszczona jest:

1. nazwa przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego;
2. relacja lub strefa przejazdu;
3. wysokość należności za przejazd;
4. zakres uprawnień pasażera do ulgowego przejazdu.

Bilet może zawierać także inne informacje, w tym dane osobowe pasażera, jeżeli jest to niezbędne dla przewoźnika lub organizatora w regularnym przewozie osób (bilety imienne). Jeżeli bilet ma formę elektroniczną, powyższe dane zapisywane są w pamięci elektronicznej biletu.

## 2 Stawki taryfowe na usługi komunikacji miejskiej w wybranych miastach

### 2.1 Komunikacja miejska w wybranych miastach

Analizie poddano system komunikacji miejskiej funkcjonujący w 4 miastach, tj. w: Radomiu, Częstochowie, Kielcach oraz w Bydgoszczy. Przy wyborze miast kierowano się liczbą ich mieszkańców (pomiędzy 180 a 400 tys.). Miasta te wg obowiązującego do końca

1998 roku podziału administracyjnego były miastami wojewódzkimi. Obecnie stolicą województwa są tylko Kielce, pozostałe zaś są miastami na prawach powiatu. Radom położony jest w województwie mazowieckim, Częstochowa w województwie śląskim, a Bydgoszcz w województwie kujawsko-pomorskim. Dane odnośnie liczby mieszkańców wybranych miast z podziałem na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny, a także ich powierzchnię i przeciętne wynagrodzenie przedstawiono w tabeli 1.

Tab.1. Charakterystyka wybranych miast (2017 r.) [34]

Wyszczególnienie	Radom		Częstochowa		Kielce		Bydgoszcz	
	liczba	%	liczba	%	liczba	%	liczba	%
Liczba mieszk.	214566	100	224376	100	196804	100	352213	100
w tym w wieku								
Przedprodukcyjnym	37014	17,3	34146	15,2	31025	15,8	55702	15,8
Produkcyjnym	129426	60,3	133191	59,4	116763	59,3	209644	58,5
Poprodukcyjnym	48126	22,4	57039	25,4	49016	24,9	86967	24,7
Powierzchnia miasta	111,8	x	159,71	x	109,45	x	175,98	x
Przeciętne wynagrodzenie brutto (PLN) w 2017 r.	4123		3954		4197		4185	

Z przedstawionych danych wynika, że spośród wybranych miast największym zarówno pod względem liczby ludności, jak i powierzchni jest Bydgoszcz. Drugim miastem pod względem wielkości jest Częstochowa, trzecim Radom, a następnie Kielce. Również przeciętne wynagrodzenie brutto w tych miastach kształtuje się na podobnym poziomie (przeciętne wynagrodzenie w Polsce 4528 zł).

Wybrane miasta charakteryzuje zbliżona struktura mieszkańców wg wieku. Są one dużymi ośrodkami akademickimi. W Radomiu oraz w Częstochowie funkcjonuje 7 uczelni, w Kielcach – 9, a w Bydgoszczy – 11.

W Radomiu funkcjonuje 25 linii miejskich, a trasy dziewięciu z nich wybiegają częściowo poza granicę miasta. U uruchomienie takich tras było możliwe dzięki porozumieniu między gminami, na mocy których na odcinkach tras linii miejskich na terenie tych gmin obowiązują takie same przepisy taryfowo-biletowe jak w Radomiu. Od początku stycznia 2004 roku linie podmiejskie są wyłączone ze struktur komunikacji miejskiej w Radomiu i mają obecnie charakter komercyjny.

W dni powszednie w ramach komunikacji miejskiej na ulice wyjeżdża około 140 autobusów, natomiast w soboty, niedziele i święta liczba ta spada do około 70 autobusów. Średnia częstotliwość wszystkich linii w szczytce komunikacyjnym wynosi 20 minut, na co składają się:

- 2 linie z częstotliwością w szczytce co 10 min (7, 9),
- 10 linii co 15 minut (1, 3, 4, 5, 8, 11, 13, 14, 17, 23),
- 5 linii co 20 minut (2, 6, 12, 15, 18),
- 7 linii co 30 minut (10, 16, 19, 21, 24, 25, 26),
- 1 linia co 50 minut (20). [30]

Organizatorem i regulatorem komunikacji miejskiej w Radomiu jest Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji. Na jego zlecenie przewozy wykonują następujący przewoźników: ITS A. Michalczewski oraz MPK Radom, a także konsorcjum firm DLA Wrocław oraz Irex / Metor Sosnowiec.

W skali roku autobusy w Radomiu wykonują około 8 milionów wozokilometrów, przewożąc łącznie około 40 milionów pasażerów. Około 60% ogólnej liczby pasażerów komunikacji miejskiej stanowią uczniowie i studenci. Maksymalne napelnienia pojazdów sięgają około 70-80 procent fabrycznych pojemności. Część kursów jest nierentowna, ale musi być utrzymywana ze względu na społeczny charakter komunikacji zbiorowej w Radomiu (podobnie jak w innych miastach) [30].

W Kielcach, podobnie jak w Radomiu, występuje tylko autobusowa komunikacja miejska składająca się z 64 linii, w tym z 2 linii

nocnych. Przewozy realizowane są przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego. Przewoźnik ten zajmuje się obsługą wszystkich linii autobusowych i jest jedynym przewoźnikiem świadczącym tego rodzaju usługi w Kielcach. Komunikacja miejską w Kielcach przewożonych jest rocznie 34,5 mln pasażerów, ale liczba ta jest z roku na rok coraz mniejsza [31].

System komunikacji miejskiej w Częstochowie składa się z kilkudziesięciu linii autobusowych i tramwajowych funkcjonujących w granicach miasta Częstochowa i okolicznych gminach. Przewozy te organizowane są na zlecenie miasta przez Miejski Zarząd Dróg i Transportu w Częstochowie. Jedynym przewoźnikiem jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie. Na system składają się 3 dzienne linie tramwajowe miejskie, 26 dziennych linii autobusowych miejskich, 8 dziennych linii autobusowych podmiejskich, 1 nocna linia autobusowa miejska, 4 weekendowe nocne linie autobusowe miejskie. Na tabor Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Częstochowie Sp. z o.o. składa się: 146 autobusów, 55 tramwajów. Dziennie z komunikacji miejskiej w Częstochowie korzysta ok. 90 tys. pasażerów [32].

W Bydgoszczy podobnie jak w Częstochowie, w ramach systemu komunikacji miejskiej funkcjonują zarówno linie autobusowe jak i tramwajowe, a w okresie wiosenno-jesiennym również 3 trasy tramwajów wodnych. W ramach miejskiej komunikacji autobusowej uruchomione są 32 linie dzienne oraz 7 linii nocnych. W ramach komunikacji tramwajowej uruchomionych jest 10 linii.

Komunikacja autobusowa w Bydgoszczy aktualnie jest obsługiwana przez 2 operatorów działających w ramach zawartych umów na świadczenie usług przewozowych: Miejskie Zakłady Komunikacyjne Sp. z o.o., Irex - Trans Sp. z o.o.. Do obsługi zadań przewozowych w godzinach szczytu wykorzystywane są 175 autobusy, w tym 95 autobusów przegubowych. Komunikacją autobusową w 2016 r. przewieziono ok. 69,97 mln pasażerów. Łącznie autobusy wykonały 15,2 mln wozokilometrów.

Komunikacja tramwajowa obsługiwana jest przez Miejskie Zakłady Komunikacyjne Sp. z o.o. oraz Tramwaj Fordon Spółka z o.o.. Podział linii tramwajowych ze względu na ich znaczenie kształtuje się następująco:

- 3 linie o znaczeniu magistralnym (linie nr 4, 5, 8) kursująca w godzinach szczytu przewozowego co 10 minut,
- 4 linie o znaczeniu podstawowym (linie nr 1, 2, 3, 6) kursujące w godzinach szczytu przewozowego co 20 minut,
- 3 linie o znaczeniu uzupełniającym (linie nr 7, 9, 10) kursująca w godzinach szczytu przewozowego co 20 minut.

Park taborowy Miejskich Zakładów Komunikacyjnych Sp. z o.o. i Tramwaju Fordon Spółka z o.o. składa się z 76 pociągów tramwajowych w tym 14 pociągów wieloczlonych niskopodłogowych.

W ramach komunikacji publicznej w Bydgoszczy w okresie wakacji letnich funkcjonują również linie sezonowe oraz linie turystyczne obsługiwane wyłącznie taborom zabytkowym [33].

## 2.2 System taryfowy w wybranych miastach

Zgodnie z ustawą *O publicznym transporcie zbiorowym* [24], usługi komunikacji miejskiej mają charakter użyteczności publicznej, a jej celem jest zaspokajanie potrzeb ludzkich. Według ustawy *O samorządzie gminnym* [17], do zadań własnych gminy należą sprawy związane z lokalnym transportem zbiorowym.

Ceny biletów za korzystanie z komunikacji miejskiej realizują określone cele polityki społecznej i transportowej. Oznacza to, że ich poziom ma umożliwić społecznie pożądaną poziom ruchliwości komunikacyjnej ludności przy danych ich dochodach i wydatkach na inne cele [2].

Opracowanie systemu taryfowego i struktury opłat powinno uwzględniać zarówno potrzeby przewozowe zgłaszane wewnątrz obszarów zurbanizowanych, jak również spełniać zadania instrumentu marketingu. Dlatego też istotną rolę odgrywa różnicowanie cen rozumiane jako ustalanie ich na różnych poziomach, w zależności od konkretnych okoliczności sprzedaży – elastyczności cenowej popytu [2].

Istnieją różne kryteria zróżnicowania cen w komunikacji miejskiej. Najczęściej taryfy opłat ustalane są z uwzględnieniem [2]:

- rodzaju linii komunikacyjnej;
- przestrzeni, na której świadczone są usługi;
- długości przejazdu lub podróży;
- czasu świadczenia usług;
- wielkości jednorazowej sprzedaży usług;
- formy zapłaty za usługę;
- formy biletu (bilet papierowy, karta miejska, karta dużej rodziny).

W artykule dokonano analizy taryfy opłat ze względu na formę biletu, czas i przestrzeń świadczenia usług oraz formę zapłaty. W tabeli 2 przedstawiono taryfę opłat za bilety jednorazowe komunikacji miejskiej, a w tabeli 3 opłaty za bilety miesięczne i okresowe.

Dokonując analizy systemów taryfowych w komunikacji miejskiej w wybranych 4 miastach: w Radomiu, Częstochowie, Kielcach i Bydgoszczy (tab. 2 i 3) można stwierdzić, że prowadzona przez gminy polityka kształtowania systemu taryf za przejazdy komunikacją miejską jest zblizona. We wszystkich analizowanych miastach cena biletu jednorazowego za jednokrotny przejazd wynosi 3 zł (1,5 zł bilet ulgowy), ponadto wszystkie miasta wprowadziły bilety czasowe i okresowe, jak również posiadają System Karty Miejskiej oraz karty dla rodzin wielodzietnych.

Warto zwrócić uwagę na to, że we wszystkich analizowanych miastach występuje możliwość zakupu biletów jednorazowych, ale również biletów elektronicznych doładowując kartę miejską lub kupując przez Internet (elektroniczny portfel). Wszystkie analizowane miasta posiadają jednorazowe bilety czasowe: 60 minutowe i 24-godzinne. Popularnością cieszą się bilety okresowe imienne, co przejawia się w ich dużym zróżnicowaniu: można kupić bilet na 14/15 dni lub na 150 dni. Są one dużo tańsze w porównaniu z biletami na okaziciela. W Radomiu i Bydgoszczy można nabyć bilety szkolne, które są ważne od 1 września do 30 czerwca lub bilety semestralne.

W Bydgoszczy wyraźnie wyróżnione zostały strefy biletowe (I – obejmująca granice administracji miasta oraz II – obejmująca tereny gmin, z którymi Miasto Bydgoszcz podpisało porozumienie o wspólnej organizacji komunikacji miejskiej).

Wszystkie z wymienionych miast wprowadziły możliwość korzystania z bezpłatnych przejazdów oraz przejazdów z 50% ulgą. W tabeli 4 przedstawiono uprawnienia do korzystania z bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską, natomiast w tabeli 5 uprawnienia do korzystania z 50% ulgi na przejazdy komunikacją miejską.

We wszystkich miastach obowiązują uprawnienia w komunikacji miejskiej, które wynikają z obowiązujących ustaw. Do uprawnionych należą [30]:

1. Inwalidzi wojenni i wojskowi oraz przewodnik towarzyszący inwalidzie wojennemu i wojskowemu zaliczonemu do I grupy inwalidzkiej - ulga w wysokości 100%.
2. Posłowie i senatorowie - ulga w wysokości 100%.
3. Kombatanci i inne osoby - ulga w wysokości 50%.
4. Studenci szkół wyższych - ulga w wysokości 50%.
5. Weterani pobierający rentę inwalidzką z tytułu urazów lub chorób powstałych w związku z udziałem w działaniach poza granicami państwa - ulga w wysokości 50%.

We wszystkich miastach na bezpłatne przejazdy mogą liczyć dzieci do lat 4, a w Radomiu nawet do 6 roku życia.

W Radomiu i Bydgoszczy na bezpłatny przejazd mogą liczyć ci kierowcy, którzy posiadają ważny dowód rejestracyjny pojazdu, którego są właścicielami lub współwłaścicielami oraz w dniu 22 września, tj. w dniu, w którym obchodzony jest Europejski Dzień bez Samochodu przesiądą się do komunikacji miejskiej. Radomianie zachęceni są do bezpłatnego korzystania z komunikacji miejskiej w dniu 1 listopada, tj. w dniu Wszystkich Świętych. Na podjęcie takiej decyzji nie miały wpływu lokalizacja największego radomskiego cmentarza i związane z tym duże natężenie ruchu.

Uprzywilejowaną grupą są również bezrobotni. W Radomiu osobom bezrobotnym, które nie posiadają prawa do zasiłku, przysługuje 100% ulga na przewozy komunikacją miejską, natomiast w Bydgoszczy 50% ulga.

Na uwagę zasługuje również to, że Bydgoszcz jako jedyne z analizowanych miast wprowadziła bezpłatne przejazdy komunikacją miejską dla emerytów, którzy ukończyli 65 rok życia. W pozostałych miastach z przywileju tego mogą korzystać osoby, które ukoń-

czyły 70 lat. Od uzyskania świadczeń emerytalnych do ukończenia 70 lat przysługuje im ulga w wysokości 50%. Oznacza to, że Bydgoszcz najlepiej dba o swoich najstarszych obywateli, którzy – podobnie jak w pozostałych miastach – stanowią około 25% mieszkańców miasta ogółem. Ponadto w Bydgoszczy, która – jako jedyne z badanych miast – wprowadziło ulgę wynoszącą 75%. Obejmuje ona dzieci i młodzież z rodzin posiadających na utrzymaniu troje dzieci objętych programem „Bydgoska Rodzina 3+” na podstawie biletów miesięcznych lub 30 – dniowych.

Dużym ułatwieniem dla częstochowskich uczniów jest możliwość korzystania ze 100% ulgi. Ulga ta przysługuje tej młodzieży, która zameldowana jest w Częstochowie oraz posiada ważny imienny bilet elektroniczny „miejski szkolny 90-dniowy”, zapisany na „e-karcie”. Jest to program pilotażowy, który ma trwać do końca 2018 roku. Po tym okresie władze miasta chcą wprowadzić darmową komunikację miejską.

**Tab. 2.** Taryfa opłat za bilety jednorazowe komunikacji miejskiej [opracowanie własne na podstawie: [11], [12], [13], [29], [30], [31], [32], [33]]

Rodzaj biletu	Radom		Kielce		Częstochowa		Bydgoszcz	
	Normalny	Ulgowy	Normalny	Ulgowy	Normalny	Ulgowy	Normalny	Ulgowy
<b>Miejski</b> , uprawniający do jednego przejazdu obejmującego dowolną liczbę przystanków jednym pojazdem w granicach administracyjnych miasta.	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00 (I+II)	1,50 (I+II)
<b>Podmiejski</b> , uprawniający do jednego przejazdu obejmującego dowolną liczbę przystanków jednym pojazdem w granicach administracyjnych i poza granicami miasta.	-	-	-	-	4,20	2,10	-	-
<b>Czasowy 45-minutowy</b> , uprawniający w ciągu 45 minut od momentu skasowania do nieograniczonej liczby przejazdów dowolnymi liniami dziennymi i nocnymi.	-	-	-	-	3,40	1,70	-	-
<b>Czasowy 60-minutowy</b> , uprawniający w ciągu 60 minut od momentu skasowania do nieograniczonej liczby przejazdów dowolnymi liniami dziennymi i nocnymi.	3,80	1,90	3,20	1,60	4,60	2,30	4,20 (I)	2,10 (I)
<b>Czasowy 24-godzinny</b> , uprawniający w ciągu 24 godzin od momentu skasowania do nieograniczonej liczby przejazdów dowolnymi liniami dziennymi i nocnymi.	10,00	5,00	10,00	5,00	10,00	5,00	12,00 (I+II)	6,00 (I+II)
<b>Weekendowy</b> , ważny od godziny 19:00 w piątek do godziny 8:00 w poniedziałek w granicach administracyjnych miasta.	-	-	-	-	16,00	8,00	-	-
<b>Weekendowy grupowy</b> , ważny od godziny 19:00 w piątek do godziny 8:00 w poniedziałek w granicach administracyjnych miasta.	-	-	-	-	30,00	-	-	-
<b>Bilet 5-dobowy</b> , uprawniający w ciągu 120 godzin od momentu skasowania do nieograniczonej liczby przejazdów dowolnymi liniami dziennymi i nocnymi.	-	-	-	-	-	-	34,00	17,00
<b>Bilet 1 - dniowy rodzinny</b> , uprawniający, obojga lub jednego rodzica z co najmniej jednym dzieckiem w wieku od 4 do 16 lat, od momentu skasowania do ostatniego kursu w danym dniu, do nieograniczonej liczby przejazdów liniami dziennymi.	-	-	-	-	-	-	-	13,00

**Tab. 3.** Opłaty za bilety elektroniczne miesięczne i okresowe [[opracowanie własne na podstawie: [11], [12], [13], [29], [30], [31], [32], [33]]

Rodzaje biletu	Radom		Kielce		Częstochowa		Bydgoszcz		
	Normalny	Ulgowy	Normalny	Ulgowy	Normalny	Ulgowy	Normalny	Ulgowy (50%)	Ulgowy (75%)
<b>Bilety miesięczne</b>									
Bilet miesięczny na jedną linię	64,00	32,00	-	-	-	-	74,00 (I) 80,00 (I+II)	37,00 (I) 40,00 (I+II)	18,50 (I) 20,00 (I+II)
Bilet miesięczny na dwie linie	72,00	36,00	-	-	-	-	-	-	-
Bilet miesięczny na wszystkie linie	80,00	40,00	-	-	-	-	92,00 (I) 120,00 (I+II)	46,00 (I) 60,00 (I+II)	23,00 (I) 30,00 (I+II)
<b>Bilety okresowe</b>									
Bilet 150-dniowy imienny na wszystkie linie	340,00	170,00	-	-	-	-	-	-	-
Bilet 90-dniowy imienny na wszystkie linie	220,00	110,00	222,00	111,00	-	-	256,00 (I)	128,00 (I)	-
Bilet 60-dniowy imienny na wszystkie linie	-	-	156,00	78,00	172,00	86,00	-	-	-
Bilet 30-dniowy imienny na jedną linię	64,00	32,00	-	-	-	-	-	-	-
Bilet 30-dniowy imienny na dwie linie	72,00	36,00	-	-	-	-	-	-	-
Bilet 30-dniowy imienny na wszystkie linie	88,00	44,00	90,00	45,00	90,00	45,00	-	-	-
Bilet 15-dniowy imienny na jedną linię	34,00	17,00	-	-	-	-	-	-	-
Bilet 15-dniowy imienny na dwie linie	38,00	19,00	-	-	-	-	-	-	-
Bilet 15-dniowy imienny na wszystkie linie	46,00	23,00	50,00 (14-dniowy)	25,00 (14-dniowy)	50,00 (14-dniowy)	25,00 (14-dniowy)	66,00 (I) 76,00 (I+II) (14-dniowy)	33,00 (I) 38,00 (I+II) (14-dniowy)	-
Bilet szkolny (ważny od 1 września do 30 czerwca)	-	300,00	-	-	-	-	-	214,00 (I) 279,00 (I+II)	-
Bilet szkolny (ważny od 1 września do 30 czerwca) z kartą Rodzina Plus	-	240,00	-	-	-	-	-	-	-
Bilet semestralny (ważny od 1 września do 31 stycznia i od 1 lutego do 30 czerwca albo od 1 października do 28 lub 29 lutego i od 1 marca do 31 lipca)	-	160,00	-	-	-	-	-	195,00 (I) 260,00 (I+II)	-
Bilet seniora (12 miesięcy kalendarzowych)	-	100,00	-	-	-	100,00	-	-	-
Bilet na okaziciela 90-dniowy na wszystkie linie	-	-	468,00	-	-	-	-	-	-
Bilet na okaziciela 60-dniowy na wszystkie linie	-	-	325,00	-	195,00	-	-	-	-
Bilet na okaziciela 30-dniowy na wszystkie linie	110,00	55,00	192,00	-	100,00	-	-	-	-
Bilet na okaziciela 15-dniowy na wszystkie linie	60,00	30,00	106,00 (14-dniowy)	-	56,00 (14-dniowy)	-	-	-	-

**Tab. 4.** Uprawnienia do korzystania z bezpłatnych przejazdów w komunikacji miejskiej [opracowanie własne na podstawie: [11], [12], [13], [29] [30], [31], [32], [33]

Uprawnieni do 100% ulgi	Radom	Kielce	Częstochowa	Bydgoszcz
Dzieci	Dzieci od dnia urodzenia do 30 września w roku kalendarzowym, w którym kończą 6 lat	Dzieci w wieku do 4 lat	Dzieci w wieku do 4 lat	Dzieci do ukończenia 4 roku życia
Osoby starsze	Osoby, które ukończyły 70 lat	Osoby, które ukończyły 70 lat	Osoby, które ukończyły 70 lat	Osoby, które ukończyły 65 rok życia
Niepełnosprawni w stopniu umiarkowanym	Tak	Nie	Tak	Osoby głuchonieme, po ukończeniu 21 roku życia z orzeczoną umiarkowanym stopniem niepełnosprawności
Niepełnosprawni w stopniu znacznym	Tak	Tak	Tak	Tak
Niewidomi	Tak	Tak	Tak	Tak
Zasłużeni Honorowi Dawcy Krwi	Tak	Tak	Tak	Tak
Funkcjonariusze Straży Miejskiej	Tak	Tak	Tak	Tak
Funkcjonariusze Policji	Tak	Tak	Tak	Tak
Żołnierze Żandarmerii Wojskowej	Tak		Tak	Tak
Zasłużony Dawca Przeszczepu	Tak	Tak	Nie	Nie
Uczniowie szkół podstawowych i gimnazjów	Nie	Nie	Uczniowie szkół podstawowych i gimnazjów działających na terenie miasta Częstochowy, zameldowani w Częstochowie, wyłącznie na podstawie ważnego imiennego biletu elektronicznego „miejskiego szkolnego 90-dniowego” zapisanego na „e-karcie”.	Uczniowie szkół podstawowych i gimnazjalnych, którym decyzją Prezydenta Miasta Bydgoszczy przyznano stypendium szkolne o charakterze socjalnym dla uczniów zamieszkających na terenie Bydgoszczy, uczniowie szkół podstawowych i gimnazjalnych, będący wychowankami Bydgoskiego Zespołu Placówek Opiekuńczo-Wychowawczych
Uczniowie szkół ponadpodstawowych	Nie	Nie	Uczniowie szkół ponadpodstawowych działających na terenie miasta Częstochowy, zameldowani w Częstochowie, do ukończenia 21 roku życia, wyłącznie na podstawie ważnego imiennego biletu elektronicznego „miejskiego szkolnego 90-dniowego” zapisanego na „e-karcie”.	Nie
Dzieci i młodzież dotknięte inwalidztwem lub niepełnosprawne	Dzieci i młodzież dotknięte inwalidztwem lub niepełnosprawne do ukończenia 25 roku życia	Dzieci niedosłyszące do 16 roku życia.	Dzieci i młodzież dotknięta inwalidztwem lub niepełnosprawnością do ukończenia 21 roku życia,	Dzieci i młodzież będące osobami niepełnosprawnymi do ukończenia 21 roku życia, a w przypadku realizacji obowiązku szkolnego i obowiązku nauki do ukończenia 25 roku życia
Rodziny wielodzietne	Nie	Nie	Nie	Dzieci i młodzież oraz ich rodzice lub opiekunowie z rodzin posiadających na utrzymaniu czworo i więcej dzieci, objętych programem „Bydgoska Rodzina 3+” - na podstawie ważnej Bydgoskiej Karty Rodzinnej, dzieci i młodzież oraz ich rodzice lub opiekunowie z rodzin posiadających na utrzymaniu troje dzieci, objętych programem „Bydgoska Rodzina 3+,” w soboty, niedziele i święta
Przewodnik lub opiekun towarzyszący w podróży osobie ociemniałej, osobie niepełnosprawnej ze znacznym stopniem niepełnosprawności oraz dzieciom i młodzieży dotkniętej inwalidztwem lub niepełnosprawnością	Tak	Tak	Tak	Tak
Pracownicy operatora / organizatora przewozów komunikacji miejskiej	Pracownicy operatora / organizatora przewozów komunikacji miejskiej w Radomiu	Pracownik MPK Sp. z o.o w Kielcach albo jeden z członków rodziny pracownika: współmałżonek lub dziecko pracownika do ukończenia 24 roku życia.	Umundurowani pracownicy służby parkingowej Miejskiego Zarządu Dróg i Transportu w Częstochowie w czasie wykonywania czynności służbowych. Pracownicy Wydziału Planowania i Rozliczeń Przewozów Miejskiego Zarządu Dróg i Transportu w Częstochowie, na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na „e-karcie”.	Pracownicy Miejskich Zakładów Komunikacyjnych Spółka z o.o. w Bydgoszczy
Radni	Tak	Nie	Nie	Nie
W wybrane dni	22 września (Europejski Dzień bez Samochodu) i 1 listopada (Wszystkich Świętych)	Nie	Nie	22 września (Europejski Dzień bez Samochodu)
Bezrobotni	Tak	Nie	Nie	Nie
Działacze opozycji antykomunistycznej/osoby represjonowane	Działacze opozycji antykomunistycznej oraz osoby represjonowane z powodów politycznych - na podstawie RKM z zakodowaną ulgą (podstawą jest legitymacja wydana przez Szefa Urzędu do spraw Kombatantów i Osób Represjonowanych).	Nie	Nie	Nie
Zorganizowane grupy	Zorganizowane grupy w ramach kulturalnych, charytatywnych, sportowych lub innych inicjatyw społecznych. Udzielenie powyższych uprawnień następuje na podstawie wniosku złożonego w Miejskim Zarządzie Dróg i Komunikacji w Radomiu oraz po akceptacji przez Prezydenta Miasta Radomia. Łączny roczny koszt wyżej wymienionych udzielonych uprawnień nie może przekroczyć wysokości 0,5 % wartości sprzedanych biletów w poprzedzającym roku kalendarzowym	Nie	Nie	Nie

**Podsumowanie**

Działania samorządów miast przyczyniły się do tego, że komunikacja miejska w ciągu w ostatnich kilku lat, dzięki wykorzystaniu strukturalnych środków pomocowych UE, zmieniła swoje oblicze. Współczesny transport publiczny to coraz częściej nowoczesny, wygodny i ekologiczny tabor. Znacznie poprawiła się infrastruktura drogowa, a dobrze dostosowana oferta przewozowa pod względem rozkładów jazdy, dostępności tras, a przede wszystkim zróżnicowanej taryfy stanowi w wielu miastach atrakcyjną alternatywę dla transportu indywidualnego.

Sposób organizacji komunikacji miejskiej uwzględnia promocję publicznego transportu zbiorowego i tym samym w znaczący sposób wpływa na postrzeganie jej przez pasażerów i społeczność lokalną. Zwiększająca się liczba mieszkańców miast oraz ich rosnące wymagania odnośnie usług przewozowych, determinuje zarządców komunikacji i przewoźników do systematycznego rozwoju i poprawy jakości świadczonych usług.

Jednym z coraz częściej poruszanych tematów społecznych w mediach jest problem wysokiego poziomu zanieczyszczenia powietrza w polskich miastach. Przyczyn takiego stanu jest zapewne kilka, ale jednym z istotnych jest niewątpliwie zanieczyszczenie powietrza wynikające z użytkowania samochodów osobowych. W takich przypadkach szczególną rolę może spełnić komunikacja miejska, której rozwój w znaczący sposób wpływa na zmniejszenie liczby podróży samochodami osobowymi, a co za tym idzie – zmniejszenie poziomu zanieczyszczeń.

Określenie zakresu opłat związanych z transportem miejskim, zasad ich stosowania oraz relacji pomiędzy poziomami tych opłat, oddziałujących na podział zadań przewozowych pomiędzy transport indywidualny i zbiorowy, stanowi element polityki transportowej miast.

Właściwym trybem postępowania jest określenie głównych celów polityki transportowej miasta, by dostrzegając substytucyjną i komplementarną rolę przewozów zbiorowych i indywidualnych, wskazać kierunki rozwoju transportu zbiorowego i indywidualnego oraz źródła ich finansowania. Następnym stanowieniem cen w transporcie miejskim przez organy samorządowe jest silne ograniczenie oddziaływania mechanizmu rynkowego oraz wprowadzenie do polityki cenowej elementów polityki społecznej, co ma swoje odzwierciedlenie w stosowanych opłatach.

Realizowanie za pośrednictwem cen za przewozy środkami

transportu zbiorowego zadań polityki społecznej wpływa z jednej strony na poziom cen, z drugiej natomiast na zakres udzielanych ulg i uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych.

Politykę taryfową w Polsce od krajów Unii Europejskiej odróżnia liczba grup osób uprawnionych do przejazdów ulgowych i bezpłatnych oraz zakres tych uprawnień. W Polsce za pośrednictwem cen za usługi, zwłaszcza transportu miejskiego, realizuje się cały szereg celów politycznych i społecznych. Prowadzi to do tego, że lista uprawnionych jest długa i po stronie uprawnień do przejazdów bezpłatnych dochodzi nawet do kilkunastu pozycji.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że polityka władz zaprezentowanych miast w zakresie kształtowania systemu taryf w komunikacji miejskiej jest zbliżona. Wszystkie wprowadziły podobne opłaty za jednorazowe przejazdy normalne oraz ulgowe, które wynoszą odpowiednio 3,00 i 1,50 zł. Dużą popularnością cieszą się bilety okresowe. We wszystkich miastach na bezpłatne przejazdy mogą liczyć dzieci do lat 4 oraz emeryci i renciści oraz seniorzy od 70 roku życia.

W Częstochowie wprowadzono, także program pilotażowy umożliwiający uczniom korzystania ze 100% ulgi. Ulga ta przysługuje tej młodzieży, która zameldowana jest w Częstochowie oraz posiada ważny imienny bilet elektroniczny „miejski szkolny 90-dniowy”, zapisany na „e-karcie”.

Coraz więcej miast zaczyna myśleć o wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji miejskiej, która ma realizować przede wszystkim cele społeczne i ekologiczne, a nie ekonomiczne. Bezpłatna komunikacja zbiorowa pozwoli na ograniczenie komunikacji indywidualnej w miastach, przyczyni się do ograniczenia kongestii, hałasu, zanieczyszczenia powietrza, a tym samym poprawi jakość życia jego mieszkańców.

**Bibliografia:**

1. Gostkowska-Dźwig S., Mroziak M.: *Determinanty rozwoju jakości sektora usług transportu miejskiego w Częstochowie w aspekcie mobilności jej mieszkańców*, Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej, Zarządzanie, Nr 26, 2017, s. 158–166.
2. Grad B., Ferensztajn-Galardos E., Krajewska R.: *Analiza porównawcza systemów taryfowych w polskich miastach*, Logistyka, Nr 4, 2015, s. 3480-3487.
3. Jackiewicz J., Czech P., Barcik J.: *System taryfowo-biletowy stosowany w komunikacji miejskiej – część 1*, Zeszyty Naukowe

**Tab. 5.** Uprawnienia do korzystania z bezpłatnych przejazdów w komunikacji miejskiej [opracowanie własne na podstawie: [11], [12], [13], [29], [30], [31], [32], [33]]

Upoważnienie do 50% ulgi	Radom	Kielce	Częstochowa	Bydgoszcz
Dzieci i młodzież po ukończeniu 6 lat do 30 września w roku kalendarzowym, w którym kończą 18 lat	Tak	Tak	Uczniowie szkół podstawowych i gimnazjów, którym nie przysługuje uprawnienie do 100% ulgi	Dzieci w wieku od ukończenia 4 lat do czasu rozpoczęcia nauki w szkole
Młodzież szkolna po ukończeniu 18 lat do 30 września w roku kalendarzowym, w którym kończą 21 lat	Tak	Tak	Tak	Dzieci i młodzież szkół publicznych lub niepublicznych o uprawnieniach szkół publicznych objętych polskim systemem oświaty, nie dłużej niż do ukończenia 23 roku życia.
Doktoranci	Tak	Tak	Nie	Tak
Emeryci i renciści	Tak	Tak	Tak	Osoby mające ustalone prawo do renty z tytułu niezdolności do pracy, wdowy i wdowcy otrzymujący rentę rodzinną
Osoby niepełnosprawne/opiekunowie osób niepełnosprawnych	Inwalidzi słuchu - na podstawie legitymacji osoby niepełnosprawnej w stopniu umiarkowanym z wpisanym kodem 03-L	Inwalidzi z orzeczeniem ustalającym umiarkowany stopień niepełnosprawności, Inwalidzi słuchu	Osoby niepełnosprawne z orzeczoną z powodu schorzeń narząd w ruchu niepełnosprawnością w stopniu umiarkowanym (symbol 0,5 – R)	Osoby pobierające świadczenie pielęgnacyjne z tytułu rezygnacji z zatrudnienia lub innej pracy zarobkowej w celu sprawowania opieki nad niepełnosprawnym dzieckiem
Studenci i uczniowie szkół zagranicznych	Studenci i uczniowie szkół zagranicznych do ukończenia 24 roku życia - na podstawie ważnej legitymacji ISIC	Studenci i uczniowie szkół zagranicznych nie dłużej niż do ukończenia 26 roku życia.	Uczniowie szkół zagranicznych do ukończenia 15 roku życia, studenci uczelni zagranicznych	Uczniowie i studenci zagranicznych szkół do ukończenia 26 roku życia
Bezrobotni	Nie	Nie	Nie	Tak



- Politechniki Śląskiej, seria Transport, z. 67, s. 67-74.
4. Kamerschen D., McKenzie R., Nardinelli C.: *Ekonomia*, Gdańsk, Fundacja Gospodarcza NSZZ „Solidarność”, 1991.
  5. Kądziela A., Zakrzewski S.: *Analiza założeń systemu karty miejskiej*. Autobusy, Nr 6, 2016, s. 586-589.
  6. Lichniak I. (red.): *Nauka o przedsiębiorstwie. Wybrane zagadnienia*, Warszawa, Szkoła Główna Handlowa, 2009.
  7. Mendyk E.: *Ekonomika transportu*, Poznań, Wyższa Szkoła Logistyki, 2009.
  8. Rozporządzenie (WE) z dnia 23 października 2007 r. Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady, (Dz.U.U.E L z dnia 3 grudnia 2007 r.), art. 7 ust. 2.
  9. Sipa M.: *Publiczny transport zbiorowy na rynku usług transportowych – wybrane aspekty*, ZS WSH Zarządzanie, nr 1, 2014, s. 187-197.
  10. Szymczak M.: *Logistyka miejska*, Poznań, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, 2008.
  11. Uchwała Nr XXXVI/679/2012 Rady Miasta Kielce z dnia 06.12.2012r.
  12. Uchwała Rady Miejskiej w Radomiu nr 393/2016 z 7 listopada 2016 roku.
  13. Uchwała Nr LIV/1203/18 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 24 stycznia 2018 r.
  14. Urbanyi-Popiołek I. (red.): *Ekonomiczne i organizacyjne aspekty transportu*. Bydgoszcz, Wydawnictwo Uczelniane Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy, 2013.
  15. Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin, t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 2193.
  16. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1983.
  17. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 994, ze zm.
  18. Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego, t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 276.
  19. Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty, t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 2198, ze zm.
  20. Ustawa z dnia 9 maja 1996 r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora, t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 1510, ze zm.
  21. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa, t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 913, ze zm.
  22. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym, t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 995, ze zm.
  23. Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. Prawo o szkolnictwie wyższym, t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 2183, ze zm.
  24. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 2136, ze zm.
  25. Waniowski P.: *Strategie cenowe*, Warszawa, PWE, 2003.
  26. Wrzosek W.: *Funkcjonowanie rynku*. Warszawa, PWE, 2002.
  27. Wyszomirski O. (red.): *Transport Miejski. Ekonomia i organizacja*, Gdańsk, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, 2008.
  28. Zalewska-Bochenko A.: *Elektronizacja usług transportu publicznego na przykładzie Białostockiej Karty Miejskiej*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Nr 874, 2015, s. 155-166.
  29. Zarządzenie nr 2412.2018 Prezydenta Miasta Częstochowy z dnia 20 kwietnia 2018 r.
  30. [www.mzdik.radom.pl](http://www.mzdik.radom.pl) [wgląd: 20.10.2018]
  31. [www.ztm.kielce.pl](http://www.ztm.kielce.pl) [wgląd: 20.10.2018]
  32. [www.mpk.czyst.pl](http://www.mpk.czyst.pl) [wgląd: 20.10.2018]
  33. [www.zdmikp.bydgoszcz.pl](http://www.zdmikp.bydgoszcz.pl) [wgląd: 20.10.2018]
  34. [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl) [wgląd: 20.10.2018]

## Tariff systems in public transport in selected cities

Prices for transport services in urban public transport are an element of transport policy and are subject to regulations. The price list for public transport trips results from the Act on public transport and is determined by the territorial self-government.

The article analyzes the tariff systems introduced by the authorities of selected cities. These cities are: Radom, Częstochowa, Kielce and Bydgoszcz.

**Keywords:** public transport, prices on the market of transport services, tariff rate in public transport.

### Autorzy:

dr inż. Marzenna Dębowska-Mróż – Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny im. K. Pułaskiego w Radomiu, Wydział Transportu i Elektrotechniki, e-mail: [m.mroz@uthrad.pl](mailto:m.mroz@uthrad.pl), tel. 483617785

dr Ewa Ferensztajn-Galardos – Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny im. K. Pułaskiego w Radomiu, Wydział Transportu i Elektrotechniki, e-mail: [e.ferensztajn@uthrad.pl](mailto:e.ferensztajn@uthrad.pl), tel. 483617759

dr Renata Krajewska – Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny im. K. Pułaskiego w Radomiu, Wydział Transportu i Elektrotechniki, e-mail: [r.krajewska@uthrad.pl](mailto:r.krajewska@uthrad.pl), tel. 483617759

dr hab. inż. Andrzej Rogowski – Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny im. K. Pułaskiego w Radomiu, Wydział Transportu i Elektrotechniki, e-mail: [a.rogowski@uthrad.pl](mailto:a.rogowski@uthrad.pl), tel. 483617756