

# Potencjalne korzyści wprowadzenia bezpłatnej komunikacji publicznej w polskich miejscowościach<sup>1</sup>

**ŁUKASZ ŁUGOWSKI**

mgr, doktorant Szkoły Doktorskiej Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, ul. Obrońców Westerplatte 59/5, 40-335 Katowice, tel.: 606-227-079, e-mail: lukasz.lugowski@edu.uekat.pl

**Streszczenie:** Artykuł ma celu wskazać potencjalne korzyści, jakie może dać bezpłatna komunikacja publiczna miastom i ich mieszkańcom. Od 2007 roku w Polsce coraz częściej miasta decydują się na innowacyjne podejście w postaci rezygnacji z pobierania opłat za przejazd. Od tamtej pory na ten krok zdecydowało się kilkadziesiąt miejscowości. Mimo że zjawisko w Polsce jest dość nowe, to na świecie z bezpłatną komunikacją publiczną eksperymentuje się od blisko 60 lat. W artykule zaprezentowane są przykłady miast, gdzie taka komunikacja funkcjonuje, przedstawiony jest wpływ bezpłatnej komunikacji na ruch samochodowy, liczbę pasażerów, skutki społeczne, a także jej krytyka oraz podsumowanie. Autor, na podstawie literatury, nie rozstrzyga o bilansie pozytywnych i negatywnych skutków wprowadzenia bezpłatnej komunikacji.

**Słowa kluczowe:** transport publiczny, transport zbiorowy, bezpłatny transport zbiorowy.

## Wprowadzenie

Bezpłatna komunikacja miejska, regionalna – realizowana zarówno przez firmy publiczne i prywatne – pojawiła się po raz pierwszy w latach 60. XX w. w Stanach Zjednoczonych [1]. Od tamtej pory wprowadzano ją w różnych formach, często ograniczonych, w miastach na całym świecie. Najbardziej interesujące są przykłady bezpłatnej komunikacji wprowadzonej dla wszystkich pasażerów lub mieszkańców danego regionu. Na całym świecie, w 2017 roku, miejscowości z bezpłatną komunikacją dla mieszkańców lub dla wszystkich było 99 [1].

Pierwszy przykład wprowadzenia bezpłatnej komunikacji bez ograniczeń lub dla mieszkańców w Polsce pochodzi z 2007 roku. Do roku 2012 funkcjonowały tylko trzy takie miejscowości. W marcu 2019 było ich już ponad 60 [2]. Pod wpływem kampanii społecznych prowadzonych przez związki zawodowe i organizacje społeczne od 2012 roku pomysł wykorzystali politycy w latach wyborów samorządowych (w 2014 roku, a później w 2018). W efekcie wielu polityków małych i średnich miejscowości, którzy obiecywali bezpłatną komunikację w wyborach do samorządu, zazwyczaj wywiązywało się z danego słowa, zmieniając także sposób myślenia o transporcie publicznym przez decydentów w większych miastach, gdzie zaczęto wprowadzać bezpłatną komunikację także w nich, choć w ograniczonej formie, np. dla uczniów szkół podstawowych lub uczących się do pewnego wieku.

W ostatnich latach ukazały się także nowe badania dotyczące bezpłatnego transportu publicznego wskazujące, że

korzyści z takiego transportu mogą być niedostrzegane. Zatem jakich efektów takiej polityki możemy się spodziewać?

W artykule pojęcie bezpłatnej komunikacji używane jest w sytuacji, gdy została wprowadzona dla wszystkich lub dla mieszkańców danych miejscowości.

## Bezpłatna komunikacja publiczna w praktyce

W Polsce na ten krok decydowały się miasta małe oraz średniej wielkości (do 100 tys. mieszkańców). Tylko dwa przykłady w Polsce obejmują swym systemem komunikacyjnym więcej niż 100 tys. osób. Jest to miasto Lubin wraz z powiatem oraz Nowy Sącz wraz z miastami wchodzącymi z nim w związek komunikacyjny. Na świecie nie brakuje jednak przykładów miast z bezpłatną komunikacją dla populacji ponad 100 tys. mieszkańców. Największe z nich w Europie to Tallin, stolica Estonii. Tallin na ten krok zdecydował się 1 stycznia 2013 roku, a w lipcu 2018 roku Estonia wprowadziła bezpłatną komunikację na terenie całego kraju. W Luksemburgu zlikwidowano bilety na terenie całego kraju 1 marca 2020 roku, więc na prezentację efektów trzeba jeszcze poczekać.

We Francji miejscowości z bezpłatną komunikacją istnieją od początku lat 70. XX wieku. Miasta, które zdecydowały się wtedy na ten krok, do dzisiaj z niej nie zrezygnowały. Niedawno bezpłatną komunikację wprowadziła Dunkierka. Krok poprzedzony był eksperymentalnym wprowadzeniem bezpłatnej komunikacji w weekendy, a gdy okazało się, że to może przynieść pożądane efekty, całkowicie zrezygnowano z biletów 1 września 2018 roku.

W Stanach Zjednoczonych pierwsze eksperymenty z bezpłatną komunikacją przeprowadzono w latach 60. XX w. Niedawno nad propozycją bezpłatnej komunikacji głosowano w Kansas. Zdecydowano się na jej wprowadzenie, choć nie została podjęta decyzja, kiedy zostanie uruchomiona. Obecnie miast z bezpłatną komunikacją obejmującą powyżej 100 tys. mieszkańców w Stanach są 4 (patrz tab. 1).

W Brazylii istnieje kilkanaście miast z bezpłatną komunikacją, w tym największe to Maricá licząca około 139 tys. mieszkańców [3]. W Ameryce Południowej, a w szczególności w Brazylii, postulat bezpłatnej komunikacji jest bardzo popularny wśród ruchów społecznych, a podwyżki cen biletów spotykają się często z masowymi sprzeciwami, czego przykładem są ogromne protesty, jakie wywołała podwyżka cen biletów w Chile z końca 2019 roku.

<sup>1</sup> ©Transport Miejski i Regionalny, 2020.

Tabela 1

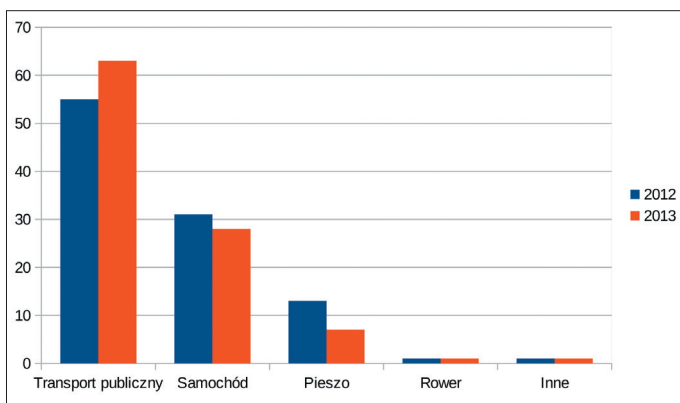
Lista istniejących miejscowości/regionów z pełną bezpłatną komunikacją obejmującą powyżej 100 tys. osób ułożone chronologicznie wg roku wprowadzenia			
Poz.	Miasto lub region/Państwo	Liczba mieszkańców w tys.	Rok wprowadzenia bezpłatnej komunikacji
1	Cache Valley/Stany Zjednoczone	113	1992
2	Indian River County/Stany Zjednoczone	138	1994
3	Kootenai County/Stany Zjednoczone	144	2005
4	Taos/Stany Zjednoczone	179	2007
5	Changning/Chiny	333	2008
6	Aubagne/Francja	105	2009
7	Tallin/Estonia	423	2013
8	Maricá/Brazylia	149	2013
9	Paulinia/Brazylia	101	2013
10	Powiat lubiński/Polska	106	2014
11	Kangbashi/Chiny	100	2015
12	Aglomeracja Dunkierki/Francja	200	2018
13	-/Luksemburg*	602	2020

\*Bezpłatna komunikacja wprowadzona dla wszystkich – ogólnokrajowo  
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [4]; [5]; [6]

### Bezpłatna komunikacja zbiorowa a transport indywidualny

Celem istnienia transportu zbiorowego i indywidualnego jest umożliwienie przemieszczania się ludzi z miejsca do miejsca. Wiele miast boryka się z problemem stale rosnącej kongestii samochodowej, więc szczególną uwagę poświęca się tutaj kwestii zmniejszenia ruchu samochodowego, który potrzebuje najwięcej przestrzeni na jednego przewożonego pasażera. Alternatywą dla ruchu samochodowego jest głównie transport zbiorowy. Tallin jest największym przykładem w Europie, który zdecydował się na szeroko wprowadzoną bezpłatną komunikację. Miało to na celu przyciągnięcie nowych podatników do miasta, którzy w Tallinie mieszkali, ale nie odprowadzali podatków, oraz promocję zrównoważonego rozwoju. Odpłatność dla przyjezdnych do miasta pozostawiono.

Wpływy z biletów pokrywały jedynie jedną trzecią budżetu komunikacji miejskiej. W stosunku do innych europejskich miast było to niewiele [7]. W badaniach Catsa i Susilo wykazano, że podział modalny transportu pomiędzy rokiem 2012 a 2013 zmienił się dość znacznie (rys. 1). Udział transportu publicznego wzrósł do 63% z pierwot-

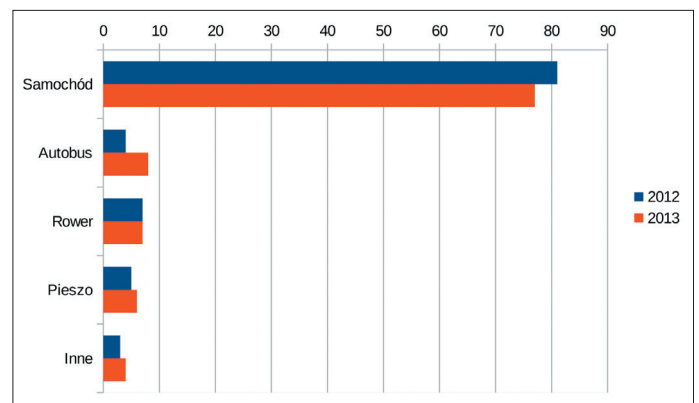


Rys. 1. Zmiany w podziale modalnym w Tallinie rok po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji (%/rok) Źródło: [7]

nych 55%. Nastąpił spadek liczby pieszych podróży z 12 do 7 punktów procentowych, a podróży samochodowych z 31% do 28% w podziale modalnym. Największy wpływ na wzrost udziału osób korzystających z transportu publicznego (ponad 60% nowych pasażerów) mieli wcześniej si piesi. Jednak pozostałą część stanowili kierowcy samochodów. Nie zmieniło się nic w podróżach rowerowych.

Aglomeracja Dunkierki, znajdująca się na północnym wybrzeżu Francji, posiada 200 tys. mieszkańców. Wprowadzenie bezpłatnej komunikacji poprzedzało eksperymentowanie z nią poprzez wprowadzenie bezpłatnej możliwości korzystania z niej w weekendy. Eksperyment okazał się na tyle obiecujący, że zdecydowano się wprowadzić komunikację bezpłatną dla wszystkich i na stałe. Po niecałym roku od wprowadzenia bezpłatnej komunikacji badania nad efektami przeprowadziła agencja urbanistyczna AGUR oraz stowarzyszenie VIGS (biuro badań w dziedzinie nauk politycznych i społecznych, w którego skład wchodzi badacze i specjaliści z zakresu mobilności i transportu). Wyniki badań okazały się bardzo obiecujące. Wzrost liczby pasażerów w autobusach wyniósł około 65%, z czego w weekendy liczba ta wzrosła o 125% [5]. Wynika to z częstszego użytkowania komunikacji miejskiej przez wcześniejszych pasażerów oraz z powodu pojawienia się nowych użytkowników. 48% wzrost liczby pasażerów to nowi użytkownicy, którzy wcześniej poruszali się samochodami [5]. Wśród osób, które deklarowały w badaniach, że korzystają z tego transportu częściej, aż 10% twierdzi, że sprzedało samochód lub zrezygnowało z jego zakupu jako pierwszy lub drugi pojazd w gospodarstwie domowym (dotyczyło to przede wszystkim osób mieszkających blisko centrum miasta, a w zamian odbywają więcej wycieczek pieszych lub rowerowych) [5]. Co ciekawe, wśród użytkowników transportu publicznego 13% pasażerów deklarowało, że spaceruje teraz rzadziej, natomiast 20% zadeklarowało, że spaceruje częściej. Ogólny trend wykazuje jednak wzrost praktyki spacerowania – w szczególności wśród osób, które zrezygnowały z samochodu [5].

Niewielkie miasto Avesta (23 tys. mieszkańców), znajdujące się około 150 km na północny zachód od Sztokholmu, wprowadziło bezpłatną komunikację w 2013 roku. Zmiany w podziale modalnym są wyraźne (rys. 2) [8].



Rys. 2. Zmiany w podziale modalnym w mieście Avesta rok po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji (%/rok) Źródło: [8]

Udział podróży samochodowych w podziale modalnym spadł o cztery punkty procentowe (z 81 do 77%). Identyfikacyjny wzrost, co spadek w podróży samochodowych, zanotowała komunikacja miejska (z 4 do 8%). Wzrosła także liczba podróży pieszych. Potwierdzają to badania z Dunkierki, które także wykazały, że wprowadzenie bezpłatnej komunikacji może powodować wzrost liczby podróży pieszych. W Dunkierce i Tallinie nie wykazano znaczącego wpływu na podróże rowerowe [8].

### Wzrost liczby pasażerów a kwestia finansowania transportu

Bezpłatny transport publiczny powoduje wzrost liczby pasażerów korzystających z niej. Jednak ten wzrost jest uzależniony od wielkości miejscowości. Przykładowo liczba pasażerów w Tallinie wzrosła o 14% [7], w Dunkierce o 65% w dni robocze [5], w Aveście o 50%, a po 4 latach o 100% [8]. W belgijskim Hasselt (około 70 tys. mieszkańców) – najbardziej znanym przykładzie bezpłatnej komunikacji – liczba pasażerów wzrosła czterokrotnie po pierwszym roku działania [9].

Kościerzyna w Polsce, będąca podobnej wielkości miejscowością co Avesta w Szwecji, zanotowała trzynastokrotny wzrost liczby pasażerów [10]. Większy Tomaszów Mazowiecki (63 tys. mieszkańców) po roku zanotował jedynie dwukrotny wzrost liczby pasażerów [10 i 11]. W 75 tysięcznym Lubinie, który siecią bezpłatnego transportu objął ponad 100 tys. mieszkańców, liczba pasażerów wzrosła o 50% w dniu wprowadzenia i o 100% po roku [12]. W Belchatowie i gminie Belchatów (razem około 70 tys. mieszkańców) liczba pasażerów wzrosła z 1,3 do 1,6 mln (w 3 lata od wprowadzenia, czyli pomiędzy 2015 a 2018 rokiem), tzn. o około 23% [13].

Z powyższych danych można wnioskować, że im większe miasto tym mniejszy przyrost liczby pasażerów. W dużych miastach bilety pokrywają większą część budżetów komunikacji miejskiej niż w przypadku małych miejscowości. Często koszty systemu biletowego w małych miastach pochłaniają tak dużą część wpływów, że rezygnacja z biletów powoduje poprawę sytuacji finansowej transportu zbiorowego z powodu spadku kosztów osobowych i sprzętowych [14]. Z drugiej strony, mniejsze miasta, w których systemy transportu zbiorowego obejmują znacznie mniejszą część rynku, mogą doświadczyć gwałtownego wzrostu liczby pasażerów. Z kolei to może spowodować wzrost kosztów dla lokalnego budżetu. Jednak należy wziąć też pod uwagę, że w małych miejscowościach autobusy często jeżdżą dużo poniżej granicy swoich wypełnień, więc część tego wzrostu rekompensowana jest przez rezerwę wolnych miejsc. Tak na przykład w Kościerzynie udział komunikacji publicznej w budżecie wzrósł po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji o niecałe 20%, mimo kilkunastokrotnego wzrostu liczby pasażerów. Tak było tylko w pierwszym roku od wprowadzenia. Później spadł on do poziomu z okresu przed wprowadzeniem bezpłatnej komunikacji [15].

W przypadku dużych miejscowości bilety przynoszą większą część budżetu komunikacji publicznej. Jednocześnie komunikacja publiczna obejmuje większą część rynku trans-

portowego (jej udział w podziale modalnym jest znacznie wyższy) i jest bardziej kompleksowa [1]. Duże miasta tracą wpływy z biletów stanowiące często sporą część budżetu komunikacji miejskich, natomiast nie powinny się spodziewać wielkiego wzrostu liczby pasażerów. Przekładanie przykładów małych i średnich miejscowości, jak Hasselt czy Kościerzyna, na duże aglomeracje miejskie, obawiające się dramatycznego wzrostu wydatków na komunikację publiczną z powodu ogromnego skoku liczby pasażerów, wydają się być nieuprawnione. Rozbieżność między wielkimi i małymi miastami wynika w dużej mierze z różnic w udziale komunikacji publicznej w lokalnych systemach transportowych.

Część miejscowości wprowadzających bezpłatną komunikację publiczną uzależniała możliwość korzystania z niej od odprowadzania podatków przez pasażera w mieście, które finansuje transport. Na przykład Tallin, rezygnując z biletów, utracił 12 mln euro wpływów, jednakże uzyskał 40 mln euro z podatków mieszkańców, którzy wcześniej, mieszkając w Tallinie, płacili podatki gdzie indziej [1]. Było to znacznie więcej niż suma utraty wpływów i wydatki na inwestycje w komunikację publiczną, które wyniosły również około 12 mln euro [1].

### Bezpłatna komunikacja a inne efekty jej wprowadzenia

Spośród korzyści związanych z bezpłatną komunikacją nie do przecenienia są korzyści społeczne i brak wykluczenia transportowego. Cats i Susilo wyliczają, że w Tallinie wśród osób nieuprzywilejowanych zdecydowanie wzrosło korzystanie z komunikacji publicznej. Wzrost korzystania z komunikacji publicznej przez młodzież to 21%, przez starszych – 19%, bezrobotnych – 32%, przez ubogich – 26% [7]. Zwiększenie częstotliwości korzystania z komunikacji publicznej wśród starszych sygnalizowano zarówno w Żorach, jak i Lubinie. Co ciekawe, miasto Lubin zwróciło uwagę, że wśród korzyści są i takie, których początkowo się nie spodziewano. Zaoszczędzono 1 mln złotych (20% rocznych wpływów z biletów) dzięki odciążeniu sądownictwa sprawami gapowiczów [16]. W polskich miastach zaobserwowano także wzrost obrotów przedsiębiorstw w obszarach centralnych.

Warto przyjrzeć się, jak w Tallinie wyglądała zmiana podziału modalnego w zależności od dochodów, którą przedstawia tabela 2.

Tabela 2

Dochód miesięczny netto	Jesień 2012			Jesień 2013		
	Transport zbiorowy	Samochód osobowy	Podróże piesze	Transport zbiorowy	Samochód osobowy	Podróże piesze
Do 300 euro	65%	12%	21%	82%	12%	5%
301–400 euro	63%	25%	11%	72%	20%	6%
401–650 euro	59%	34%	8%	58%	31%	8%
651–1000 euro	39%	52%	7%	42%	50%	6%
Powyżej 1000 euro	39%	59%	2%	31%	50%	18%
Brak odpowiedzi	49%	36%	13%	59%	31%	9%

Źródło: [7]



Z tabeli wynika, że to w grupie najbiedniejszej wystąpił największy spadek osób podróżujących pieszo, a także największy wzrost liczby użytkowników transportu zbiorowego. Ta grupa pasażerów jest najbardziej narażona na wykluczenie transportowe i to dla niej bezpłatna komunikacja jest najbardziej atrakcyjna. Liczba osób podróżujących pieszo w grupie najbiedniejszych pasażerów, po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji, stała się porównywalna do grup zamożniejszych. Może to świadczyć o wykluczeniu transportowym wśród grup najmniej zamożnych. Wprowadzenie bezpłatnej komunikacji spowodowało, że te osoby zaczęły korzystać z innych form przemieszczania się niż podróże piesze, w podobnym stopniu niż zamożniejsze grupy. Nie świadczy to o nadużywaniu komunikacji publicznej przez tę grupę, a jedynie o wyrównaniu się szans.

W przypadku podróży samochodowych udział w grupach pomiędzy 300 a 1000 euro dochodu spadł odpowiednio o 5 punktów procentowych w grupie najbiedniejszej, 3 punkty procentowe w pośredniej i 2 punkty procentowe w najzamożniejszej z nich – taryfa zero była bardziej konkurencyjna dla samochodu w grupach biedniejszych. Poruszanie się własnym samochodem jest kwestią uzależnioną od dochodów – zbiorowy transport publiczny nie jest dobrem luksusowym, a popyt na niego rośnie wraz ze spadkiem dochodów, podobnie jak jego konkurencyjność w stosunku do samochodu. Zaskakujący pod tym względem jest fakt, że po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji w Tallinie wśród osób najzamożniejszych mających dochody powyżej 1000 euro, spadła liczba użytkowników transportu zbiorowego, ale także samochodów osobowych – w zamian wzrosła liczba osób poruszających się pieszo. Można by tutaj spodziewać się raczej wzrostu użytkowania prywatnych samochodów osobowych w zamian za spadek w transporcie zbiorowym, a nie wzrostu podróży pieszych. O ile spadek podróży transportem zbiorowym może wynikać ze zmniejszenia jego atrakcyjności, chociażby z powodu wzrostu wypełnienia pojazdów komunikacji zbiorowej, o tyle spadek także użytkowania samochodów osobowych i zastąpienie obu środków transportu podróżami pieszymi jest zastanawiający.

### Krytyka bezpłatnej komunikacji

W niemieckim Templin – niewielkim mieście (14 tys. mieszkańców) we wschodniemieckiej Brandenburgii wprowadzono bezpłatną komunikację w 1997 roku. W ciągu roku liczba pasażerów wzrosła o 750% z 41 tys. do 350 tys. pasażerów rocznie. Dwa lata później było to już 512 tys. pasażerów rocznie – prawie 13 razy więcej niż pierwotnie. Praktycznie w całości wzrost ten wynikał z wyboru podróży autobusami i rezygnację z podróży pieszych i rowerowych [17]. Karl Storchmann zaznacza także, że nowi pasażerowie – wbrew woli władz miejskich, które wprowadziły bezpłatną komunikację – nie byli kierowcami, lecz przede wszystkim „bezsensownie” użytkującymi komunikację zbiorową dziećmi i młodzieżą.

W Polsce przykładowo podnosi się argument, że transport miejski jest także elementem polityki socjalnej miast,

a wprowadzenie bezpłatnej komunikacji dla wszystkich mija się z celem, ponieważ będą nadmiernie korzystały z tego osoby, które tej pomocy nie potrzebują [18]. Tomanek pisze, że poniesione koszty na transport publiczny w wyniku rezygnacji z biletów będą nieadekwatne to efektów. Efekt przesiadania się z samochodów do autobusów będzie mały i nieoptymalny. Nawet w zachodnich miastach z dobrze funkcjonującą komunikacją publiczną, gdzie świadomość dotycząca kosztów zewnętrznych transportu indywidualnego jest znacznie większa, liczba deklaracji o zmianie samochodu na autobus po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji sięga 25% pytanych właścicieli samochodów, a trzeba zaznaczyć, że były to tylko deklaracje [19]. W badaniach przeprowadzonych wśród kierowców aglomeracji górnośląskiej Anna Urbanek pokazuje, że bezpłatna komunikacja raczej nie przyniesie pożądanego efektu w zmianie podziału modalnego, gdyż kierowcy w większości są skłonni płacić więcej za paliwo, niż jeździć autobusem [20]. Efekt w postaci zmiany samochodu na autobus będzie raczej niewielki.

Ciekawym aspektem jest też elastyczność cenowa biletów. Storchmann powołuje się na badania wykonane w Niemczech, w których wykazano, że podróże do pracy i szkoły są znacznie bardziej wrażliwe na ceny biletów niż podróże autobusowe o charakterze turystycznym, rekreacyjnym [17]. To może sugerować, że rezygnacja z samochodu ma znacznie większy potencjał w jego codziennym użytkowaniu niż w podróżach związanych z turystyką, rekreacją – a mówiąc wprost: podróży związanych ze spędzaniem wolnego czasu. Storchmann zaznacza dalej, że mimo to niemieckie Federalne Ministerstwo Transportu, po przeprowadzeniu badań, oceniło pozytywnie bezpłatną komunikację w Templin i poleca to rozwiązanie innym gminom, gdyż korzyści przewyższają znacząco jego koszty. Pomimo tego Storchmann jest jednym z najbardziej krytycznych wobec bezpłatnej komunikacji naukowców.

### Podsumowanie

Czego zatem można się spodziewać, wprowadzając bezpłatną komunikację publiczną w Polsce? Z powyższych przykładów wynika, że potencjalne korzyści różnią się w zależności od wielkości miejscowości. W większych miastach, gdzie komunikacja publiczna ma większy udział w podziale modalnym, jej wpływ na ruch uliczny może być znaczący. Zarówno w przypadku Dunkierki, jaki i Tallina, nowi kierowcy stanowili bardzo dużą grupę nowych pasażerów. Można także przypuszczać, że duże miasta nie spotkają się z tak skokowym wzrostem liczby pasażerów, jak miało to miejsce w mniejszych ośrodkach, w których wprowadzenie bezpłatnej komunikacji wiązało się z przymusem znacznego rozbudowania taboru (np. w Hasselt, gdzie sześciokrotnie zwiększono liczbę autobusów). Potencjał tego rozwiązania wydaje się zatem znacznie większy w dużych miastach. Poza tym małe miasta, posiadając płatną komunikację, ponoszą znacznie większe koszty związane z istnieniem systemu biletowego w stosunku do wpływów z nich – wpływy z biletów często są na

bardzo niskim poziomie i rezygnacja z nich jest finansowo łatwiejsza do udźwignięcia.

W ogóle potencjalnych efektów badacze najmniej jednak skupiają się na aspekcie społecznym, dzięki któremu takie rozwiązanie pozwala na walkę z wykluczeniem transportowym. W szczególności dotyczy to osób bezrobotnych, starszych oraz biednych, których nie stać na zakup biletu. To rozwiązanie może mieć ogromny potencjał na wsiach, gdzie bezpłatny transport dowoziłby pasażerów do miast. W polskich miastach, gdzie takie rozwiązanie wprowadzono, sygnalizowano, że zauważalnie wzrosło korzystanie z komunikacji publicznej przez osoby starsze. Pojawiły się także efekty oszczędności, których wcześniej nikt się nie spodziewał – jak w Lubinie, gdzie odciążono sądy sprawami gapowiczów, dzięki czemu zaoszczędzono także finansowo. Podkreślić należy także, że to przede wszystkim osoby najmniej zamożne najbardziej korzystają z takiego rozwiązania.

Co ciekawe, bezpłatna komunikacja może być opłacalna finansowo, ponieważ dodatkowo zmniejsza koszty zewnętrzne ruchu samochodowego, w paradoksalny sposób powodując wzrost użytkowania komunikacji zbiorowej przez pieszych i rowerzystów, którzy wcześniej byli częścią ofiarami wypadków drogowych. Zmniejsza zatem koszty zewnętrzne ruchu samochodowego nie poprzez zmniejszenie ruchu, ale przejęcie tych kosztów przez tę usługę publiczną [17]. Z przytoczonych badań wynika, że nie należy spodziewać się bardzo dużego spadku użytkowania samochodów osobowych po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji, co nie oznacza, że spadek ten nie jest bez znaczenia ekonomicznego i społecznego i należy go brać pod uwagę. Może on być komplementarny wobec ograniczeń ruchu w centrach miast. Przytoczone badania pokazują, że może to być sposób na walkę z wykluczeniem transportowym i na zmniejszenie kosztów zewnętrznych generowanych przez ruch samochodowy, chociaż niekoniecznie w sposób, jaki można by oczekiwać od tego typu rozwiązania.

Bezpłatna komunikacja zbiorowa wpływa zatem na wiele aspektów w zależności od wielkości miejscowości i wielkości systemu komunikacji publicznej – wpływa na wyrównywanie szans społecznych oraz może powodować przesiadanie się kierowców do komunikacji zbiorowej, choć nie wszędzie ten efekt może występować w takim samym stopniu. Bezpłatna komunikacja jest kosztownym rozwiązaniem w dużych miastach, ale może skutkować też spadkiem kosztów zewnętrznych ruchu samochodowego. Przytoczone badania obejmują jednak tylko jeden rok i trudno jest wnioskować na tej podstawie długotrwałe efekty bezpłatnej komunikacji. Nie wiadomo zatem, jakich efektów możemy się spodziewać po kilku latach jej funkcjonowania. Nie wiemy, czy kierowcy po kilku latach nie będą wracać do swoich samochodów ani czy trend przesiadania się z samochodów do autobusów jest kontynuowany w kolejnych latach. Potrzeba zatem dużo bardziej kompleksowych badań obejmujących więcej niż jeden rok.

## Literatura

1. Kęłbowski W., *Why (not) abolish fares? Exploring the global geography of fare-free public transport*, Transportation 2019, <https://doi.org/10.1007/s11116-019-09986-6>.
2. Štraub D., *Riding without a ticket: geography of free fare public transport policy in Poland*, Urban Development Issues, 2019, vol. 64.
3. Aftimus P., Santini D., *Brazil: From Dream to Nightmare*, w: Dellheim J., Price J., ed. 2018. *Free public transit and why we don't pay to ride elevators*, Black Rose Books, Montreal, rozdział 16.
4. Kęłbowski W., *More than just riding without a ticket? Exploring the geography of fare-free public transport*, 2017, [online] [https://www.researchgate.net/publication/320300147\\_More\\_than\\_just\\_riding\\_without\\_a\\_ticket\\_Exploring\\_the\\_geography\\_of\\_fare-free\\_public\\_transport](https://www.researchgate.net/publication/320300147_More_than_just_riding_without_a_ticket_Exploring_the_geography_of_fare-free_public_transport) [dostęp: 13.04.2020 r.]
5. *Premiers résultats de l'étude sur les effets du nouveau réseau de transport gratuit sur le territoire de la Communauté Urbaine de Dunkerque*. [pdf], AGUR, VIGS, 2019.
6. Matthews L., *This European Country Just Made It's Public Transportation Free for Everyone*, [online] 2020, <https://www.afar.com/magazine/luxembourg-launches-worlds-first-free-public-transit-network>, [dostęp: 13.04.2020 r.]
7. Cats O., Susilo Y., Reimal T., *The Prospects of Fare-Free Public Transport: Evidence from Tallinn*, Transportation, 2017, 44 (5), 1083–1104.
8. Issacson L., *Equality and growth. Free public transport in Avesta municipality* [ppt], Avesta 2018.
9. Urbanek A., *Czy bezpłatny transport miejski przekona pasażerów do rezygnacji z samochodu osobowego?*, „Komunikacja Publiczna”, 2017, nr 4 (69).
10. Woś R., *Polska na przystanku*, „Tygodnik Powszechny”, 2019, nr 44.
11. *Od czterech lat w Lubinie można jeździć za darmo*, [online] <https://www.lubin.pl/od-czterech-lat-w-lubinie-mozna-jezdzic-za-darmo/>, [dostęp 22.03.2020 r.]
12. Woś R., *Miejski transport za darmo?*, „Polityka”, 2018, nr 28.
13. *MZK wozi coraz więcej pasażerów*, Belchatow.pl, 2018, [online] <https://www.belchatow.pl/aktualnosci/6084-mzk-podsumowal-4-lata-dzialalnosci>, [dostęp 22.03.2020 r.]
14. Volinski J., *Implementation and Outcomes of Fare-Free Transit Systems*, National Center for Transit Research. University of South Florida, Tampa, Washington D.C., 2012.
15. Komorowski Ł., *Dopłaty do lokalnego transportu zbiorowego. Co zmienia bezpłatna komunikacja publiczna?*, praca magisterska pod kier. prof. dr. hab. P. Swaniewicza, Uniwersytet Warszawski, 2017.
16. Ługowski Ł., *Poland: Take Your Potted Plant to Town*, w: Dellheim J., Price J., ed. 2018. *Free public transit and why we don't pay to ride elevators*, Black Rose Books, Montreal, rozdział 9.
17. Storchmann K., *Externalities by Automobiles and Fare-Free Transit in Germany — A Paradigm Shift?*, Yale University, Journal of Public Transportation, 2003, Vol. 6, No. 4.
18. Tomanek R., *Efektywność bezpłatnego transportu zbiorowego w miastach*. „Komunikacja Publiczna”, 2017, nr 4 (69).
19. Tomanek R., *Rola bezpłatnego transportu zbiorowego w równoważeniu mobilności w miastach*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2017, nr 7.
20. Urbanek A., *Tani bilet zniechęci do samochodu? Wielu kierowców jest gotowych zapłacić nawet o 1500 zł więcej za paliwo*, 2018, [online] <https://katowice.wyborcza.pl/katowice/7,151344,24302399,tani-bilet-zniecheci-do-samochodu.html>, [Dostęp 22.03.2020 r.]