



Michał Wolański, Mateusz Pieróg

## Rozwój komunikacji miejskiej w Polsce w latach 2009–2015

W taborze autobusowym szczególnie zauważalne są inwestycje w miastach Polski Wschodniej. W Białymstoku w 2009 r. prawie 60% taboru miało powyżej 10 lat, w 2015 r. już tylko 20%. Fot. M. Pieróg

**Niniejszy artykuł podsumowuje zmiany w polskiej komunikacji miejskiej w latach 2009–2015 w sferze produktowej oraz oddziaływania. Był to okres intensywnych inwestycji odtworzeniowych i rozwojowych, których duża część była znacząco wsparta funduszami Unii Europejskiej. Umożliwiło to poprawę jakości usług przewozowych w wielu miastach oraz pozwoliło na realizację wielu przełomowych projektów. Liczne inwestycje, wsparte zwiększaniem nakładów na komunikację miejską i rozwojem oferty przewozowej, pozwoliły na zahamowanie spadku lub nieznaczny wzrost przewozów w komunikacji miejskiej w największych miastach. W pozostałych ośrodkach zauważalny jest jednak trend spadkowy w przewozach, wynikający zarówno z zaniedbań inwestycyjnych, jak i braku jednoznacznej i kompleksowej polityki mającej na celu skuteczne wdrożenie zrównoważonego transportu miejskiego.**

### Wstęp

Lata 2009–2015 były dla polskiej komunikacji miejskiej okresem istotnych przeobrażeń, związanych m.in. z intensywnymi inwestycjami odtworzeniowymi i rozwojowymi, bezprecedensowymi w skali ostatniego ćwierćwiecza. Jednocześnie jednak widoczne jest pogłębianie się deficytu większości systemów komunikacyjnych; brak jest także wyczerpujących studiów dotyczących realnej efektywności prowadzonych inwestycji, w tym ich wpływu na zwiększanie liczby pasażerów transportu zbiorowego.

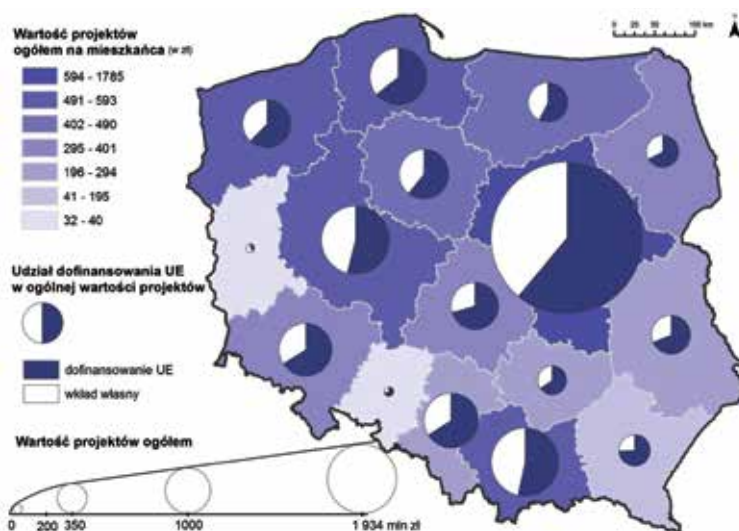
Lukę tę wypełnia częściowo przygotowywany przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej „Raport o stanie komunikacji miejskiej” [5]. Umożliwia on przyjrzenie się bieżącym trendom i problemom branży komunikacji miejskiej w oparciu o dane statystyczne. Raport przygotowany w 2016 r. obejmuje okres 2009–2015, cechujący się silnym oddziaływaniem pierwszej w pełni zrealizowanej w Polsce unijnej perspektywy finansowej 2007–2013. W raporcie oprócz analizy danych statystycznych (w tym GUS, danych regu-

larnie zbieranych przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej w ramach ankiet do periodyku „Komunikacja Miejska w Liczbach” oraz innych archiwalnych danych IGKM, bazę danych SIMIK, a także danych firmy JMK Analizy Rynku Transportowego) wykorzystano również dane pozyskane z przygotowanej na potrzeby raportu ankiety, obejmującej 87 respondentów (organizatorów i operatorów) reprezentujących pełny przekrój zjawisk transportowych w całym kraju, począwszy od ośrodków silnie zurbanizowanych (jak Warszawa, Wrocław czy aglomeracja katowicka) poprzez miasta średniej wielkości, w tym także dawne ośrodki wojewódzkie, skończywszy na miastach poniżej 30 tys. mieszkańców. Ujęta w badaniu łączna wielkość przewozów (ponad 2 mld pasażerów) stanowi ponad połowę wielkości wskazywanej przez GUS jako liczba pasażerów przewiezionych w komunikacji miejskiej. Aby uniknąć efektu dominacji dużych miast w analizowanych wielkościach oraz ich nadreprezentacji, rozpatrywane zjawiska ujęto w raporcie w sposób pozwalający prześledzić tendencje w poszczególnych grupach miast. W ten sposób zapewniono możliwość porównania zmian, jakie zachodzą w miastach różnej wielkości, ułatwiona jest też możliwość prowadzenia analiz porównawczych przez zarządzających komunikacją miejską w miastach różnej wielkości.

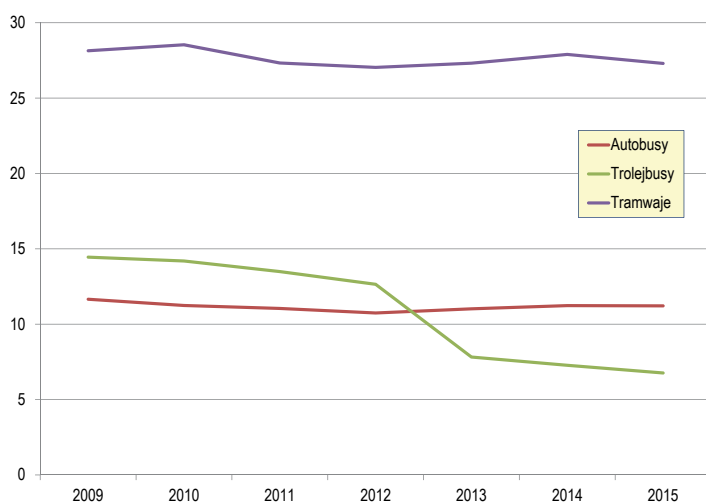
Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie – za zgodą Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej – wybranych tez z „Raportu”. Artykuł podzielony jest na 4 części. W pierwszej części opisano nakłady i produkty dokonanych w latach 2009–2015 inwestycji w komunikację miejską wraz z wpływem inwestycji na rynek pojazdów, przedstawionym w drugiej części. Kolejne części dotyczą zaś opisu zmian podażowych i popytowych w komunikacji miejskiej wraz z wynikami finansowymi (zmiany w kosztach i wpływach z biletów).

### Nakłady i produkty inwestycji

Przemiany komunikacji miejskiej w Polsce w ostatnich latach były ściśle powiązane z dostępnością środków unijnych. W perspektywie finansowej 2007–2013 przyznano Polsce około 67 mld euro



**Rys. 1.** Dofinansowanie unijne na komunikację miejską w podziale na regiony  
Źródło: oprac. W. Mrozowski na podstawie bazy danych KSI-SIMIK, stan na 31 grudnia 2015 r.



**Rys. 2.** Średnia wieku taboru członków IGKM  
Źródło: oprac. własne na podst. [2].



**Rys. 3.** Zakupy nowego taboru przez członków IGKM  
Źródło: oprac. własne na podst. [2].

środków unijnych, z czego aż 25 mld euro (38% przyznanych środków) przeznaczono na infrastrukturę transportową z naciskiem na bezpieczeństwo i ekologię. Łączna wartość projektów powiązanych z komunikacją miejską wyniosła ponad 22,6 mld zł, w tym aż 14 mld zł dofinansowania. Dokonane inwestycje obejmowały modernizację i rozbudowę infrastruktury liniowej (torowiska, trakcje, wydzielone pasy dla transportu zbiorowego – tzw. buspasy), punktowej (przystanki, centra przesiadkowe, terminale, systemy parkingowe Park & Ride), telematki (inteligentne systemy transportowe) oraz tabor autobusowy, trolejbusowy i szynowy. Pozytskane środki trafiły głównie do największych miast w regionach, premiowano bowiem inwestycje ekologiczne, o większym obszarze oddziaływania i z większymi możliwościami integracji różnych środków transportu. Największe szanse miały więc duże miasta o rozległej sieci komunikacji miejskiej, szczególnie te eksploatujące tramwaje i trolejbusy – prawie 90% wartości projektów unijnych (ok. 20 mld zł) przypadło na POIiŚ i PO RPW, do których dostęp miały praktycznie tylko wybrane miasta wojewódzkie. Interesujące okazuje się porównanie wartości projektów oraz dofinansowania w przeliczeniu na jednego mieszkańca województwa, zilustrowane na kartografice (por. rys. 1). Jak widać, rozpiętość jest znaczna – od 31 zł w województwie lubuskim do 1 785 zł w województwie mazowieckim. Z tej perspektywy województwo śląskie, na którego terenie zrealizowano projekty o łącznej wartości przekraczającej aż 1,2 mld zł, zrównuje się z mniej ludnym województwem świętokrzyskim, w którym na rozwój komunikacji miejskiej wydano ok. 356 mln zł. Znacznie lepiej wypada w tym ujęciu województwo warmińsko-mazurskie, porównywalne pod tym względem z województwem dolnośląskim i kujawsko-pomorskim.

Zasięg funduszy przeznaczonych na komunikację miejską był jednak ogromny i nieco mniej spektakularne projekty udało się zrealizować w prawie każdym mieście o liczbie mieszkańców przekraczającej 100 tys. oraz w wielu mniejszych miastach. Dzięki dostępnym środkom udało się zrealizować wiele znaczących projektów infrastrukturalnych, jak np. budowa centralnego odcinka drugiej linii metra w Warszawie, podziemnego odcinka linii kolejowej do Lotniska Chopina, nowego systemu tramwajowego w Olsztynie, nowoczesnej zajezdni tramwajowej w Poznaniu czy zupełnie nowych odcinków tras tramwajowych i trolejbusowych.

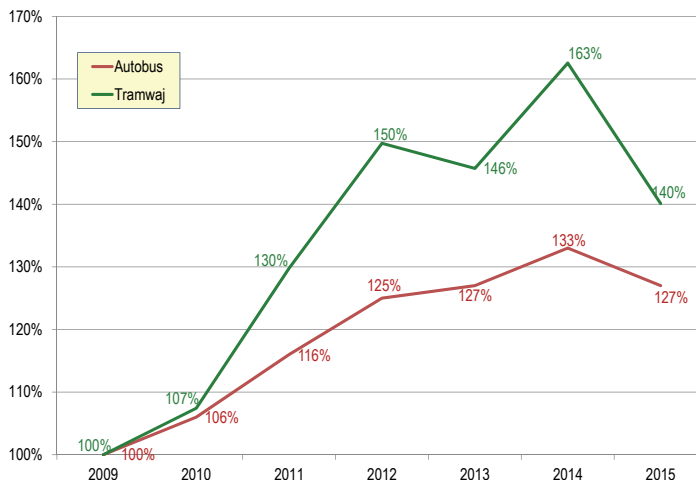
W porównaniu z projektami infrastrukturalnymi, które są często narażone – szczególnie w przypadku dużych projektów – na opóźnienia i nieprzewidziane zwiększenie kosztów, zakup pojazdów jest rodzajem inwestycji najmniej kłopotliwym, stąd najwięcej projektów dotyczyło odnowy taboru. Łącznie w ramach projektów zrealizowanych w perspektywie 2007–2013 zakupiono prawie 1,5 tys. nowych autobusów i ponad 570 nowych tramwajów. Warto jednak zauważyć, że w przypadku taboru autobusowego fundusze unijne nie są dominującym źródłem odnowy, choć sprawiają takie wrażenie dzięki intensywnemu promowaniu w mediach lokalnych i ogólnopolskich. Z przeprowadzonej wśród członków IGKM ankiety wynika, że autobusy dostarczone w ramach projektów unijnych stanowią ok. 33% nowych autobusów zakupionych w latach 2009–2015 przez respondentów. Ankietowani przewoźnicy przeznaczali zatem stosunkowo dużo własnych środków na odnowę taboru, korzystając także z rynku wtórnego (autobusy używane to ok. 26% wszystkich zakupionych przez respondentów autobusów w latach 2009–2015). Zrealizowane w tym czasie inwestycje taborowe w niektórych miastach w zauważalny sposób poprawiły jakość świadczonych usług dzięki wymianie znacznej części posiadanego taboru – ponad 70% autobusów w tym czasie wymienili m.in. Elk, Inowrocław, Jaworzno, Słupsk, Szczecin czy Puławy. Zauważalnym efektem wymiany taboru

jest sukcesywny wzrost udziału autobusów niskopodłogowych, przyspieszony dzięki dużej dostępności takich pojazdów na rynku wtórnym – w wielu miastach nie kursują już żadne wysokopodłogowe autobusy, a ogólny udział autobusów niskopodłogowych w całości taboru autobusowego respondentów ankiety wyniósł w 2015 r. ponad 85% (dla porównania w 2009 r. było to 62%). Jednak w ujęciu globalnym – pomimo dość znacznego wsparcia środkami unijnymi – efekty wymiany taboru nie są rewolucyjne. Odnowa taboru rozumiana jako udział zakupionych autobusów (zarówno nowych, jak i używanych) w całości taboru w danym roku utrzymuje się na poziomie od 6 do 8% i tylko w 2011 r. przekroczyła 10%. Od 2010 r. średnia wieku taboru autobusowego członków IGKM utrzymuje się zaś na poziomie ok. 11 lat (por. rys. 2). Przytoczone dane dowodzą, że tabor wymaga dalszej wymiany w tempie przynajmniej takim, jak dotychczas, a najlepiej – jeszcze większym, zaś dotychczasowe inwestycje mają *de facto* charakter utrzymaniowy. Warto nadmienić przy tym, że tempo to może ulec spowolnieniu przy nacisku na kosztowne alternatywne napędy (hybrydowe, elektryczne).

Tabor trolejbusowy i tramwajowy był znacznie bardziej zaniedbywany przez ostatnich kilkanaście lat niż tabor autobusowy. We własnym zakresie przewoźnicy pozwalali sobie jedynie na modernizację posiadanego taboru lub zakup pojazdów używanych. Niemal wszystkie nowe trolejbusy i tramwaje zakupione w latach 2009–2015 współfinansowane były ze środków unijnych. W przypadku małego licznego taboru trolejbusowego efekty były rewolucyjne – wymieniono większość taboru w Lublinie, cały w Tychach oraz dużą część w Gdyni, znacząco obniżając średnią wieku taboru, która w 2009 r. była wyższa niż w taborze autobusowym (ok. 15 lat), a od 2013 r. utrzymuje się na o połowę niższym poziomie (7 lat). Stan eksploatowanego taboru trolejbusowego jest na tyle dobry, że część wycofanych trolejbusów z Lublina i Gdyni jest wciąż eksploatowanych na Ukrainie. Liniowo nie kursują już w Polsce żadne wysokopodłogowe trolejbusy, pojawiły się także pierwsze od lat trolejbusy przegubowe, upowszechniły się również alternatywne napędy umożliwiające także ruch poza siecią trakcyjną. Duże zakupy (największe od wielu lat) nie zaspokoili jednak wszystkich potrzeb przewoźników tramwajowych. Wymiany wymaga wciąż pokaźna liczba niespełniających współczesnych wymogów wagonów Konstal 105Na, a przewoźnicy nadal często decydują się na unowocześnienie taboru w oparciu o wiekowe, lecz bardziej zaawansowane technicznie, wagony sprzedawane z Niemiec lub przeprowadzanie modernizacji dotychczas eksploatowanych tramwajów. W efekcie – pomimo sukcesywnego wzrostu udziału pojazdów nowych (poniżej 5 lat) – od 2012 r. wzrasta także udział najstarszych pojazdów w całości taboru tramwajowego. Wagony powyżej 25 lat stanowią ponad 60% wszystkich wagonów tramwajowych w Polsce, a średnia wieku wynosi ok. 28 lat. Niską podłogę pasażerom oferuje zaledwie 27% taboru (wyraźny wzrost z 7% w 2009 r.). Warto podkreślić, że – w przeciwieństwie do na ogół całkowicie niskopodłogowych autobusów i trolejbusów – duża część tramwajów ma jedynie tzw. „wstawki” niskopodłogowe, obejmujące 1 człon z 1 wejściem, jak np. w tramwaju marki Moderus Beta.

## Wpływ na rynek pojazdów

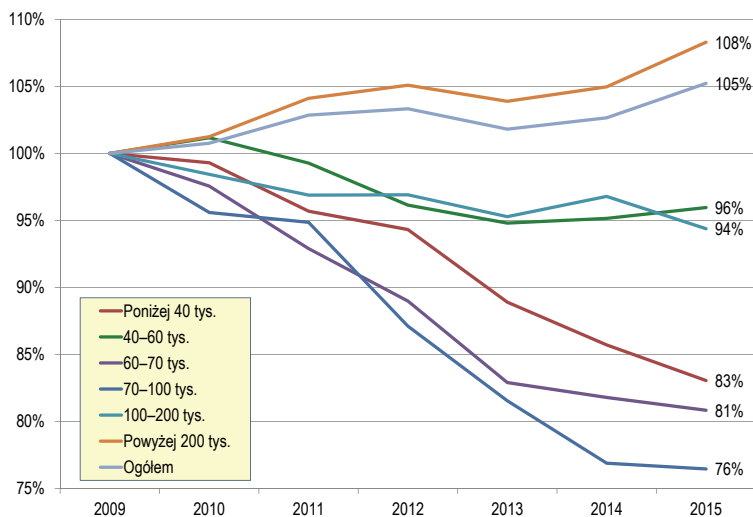
Dofinansowania unijne wyraźnie ożywiły rynek nowych pojazdów komunikacji miejskiej, jednak odbywało się to w sposób nieregularny, ze spiętrzeniami wynikającymi z terminarza realizacji programów unijnych. I tak w latach 2008 i 2011 dostarczano po ok. 700 autobusów miejskich, podczas gdy zwykle kupowanych jest po około 400 sztuk rocznie (por. rys. 3). W przypadku trolejbusów negatywne skutki wahań w dostawach nie są tak dotkliwe, gdyż rynek



Rys. 4. Zmiany kosztów wozokom w komunikacji autobusowej i tramwajowej (2009 = 100%)

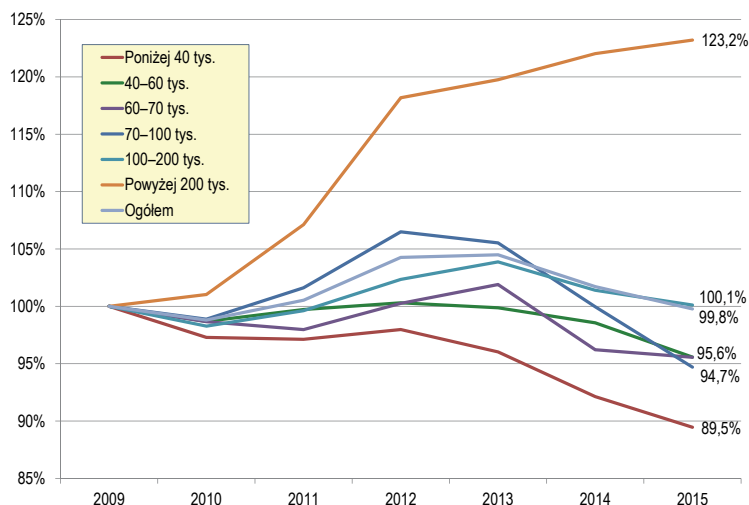
Źródło: oprac. własne na podst. [2].

jest niewielki, a oferowane pojazdy są zunifikowane z autobusami. Znacznie bardziej niestabilny jest natomiast rynek nowych tramwajów, na którym trudno mówić o jakichkolwiek prawidłowościach – w 2009 r. zakupiono zaledwie 2 nowe tramwaje, a w 2011 i 2015 r. po ok. 160. Tak wyraźne rozchwianie rynku niesie szereg negatywnych konsekwencji – zarówno dla producentów, jak i przewoźników. Wygenerowanie odpowiedniej mocy produkcyjnych wymaga poniesienia przez producentów pewnych kosztów – zwiększenia zatrudnienia i zaplanowania nadgodzin, zorganizowania przestrzeni produkcyjnej, dysponowania środkami do zakupu podzespołów jeszcze przed sfinansowaniem kompletnych pojazdów. Przy tak znaczących wahaniami zamówień skutkiem może być obniżenie jakości produktów (pośpiech, niedobór odpowiednio wyszkolonych pracowników montażowych, ograniczona dostępność podzespołów dostępnych w określonym czasie i liczbie) lub opóźnienia zagrażające rozliczeniu projektów unijnych. Dla przewoźników oznaczać to może także wyższe koszty zakupu, wynikające z ograniczonego wyboru producentów, nie wszyscy bowiem mają wystarczające moce przerobowe, by dostarczyć pojazdy w wymaganym terminie. W dalszej eksploatacji istotne staje się małe zróżnicowanie wieku pojazdów, które z biegiem lat może przynieść jednoczesne awarie ważnych podzespołów (np. skrzyń biegów), wymagające czasowego wyłączenia z eksploatacji na raz wielu pojazdów. Na końcu cyklu eksploatacji konieczna będzie też jednoczesna wymiana dużej części taboru, wymagająca dużych nakładów. Dobrze obrazuje to struktura wieku eksploatowanych przez członków IGKM autobusów – choć w ostatnich latach badanego okresu zwiększył się udział autobusów nowych (poniżej 3 lat), w latach 2011–2013 po raz pierwszy od dekady przekraczając 20%, to w latach 2014–2015 nastąpił już spadek do poziomu sprzed roku 2009. Pokazuje to, jak szybko niknie efekt jednorazowych rekordowo dużych zakupów nowego taboru. Tak zorganizowany rynek nowych pojazdów nie sprzyja rozwojowi polskich producentów, którym – o ile nie powiedzie się wyrównanie zbytu eksportem – grozi upadłość, niebędąca bez znaczenia także dla przewoźników, niepewnych serwisowania, świadczeń gwarancyjnych czy utrzymania wartości pojazdów na rynku wtórnym. Z dużymi problemami w ostatnim czasie borykała się Pesa, bydgoski producent pojazdów szynowych (w tym także tramwajów). Spiętrzenie unijnych zakupów zaskutkowało opóźnieniami m.in. w dostawach nowych tramwajów dla MPK Kraków, za które naliczono wielomilionowe kary. Widmo upadku grozi Solbu-



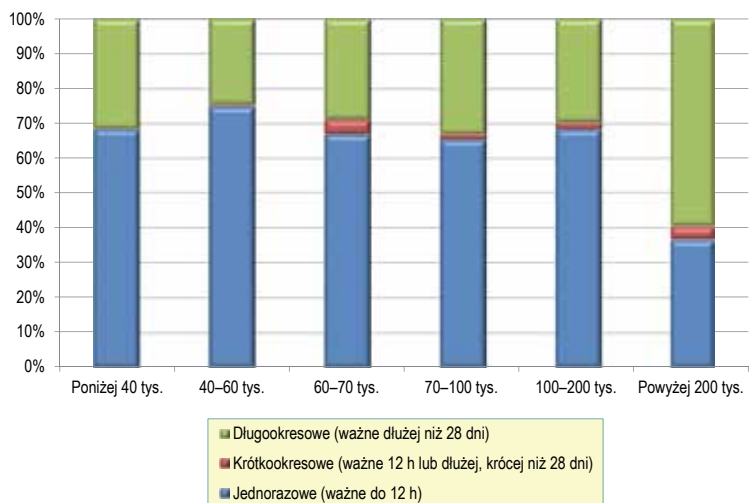
**Rys. 5.** Zmiany łącznej wielkości przewozów w poszczególnych grupach miast (2009 = 100%)

Źródło: oprac. własne na podst. badania ankietowego wśród członków IGKM



**Rys. 6.** Dynamika wpływów ze sprzedaży biletów (2009 = 100%)

Źródło: oprac. własne na podst. badania ankietowego



**Rys. 7.** Udział poszczególnych rodzajów biletów w całości sprzedaży z podziałem na grupy miast w 2015 r.

Źródło: oprac. własne na podst. badania ankietowego.

sowi i Autosanowi, a z powodu braku zamówień duże zwolnienia w 2013 i 2014 r. dotknęły fabryki Scanii w Słupsku i MAN w Starachowicach. Niestety podobnie wygląda wydawanie środków unijnych na tabor kolejowy oraz na budowę infrastruktury kolejowej i drogowej.

## Praca eksploatacyjna i poziom kosztów

Istotny wpływ na finansowanie bieżącej działalności przewoźników mają obowiązujące jednostki samorządowe reguły finansowe. Według statystyk udział wydatków działu budżetowego „Transport i łączność” w ogólnych wydatkach samorządów waha się od około 8% (średnia dla wszystkich gmin bez miast na prawach powiatu) do aż 23% w miastach na prawach powiatu [1]. Wydatki przeznaczane na bieżące funkcjonowanie komunikacji miejskiej nie są wyodrębnione, można jednak szacować, że w przypadku miast na prawach powiatu przekraczają one 10% budżetu. Zgodnie z przepisami [4] wydatki bieżące samorządów (w tym np. zakup usług przewozowych) są limitowane do dochodów bieżących i zmniejszają zdolność do zawierania zobowiązań w kolejnych latach. Zdolności takiej nie zmniejszają natomiast wydatki majątkowe oraz zobowiązania związane z realizacją projektów współfinansowanych ze środków unijnych. Oznacza to, że samorzady niechętnie wydają środki na bieżące dofinansowanie do świadczenia usług komunikacji miejskiej, są natomiast motywowane do podejmowania inwestycji.

Tymczasem koszty bieżące komunikacji miejskiej ulegają systematycznemu wzrostowi. Poziom bieżących kosztów przewoźników uczestniczących w badaniu ankietowym w rozpatrywanym okresie 2009–2015 uległ wzrostowi o 1/3 (z poziomu 4,58 mld zł do poziomu 6,15 mld zł) – znacznie powyżej poziomu inflacji, wynoszącego 10,96% [3]. Oczywiście zauważalne jest silne zróżnicowanie pomiędzy poszczególnymi badanymi ośrodkami, jednak – o ile nie zdecydowano się na drastyczne ograniczenie oferty, powiązane ze spadkiem przewozów – różnice dotyczą jedynie tempa wzrostu. Największy wzrost poziomu kosztów nastąpił w miastach o metropolitalnym charakterze (powyżej 200 tys. mieszkańców). W dużej mierze wynika to z realizacji w tych ośrodkach szeroko zakrojonych programów poprawy obsługi komunikacyjnej, będących odpowiedzią władz samorządowych na zwiększające się oczekiwania mieszkańców. W mniejszych miastach natomiast na ogół daje się zauważyć dynamiczny wzrost kosztów bieżących w początkowym okresie analizy i późniejszą względną stabilizację. W odniesieniu do wozokm koszty w latach 2009–2015 wzrosły o ponad 25% w komunikacji autobusowej i ponad 30% w komunikacji tramwajowej (por. rys. 4), z najwyższym kosztem wozokm w miastach powyżej 200 tys. mieszkańców, a najniższym w miastach do 60 tys. mieszkańców.

Wzrost kosztów jednostkowych i ograniczenia wydatków bieżących nie sprzyjają rozwojowi oferty komunikacji miejskiej. Według danych GUS wciąż zauważalny jest delikatny trend spadkowy pracy eksploatacyjnej przewoźników komunikacją miejską. Dane ankietowe wskazują wprawdzie na lekki wzrost w ujęciu ogólnym (1,37% w 6 lat), jednak jest to efekt zawyżania średniej przez wyniki największych miast. We wszystkich pozostałych grupach oferta jest ograniczana, w największym stopniu w grupie ośrodków między 40 a 60 tys. mieszkańców.

## Przewozy i przychody ze sprzedaży

Ograniczenie oferty przewozowej wiąże się z wielkością przewozów, która wedle danych GUS stale spada. W badanym okresie w latach 2010–2012 liczba przewiezionych pasażerów utrzymywała się na poziomie wyższym niż w 2009 r., jednak nie wpłynęło to na odwrócenie trendu – w latach 2010–2014 spadek liczby pasażerów wyniósł niecałe 3%. Charakterystyczne, że w porównaniu z danymi GUS odpowiedzi respondentów ankiety wskazują na przeciwny trend (por. rys. 5). W badanym okresie łączne przewozy w analizowanych miastach wzrosły o ponad 5%. Jest to jednak efekt dominacji największych miast (powyżej 200 tys. mieszkańców), które we wskazanym okresie odnotowały wzrost o ponad 8% ze względu na duże przewozy w ujęciu bezwzględny, wpływające znacząco na wynik średniej. Jednak we wszystkich pozostałych klasach wielkości miast zaobserwowano spadki – pomiędzy 5% i 25% – przy czym nie ma prostej zależności między wielkością miasta a poziomem spadków. Warto natomiast zauważyć 2 charakterystyczne właściwości – względnie małe spadki (5%) dotyczą miast powyżej 100 tys. mieszkańców, a zatem wciąż względnie dużych, zaś największy spadek liczby przewożonych podróźnych (rzędu 20% i więcej) dotyczy miast pomiędzy 60 a 100 tys. mieszkańców oraz miast najmniejszych, poniżej 40 tys. mieszkańców.

Ogólnie można powiedzieć, że w większości przypadków następuje spadek wykorzystania oferty przewozowej przez pasażerów, jednocześnie stale powiększa się różnica pomiędzy liderami (maksimum przewozów) i miastami osiągającymi najniższe wartości przewozów przy lekkim wzroście wartości średniej, utrzymywanym przez największe miasta.

Liczba przewożonych pasażerów przekłada się na wpływy pozyskiwane ze sprzedaży biletów, choć duże znaczenie ma w tym zakresie także strategia cenowa przyjęta przez organizatora czy poziom szczelności systemu poboru opłat.

Według danych pozyskanych z ankiet w grupie największych miast w okresie pomiędzy 2009 a 2015 r. odnotowano wzrost sprzedaży o ponad 20% (por. rys. 6), podobnie jak w przypadku dynamiki przewozów znacznie odbiegający od wielkości osiągniętych w pozostałych grupach miast. W miastach pomiędzy 100 a 200 tys. mieszkańców poziom sprzedaży biletów nie uległ w badanym okresie znaczącym zmianom, w mniejszych miastach natomiast odnotowano spadek wielkości sprzedaży. Uśrednione wyniki dla wszystkich grup miast wskazują na utrzymanie wpływów z biletów na zbliżonym poziomie przez cały badany okres.

Pozyskane z ankiet dane umożliwiają także przypisanie wpływów do poszczególnych kategorii biletów. Jest to o tyle istotne, że polityka cenowa poszczególnych miast w różnym stopniu premiuje użytkowników biletów długookresowych (ważnych 28 dni lub dłużej – miesięcznych, kwartalnych, rocznych), czyli stałych klientów uiszczających opłaty w sposób zryczałtowany. W niemal wszystkich badanych grupach miast udział biletów długookresowych waha się pomiędzy 25 a 30% całości sprzedaży, bez większych zmian w całym badanym okresie. Wyraźnie odmienna sytuacja jest jednak w miastach dużych, gdzie udział ten wynosi ponad połowę sprzedaży (por. rys. 7). Liczna grupa stałych klientów w największych miastach oznacza relatywnie stałe źródło zasilenia finansowego, a wzrost udziału sprzedaży w tym segmencie rynku oznacza stabilizację finansowania w dłuższej perspektywie. Mały odsetek sprzedaży zajmują bilety krótkookresowe (ważne dłużej niż 12 h i krócej niż 28 dni) – do 4%. Ich popularność zależy na ogół od rozległości sieci – do okazjonalnych dojazdów do centrum wystarczają bilety jednorazowe, a w centrum wszystkie potrzebne instytucje są w zasięgu dojścia pieszo. Istotne jest jednak także kreowanie oferty

biletowej przez organizatora. Niektórzy organizatorzy świadomie nie uwzględniają w swojej ofercie innych rozwiązań niż bilety jednorazowe i długookresowe, inni wprawdzie poszerzają ofertę o bilety krótkookresowe, jednak nie rozpowszechniają ich należycie, ograniczając kanały ich sprzedaży np. tylko do firmowych punktów lub wybranych kiosków.

## Podsumowanie

Zrealizowane w latach 2009–2015 liczne inwestycje w komunikację miejską nie zdołały zaspokoić wszystkich potrzeb branży, a przede wszystkim zbudować konkurencyjności transportu publicznego. Przyczyn tego zjawiska można upatrywać zarówno w konieczności nadrabiania zaniedbań inwestycyjnych, jak i braku jednoznacznej i kompleksowej polityki. Inwestycjom taborowym w komunikacji miejskiej towarzyszy bowiem ułatwianie ruchu samochodowego, a nie zwiększanie podaży i priorytetu dla transportu zbiorowego.

Można zauważyć, że w większych miastach wzrostowi kosztów towarzyszył także rozwój oferty i realizacja znacznej wartości inwestycji, przekładające się na zahamowanie spadku lub nieznaczny wzrost przewozów, co wynika głównie z naturalnego narastania zjawiska kongestii. W przypadku wielu mniejszych miast zauważalna jest natomiast duża dysproporcja pomiędzy nakładami na inwestycje a finansowaniem bieżącego utrzymania przewozów – nowoczesny, komfortowy i ekologiczny tabor kursuje rzadziej niż niegdyś stare autobusy, elektroniczne tablice informacyjne na przystankach pokazują mniej kursów niż dawne papierowe rozkłady jazdy, a z nowych dworców i wiat korzysta wciąż coraz mniej pasażerów. Same inwestycje nie powstrzymują spadku przewozów, muszą im towarzyszyć działania nakierowane na zapewnienie odpowiedniego poziomu oferty przewozowej. Wartym do rozważenia rozwiązaniem jest zapewnienie możliwości zewnętrznego dofinansowania projektów obejmujących polepszenie oferty przewozowej w sposób ciągły przez z góry założony okres, umożliwiający przyciągnięcie stałej grupy pasażerów – np. uruchomienie nowych linii komunikacyjnych w ramach środków unijnych z naciskiem na finansowanie ich funkcjonowania, a nie zakup taboru czy modernizację przystanków.

*Niniejszy artykuł powstał w oparciu o Raport o stanie komunikacji miejskiej w Polsce w latach 2009–2015, wydany przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej, dostępny w sprzedaży internetowej pod adresem <http://www.igkm.pl/site/publikacje,3101.html>*

## Bibliografia:

1. *Gospodarka finansowa jednostek samorządu terytorialnego 2014*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2015.
2. *Komunikacja miejska w liczbach (lata 2009–2015)*. IGKM, Warszawa.
3. *Polska – wskaźniki makroekonomiczne*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2017: <http://stat.gov.pl/wskazniki-makroekonomiczne> (dostęp: 11.08.2016 r.).
4. Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych: t.j. Dz. U. 2013, poz. 885 z późn. zm.
5. Wolański M. i in., *Raport o stanie komunikacji miejskiej w Polsce w latach 2009–2015*, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Warszawa 2016.

## Autorzy:

dr **Michał Wolański** – Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Katedra Transportu  
mgr **Mateusz Pieróg** – Wolański sp. z o.o., Warszawa