



CENTRUM  
ZRÓWNOWAŻONEGO  
TRANSPORTU

# Raport

nr 2/2004

Taryfa i regulamin  
komunikacji miejskiej -  
- przykład Warszawy

*Wojciech Szymalski*

WARSZAWA, MAJ 2004

## Spis treści

<b>Taryfa .....</b>	<b>3</b>
Taryfa komunikacji publicznej .....	3
<i>Konkurencyjność wobec indywidualnego transportu samochodowego.....</i>	<i>3</i>
<i>Dostępność cenowa komunikacji zbiorowej.....</i>	<i>5</i>
<i>Koszty funkcjonowania i ceny biletów.....</i>	<i>5</i>
<i>Podsumowanie.....</i>	<i>6</i>
System biletowy.....	6
<b>Regulamin .....</b>	<b>11</b>
<b>Wnioski i rekomendacje.....</b>	<b>13</b>



Niniejsze opracowanie przygotowano w Centrum Zrównoważonego Transportu, będącego projektem Stowarzyszenia Zielone Mazowsze. Centrum Zrównoważonego Transportu ma na celu działanie na rzecz poprawy jakości funkcjonowania transportu publicznego w Polsce. Opracowanie dotyczy cen biletów i regulaminów przewozu osób i bagażu w komunikacji publicznej w Warszawie. Jest ono odpowiedzią na przygotowane przez władze Warszawy projekty zmian w taryfie i regulaminie przewozu osób i bagażu w gminnej komunikacji zbiorowej.

Proponowane uchwały dotyczące cen urzędowych za usługi przewozowe i regulaminu przewozu osób i bagażu środkami lokalnego transportu zbiorowego w m.st. Warszawie przewidują następujące, niepokojące zmiany:

1. Podwyższenie cen biletów okresowych.

2. Likwidację biletów czasowych – 60-cio, 90-cio i 120-to minutowych;

Niepokojący jest także opór władz przed zmianą regulaminu przewozów na bardziej korzystny dla pasażerów i wprowadzeniem możliwości przewozu rowerów w tramwajach i autobusach w Warszawie.

Centrum Zrównoważonego Transportu przygotowało to opracowanie, mając na uwadze nieracjonalność tych działań w świetle polityki transportowej miasta i w porównaniu do praktyki w innych miastach Polski oraz Europy.

### **Taryfa komunikacji publicznej**

Komunikacja publiczna spełnia w obecnych czasach w miastach przede wszystkim cele ekologiczne i społeczne. W pierwszej kolejności, transport zbiorowy jest antidotum na zatłoczenie drogowe, powodowane głównie przez samochody osobowe. Idąc tym tokiem rozumowania priorytet transportowi zbiorowemu nad transportem samochodowym indywidualnym nadaje polityka transportowa miasta Warszawy w strategii zrównoważonego rozwoju<sup>1</sup>. Przyczyniając się do redukcji zatłoczenia drogowego i używania samochodu osobowego, jednocześnie ogranicza się także zanieczyszczenie powietrza oraz emisję hałasu. Następnie transport zbiorowy to także element polityki społecznej, który stwarza możliwości

poruszania się po mieście osobom mniej zamożnym oraz niezdolnym do prowadzenia samochodu, czy innych środków transportu. Transport publiczny jest także dogodnym środkiem transportu dla turystów. Komercyjna rola transportu publicznego jest obecnie coraz ważniejsza, jednak w żadnym kraju nie jest traktowana jako kryterium absolutne i podstawowe dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej.

W związku z tymi rolami komunikacji publicznej głównymi kryteriami kształtowania cen opłat za przejazd tego typu transportem powinny być kolejno:

1. Konkurencyjność cenowa dla dojazdu do miasta samochodami osobowymi;
2. Kształtowanie cen na poziomie dostępności dla osób utrzymujących się za minimum socjalne (np.: bezrobotnych);
3. Zapewnienie korzystnego pokrycia kosztów funkcjonowania, przychodami z opłat;

### **Konkurencyjność wobec indywidualnego transportu samochodowego**

Przyjrzyjmy się najpierw kontekstowi konkurencji komunikacji publicznej w Warszawie, wobec dojazdu do miasta samochodami osobowymi. Jedynymi opłatami pobieranymi od kierowców dojeżdżających do centrum Warszawy samochodami osobowymi są opłaty za parkowanie w strefie płatnego parkowania. W grudniu 2003 roku wprowadzono w Warszawie nową taryfę opłat. Stary cennik został zamieniony na wielu parkomatów nowym, który w znaczący sposób obniżył koszty parkowania samochodów dla ich właścicieli. Porównanie cen za kolejne czasy postoju sprzed i po wprowadzeniu nowych opłat zawarto w tabeli I.

<sup>1</sup> POLITYKA TRANSPORTOWA dla m.st. WARSZAWY Załącznik do uchwały Rady Warszawy nr XXVI/193/95 z dnia 27.11.1995r.

Tabela I. Opłaty za parkowanie w Warszawie.

Czas postoju	Cena przed 11.12.2003	Cena po 11.12.2003	Zmiana w procentach
15 minut	0,50 zł	0,40 zł	-20%
1 godzina	2,60 zł	2,00 zł	-23%
2 godziny	5,20 zł	4,40 zł	-15%
3 godziny	7,80 zł	7,20 zł	-8%
4 godziny	10,40 zł	9,20 zł	-12%
8 godzin	20,80 zł	17,20 zł	-17%

Źródło: opracowanie własne na podstawie cenników umieszczonych na parkomatach;

Zauważmy, że obniżka opłat była znacząca, dla niektórych okresów przekraczając nawet 20%. Dodatkowo procent obniżki jest tym większy, im dłuższy jest postój, co w przypadku dojazdów do pracy stwarza korzystną sytuację dla użytkowników samochodów. Bowiernie obecnie postój w ciągu całego okresu pracy, czyli 8-9 godzin jest o ponad 15% tańszy. Taka zachęta jest jednak

zgodna dla ruchu drogowego, który przecież w godzinach szczytu dojazdów do pracy przeżywa niesamowite utrudnienia spowodowane korkami.

Przyjrzyjmy się też stosunkowi cen za parkowanie do cen biletów autobusowych w różnych miastach Polski. Dane te zawarto w tabeli II.

Tabela II. Opłaty za parkowanie i ceny biletów autobusowych w miastach Polski i niektórych miastach Europejskich.

Miasto	Cena podstawowego biletu jednorazowego komunikacji miejskiej	Opłata za godzinę postoju samochodem	Stosunek ceny biletu i opłaty za parkowanie
Warszawa	2,40 zł	2,00 zł	1,2
Kraków	2,40 zł	3,00 zł	0,8
Wrocław	2,00 zł	3,00 zł	0,66
Poznań	3,00 zł (do 10 przyst.)	3,00 zł	1
Łódź	1,50 zł*	2,00 zł	0,75
Szczecin	1,90 zł**	2,00 zł	0,95
Bydgoszcz	2,00 zł	2,50 zł	0,8
Toruń	1,70 zł	2,00 zł	0,85
Lublin	2,00 zł	2,50 zł (od 1.IV.2004)	0,8
Białystok	1,80 zł	1,50 zł	1,2
Wiedeń	1,50 Euro	3 Euro	0,5
Praga	12 kc***	30 Kc	0,4
Londyn	1 funt	4 Funt	0,25

\*-bilet 10 minutowy;

\*\* - bilet 20 minutowy

\*\*\* - bilet 60 minutowy z możliwością przesiadek.

Źródło: Strony internetowe przedsiębiorstw komunikacji publicznej odpowiednich miast;

Obowiązujące od niedawna prawo krajowe zabrania wyznaczenia ceny za godzinę parkowania większej niż 3 zł<sup>2</sup>. Zauważmy

jednak, że wiele władz miejskich zdecydowało się na wprowadzenie maksymalnej ceny za parkowanie. Przede wszystkim jednak opłata za parkowanie jest zwykle większa lub równa cenie podstawowego biletu komunikacji miejskiej. Warszawa jest jednym z nielicznych miast, gdzie podstawowy bilet komunikacji publicznej jest droższy od opłaty za godzinę

<sup>2</sup> USTAWA z dnia 14 listopada 2003 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. z dnia 24 listopada 2003 r., 2003, nr 200, poz. 1953).

postoiu. Ponadto jednocześnie z wprowadzeniem korekty cen biletów, niejednokrotnie zmniejszającej dotychczasowe opłaty, niektóre miasta powiększyły strefę parkowania płatnego, np.: Poznań (gdzie opłata za parkowanie zmniejszyła się z 4zł do 3zł)<sup>3</sup>. W Warszawie, mimo zapowiedzi nie zdecydowano się na taki krok, dodatkowo pomagając użytkownikom samochodów.

Z uwagi na nieporównywalnie większe w aglomeracji Warszawskiej problemy z ruchem drogowym, jest to sytuacja niekorzystna. Między innymi ten właśnie fakt powoduje, że więcej ludzi dojeżdża w Warszawie do pracy do centrum miasta samochodem. Powoduje to utrudnienia w ruchu, ale także ogranicza przychód przedsiębiorstwom komunikacji publicznej, z uwagi na obniżenie jakości przewozów, i mniejsze wpływy z biletów. Tłumaczy to jednak naiwną argumentację propozycji podwyżek cen biletów w Warszawie, iż zapewni ona większe wpływy miastu.

Taka argumentacja jest nie do przyjęcia, także w kontekście polityki transportowej Warszawy. Po proponowanej podwyżce należy się spodziewać odpływu pasażerów z komunikacji publicznej i nasilenia ruchu samochodowego w Warszawie. Będą się z tym wiązać następujące problemy: większe korki, blokowanie chodników przez nielegalnie parkujące samochody, większa ilość wypadków, hałasu, spalin. Nasili się także presja na budowę dróg w centrum miasta, co w efekcie może prowadzić do wzrostu wydatków miasta z tym związanych, na remonty dróg itp. Szczególnie w wyniku problemów z zatłoczeniem drogowym, w sytuacji niedostatecznego uprzywilejowania komunikacji zbiorowej w ruchu drogowym, zwiększą się spóźnienia autobusów, co pogłębi odpływ pasażerów od komunikacji miejskiej. Spowodowany tym spadek przychodów może zmusić miasto do kolejnej podwyżki cen biletów i rozpoczęcia kolejnego cyklu opisanego procesu, który w efekcie doprowadzi do paraliżu komunikacyjnego w mieście.

<sup>3</sup> <http://miasta.gazeta.pl/poznan/1,36002,1848417.html>

### **Dostępność cenowa komunikacji zbiorowej**

Pierwotny projekt uchwały zmieniającej ceny biletów komunikacji miejskiej w Warszawie zakładał podwyżkę cen niektórych biletów, zwłaszcza tych najpopularniejszych – okresowych, nawet o 100%, a średnio o blisko 30%. Tymczasem od ostatniej podwyżki cen biletów w 2001 roku inflacja wynosiła jedynie około 6%. Zatem biorąc pod uwagę kryterium społecznej roli transportu publicznego propozycja takiej podwyżki była absurdalna. Skalę szkód, jaką mogłaby wywołać miastu, można by porównać jedynie z podwyżkami artykułów spożywczych, które były wprowadzane jeszcze w czasach PRL. Wtedy protesty mieszkańców Polski były w stanie obalić cały ustrój państwowy. Obecnie podobna podwyżka cen biletów być może nie spowodowałaby podobnych protestów, ale skala szkód byłaby duża, choć pojawiłaby się niezauważalnie. Uruchomiony zostałby proces opisany w poprzednim akapicie. Poza tym w sytuacji dużego bezrobocia, bezrobotni zostaliby dotknięci podwyżkami najbardziej i wielu z nich straciłoby możliwość taniej podróży w celu poszukiwania pracy w Warszawie.

Przyjrzyjmy się jeszcze cenom biletów jednorazowych i okresowych w Warszawie i innych miastach Polski. Ich porównanie zawarto w tabeli III i tabeli IV.

### **Koszty funkcjonowania i ceny biletów**

Tabela III wskazuje na fakt, że ceny biletów okresowych w Warszawie są najniższymi cenami pośród wszystkich miast Polski. Natomiast tabela IV pozwala zauważyć, że bilety jednorazowe w Warszawie są jednymi z najdroższych w Polsce. Nie zapominajmy jednak, że to właśnie w Warszawie kłopoty z zatłoczeniem drogowym i związanym z nim zanieczyszczeniem powietrza są największe ze wszystkich miast Polski. Należy stwierdzić, że taka preferencyjna cena biletów okresowych komunikacji miejskiej w Warszawie, jest uzasadniona.

Tabela III. Ceny biletów okresowych w miastach Polski.

Miasto	Rodzaj biletu	Cena biletu normalnego
Warszawa	30-dniowy na wszystkie linie, miejski, imienny	66,00 zł
Łódź	Miesięczny lub 30-dniowy na wszystkie linie, imienny	88,00 zł
Kraków	Miesięczny, sieciowy, imienny	90,00 zł
Poznań	Miesięczny lub 30-dniowy, sieciowy, imienny	82,00 zł
Szczecin	Miesięczny, sieciowy, imienny na linie dzienne	73,00 zł
Lublin	30-dniowy, miejski na wszystkie linie, imienny	110,00 zł
Wrocław	Miesięczny na wszystkie linie, imienny	78,00 zł
Białystok	Miesięczny, na wszystkie linie miejskie, imienny	48,00 zł
Katowice	Miesięczny, sieciowy, imienny	90,00 zł
Bydgoszcz	Miesięczny, sieciowy na wszystkie linie, imienny	103,00 zł
Toruń	Miesięczny na wszystkie linie miejskie	80,00 zł
Kielce	30-dniowy na wszystkie linie miejskie, imienny	99,00 zł

Zródło: Strony internetowe przedsiębiorstw komunikacji publicznej odpowiednich miast;

Tabela IV. Ceny biletów jednorazowych w miastach Polski.

Miasto	Rodzaj biletu	Cena biletu normalnego
Warszawa	Bilet jednorazowy, miejski	2,40 zł
Kraków	Bilet jednorazowy, miejski	2,40 zł
Szczecin	Bilet jednorazowy na linię zwykłą	2,00 zł
Lublin	Bilet jednorazowy, miejski	2,00 zł
Wrocław	Bilet jednorazowy na linię zwykłą	2,00 zł
Białystok	Bilet jednorazowy, miejski	1,80 zł
Katowice	Bilet jednorazowy w 1 strefie,	2,30 zł
Toruń	Bilet jednorazowy na linię dzienną, zwykłą, miejską,	1,70 zł
Kielce	Bilet jednorazowy na linii miejskiej,	1,90 zł

Zródło: Strony internetowe przedsiębiorstw komunikacji publicznej odpowiednich miast;

### Podsumowanie

Zatem w obecnej sytuacji, kiedy w grudniu 2003 doszło do obniżenia opłat za parkowanie w centrum Warszawy, oraz kiedy stosunek ceny biletów komunikacji miejskiej i opłat za parkowanie stał się niekorzystny dla transportu publicznego, jakiegokolwiek podwyższenie cen biletów jest niedopuszczalne. Podwyżka cen biletów w Warszawie będzie sygnałem dla kierowców, że do Warszawy korzystniej jest przyjechać samochodem, co jest sprzeczne z wymienionym głównym celem polityki transportowej miasta. Należy najpierw podwyższyć ceny za parkowanie w warszawskiej strefie płatnego parkowania. W miarę możliwości należy dodatkowy przychód z tego tytułu, przeznaczyć na polepszenie jakości działania transportu zbiorowego w Warszawie, zgodnie z celem zawartym w punkcie G.1 polityki transportowej miasta stołecznego Warszawy. Zalecane byłoby uchwalenie parytetu cen biletów komunikacji miejskiej i opłat za parkowanie, który preferowałby przejazdy komunikacją zbiorową i zapobiegał podwyż-

kom cen biletów dającej przewagę użytkownikom samochodów osobowych. Nie należy dążyć do wyrównania poziomu ceny biletów okresowych w Warszawie, z cenami w innych miastach Polski ze względu na nieporównywalnie większe problemy komunikacyjne Warszawy spowodowane ruchem samochodowym.

### System biletowy

W systemie biletowym w Warszawie podstawowy jest bilet jednorazowy uprawniający do przejazdu jednym środkiem transportu, bez możliwości przesiadki, niezależnie od długości podróży. Poza tym istnieje cała gama biletów okresowych, od godzinnych do kwartalnych, które uprawniają do nieograniczonej liczby przejazdów w określonym czasie. Jednymi z nich są bilety czasowe, których czas obowiązywania jest krótszy od jednego dnia. Chodzi tu o bilety 60-cio, 90-cio i 120 minutowe. Trzeba stwierdzić, że bilety te wprowadziły pozytywne dla pasażerów nie posiadających biletów długookresowych, możliwości przejazdów

fakultatywnych z przesiadkami. W większości dużych miast Europy, a także w największych miastach Polski właśnie tego typu bilety są podstawowym środkiem pobierania opłat za

przejazd komunikacją miejską. W tabeli V podano te miasta, wraz z cenami biletów czasowych oraz jednorazowych, jeśli takie posiadają.

Tabela V. Ceny biletów czasowych i jednorazowych w niektórych miastach Polski i Europy

Miasto	Cena biletu jednorazowego	Cena biletu 60-minutowego
Warszawa	2,40 zł	3,60 zł
Kraków	2,40 zł	3,00 zł
Poznań	3,00 zł (do 10 przystanków)	3,60 zł
Łódź	brak biletu	3,30 zł
Wrocław	brak biletu	1,95 zł (powyżej 30 minut)
Gdańsk	brak biletu	3,60 zł
Szczecin	brak biletu	2,90 zł
Berlin	1,20 Euro**	2,20 Euro**
Bratysława	brak biletu	20 SK***
Praga	8Kc****	12 Kc
Amsterdam	1,60 Euro*****	3,00 Euro

\*- bilet na odległość do 3 stacji U-bahn i S-bahn, a do 6 przystanków inną komunikacją;

\*\*-bilet dwugodzinny;

\*\*\*-bilet ważny 60-minut w dni powszednie i 90-minut w weekendy;

\*\*\*\*-bilet pozwala na zmianę linii metra w podróży nie dłuższej niż 4 stacje;

\*\*\*\*\*-podróż w obrębie jednej strefy biletowej;

*Źródło: Materiały internetowe przedsiębiorstw komunikacji miejskiej odpowiednich miast;*

Zauważmy, że duże miasta (Kraków, Poznań, Łódź, Berlin, Praga) preferują stosowanie biletów, które pozwalają na łatwą zmianę środka transportu podczas podróży. Jest to zrozumiałe, gdyż w dużych miastach rzadko zapewnia się połączenia bezpośrednie pomiędzy różnymi częściami miasta. Długie trasy są po prostu nieefektywne, jako że zwiększają prawdopodobieństwo spóźnienia i wymagają dłuższych postojów na przystankach końcowych w celu odpoczynku kierowcy. Poza tym krótsze trasy pozwalają na racjonalniejsze wykorzystanie posiadanego taboru, przy zapewnieniu większej częstości kursowania. W dużych miastach system komunikacji raczej składa się w linii szkieletowych, najbardziej uczęszczanych tras w mieście, do których zapewniane są linie dowozowe z miejsc mniej uczęszczanych. I właśnie dla takich relacji dowozowych z przesiadkami, które dominują w wielkich miastach konieczne są bilety czasowe.

W Warszawie także możemy zaobserwować coraz powszechniejszą organizację przejazdów komunikacją publiczną w taki sposób. Jest to jednocześnie zgodne a celami polityki transportowej, która mówi o racionali-

zacji układów linii komunikacyjnych i rozkładów jazdy<sup>4</sup>. Dzieje się tak głównie za sprawą metra, które na Ursynowie spowodowało likwidację licznych długich linii autobusowych prowadzących do centrum, lub przez centrum, natomiast powstały linie dowozowe do stacji metra, takie jak 193. Również autobusowe linie ekspresowe stwarzają zaczątek szkieletowych linii, do których dowozi się mieszkańców z mniej zaludnionych miejsc. Najlepszym przykładem jest linia E-4, do której dowożeni są mieszkańcy Legionowa linią 723 i 801, oraz Białoleki Dworskiej (152), Choszczówki (133), Bukowa (302). Dodatkowo, aby dotrzeć do centrum, pasażerowie E-4 muszą przesiąść się jeszcze raz, najlepiej do metra na stacji Dworzec Gdański. Aby w takim wypadku komunikacja publiczna była przyjazna dla każdego pasażera, konieczne są bilety umożliwiające przesiadki, jakimi są bilety 60-cio, 90-cio i 120-to minutowe w Warszawie. Dla coraz większych obszarów miasta przesiadki stają się na skutek organizacji transportu zbiorowego niezbędne.

Polityka transportowa dla miasta Warszawy w punkcie B.5 przewiduje

<sup>4</sup> Punkt B.2 Polityki transportowej m. st. Warszawy.



„kontynuację reformowania systemu taryfowego w kierunku wprowadzenia nowoczesnego biletu, ważnego na wszystkie środki transportu.” Bilety czasowe ze względu na możliwość przesiadek w trakcie podróży, są także dogodne w tej sytuacji. Sytuacja, w której pozostanie tylko bilet jednorazowy, pozwalający na przejazd tylko komunikacją ZTM, ale na przykład na PKP trzeba będzie kupić dodatkowo bilet jednorazowy, a podróż zintegrowana będzie możliwa jedynie na bilety okresowe, nie będzie przyjazna dla dużej liczby podróżnych. Umożliwienie im przejazdów, podczas których przesiadki będą mogły być wykonywane, i to nawet do pociągów PKP, jest nieodzowne. Bilety czasowe – 60-cio, 90-cio i 120-to minutowe pozwalają na całkowitą integrację systemów biletowych ZTM i PKP, podczas gdy bilety jednorazowe powodują, że integracja ta jest jedynie połowiczna, odczuwalna dla wybranych pasażerów. Jest to sytuacja niedopuszczalna.

W Warszawie natomiast proponowane zmiany w taryfie biletowej likwidują wspomniane bilety czasowe, czyli miasto, mimo zapowiedzi integracji biletów ZTM i PKP, likwiduje bilety, które taką integrację umożliwiały. Argumentacją tego faktu są różne czasy przejazdów pojazdów komunikacji po swojej trasie o różnych porach dnia, oraz fakt, że ZTM nie umieszcza na przystankach informacji o czasie przejazdu. ZTM jednak umieszcza czasy przejazdu pojazdów w internecie, a zatem z powodzeniem mogłoby je umieszczać także i na przystankach. Natomiast zróżnicowane czasy przejazdów nie są dużym problemem dla takich miast, jak Kraków, Szczecin, Berlin, gdzie także występują zjawiska zatłoczenia drogowego i czas przejazdów również będą zróżnicowane. W takim wypadku jest konieczne zapewnienie pasażerom możliwości rekompensaty za przejazd opóźniony, także nie z winy przewoźnika. Taka rekompensata mobilizuje dodatkowo przewoźnika do działań ograniczających spóźnienia od niego niezależne i redukujących różnice w czasach przejazdów. Sam przewoźnik zaczyna się troszczyć w ten sposób o jakość przewozów,

także domagając się pasów osobnego ruchu dla autobusów, ograniczenia ruchu samochodów. Zwiększa to jego atrakcyjność w oczach pasażerów. W świetle tych argumentów przedstawiona powyżej argumentacja władz miasta za likwidacją biletów czasowych jest nieuzasadniona.

Warto nadmienić, że niektóre z miast poradziły sobie z problemem nieporównywalnego czasu przejazdu o różnych porach dnia wprowadzając inny system biletowy, polegający na podziale miasta na strefy biletowe. Odpowiadają one w przybliżeniu czasowi przejazdu z centrum na peryferia miasta (strefy koncentryczne w Berlinie), lub pomiędzy poszczególnymi subcentrami miejskimi, np.: w konurbacjach (strefy w Amsterdamie i Okręgu katowickim (GOP)). Być może jest to przyszłość dla Warszawy, w której strefy biletowe mogłyby pokrywać się np.: z granicami dawnych gmin warszawskich. Można też poradzić sobie z tym problemem wprowadzając bilety czasowe z tolerancją np.: dziesięciominutowego opóźnienia w godzinach największego nasilenia ruchu drogowego. Obecny elektroniczny system biletowy w Warszawie powinien podolać takiemu naliczaniu opłaty za przejazd.

Innym argumentem przeciwko biletom czasowym jest mała ich popularność wśród pasażerów. Zauważmy jednak, że cena tych biletów nie jest atrakcyjna dla pasażera. Korzystając z danych z tabeli V obliczony stosunek ceny biletu jednorazowego do czasowego godzinowego w Warszawie wynosi 2,40/3,60. W Krakowie jest on znacznie korzystniejszy – 2,40/3,00, i tam z biletów tych korzysta znacznie więcej osób, a wręcz są one popularniejsze od biletów jednorazowych. Przypomnijmy też, że wiele miast zrezygnowało w ogóle z biletów jednorazowych i podstawową formą opłaty za przejazd jest w nich bilet czasowy.

Następnie faktem jest, że bilety czasowe są w Warszawie praktycznie nie do kupienia, gdyż kioskarze, a często też i podróżni, nie orientują się w zbyt skomplikowanym systemie biletowym Warszawy. W efekcie punkty sprzedaży biletów nie oferują biletów

czasowych. Przy wymienionych zaletach biletu czasowego, jest to wręcz argument za likwidacją biletów jednorazowych.

Bilety czasowe w przeciwieństwie do biletów jednorazowych, wykorzystują także praktycznie jako jedyne możliwości nowego elektronicznego systemu kasowników w Warszawie. Likwidacja tych biletów podważy zasadność zakupu przez miasto tego systemu, gdyż w obiegu pozostaną bilety, które same lub ich odpowiedniki, z powodzeniem mogłyby być używane w systemie mechanicznego kasowania.

Konkludując bilety czasowe powinny stać się, obok lub zamiast biletów jednorazowych, podstawową formą opłaty za przejazd w Warszawie. W przypadku jednoczesnego występowania obu rodzajów

biletów, bilety czasowe powinny mieć porównywalną cenę, lub nawet być tańsze od biletów jednorazowych. Ich zalety związane z możliwością dokonywania przesiadek w sytuacji coraz mniejszej ilości bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w mieście i perspektywy integracji biletów ZTM i PKP są niezaprzeczalne. Wiele miast zdecydowało się na likwidację biletów jednorazowych, a pozostawienie jedynie biletów czasowych. Były to głównie miasta z całą gamą środków komunikacji miejskiej, w których przesiadki są możliwe i częste. W Warszawie też taka sytuacja występuje i bilety czasowe stwarzają w niej korzystny obraz komunikacji miejskiej, przyjaznej dla każdego podróżnego, nie tylko dla wybranych.

Obecny regulamin przewozu osób i bagażu środkami transportu zbiorowego w Warszawie nie jest korzystny dla pasażerów. W regulaminu wynika, że pasażer nie ma w Warszawie prawa, np.: do odszkodowania za spóźnienie pojazdu, czy doznanie uszczerbku na zdrowiu w wyniku niebezpiecznej jazdy kierowcy. Poza tym konstrukcja regulaminu przewozu osób i bagażu, zawiera cały szereg obowiązków nakładanych na pasażera pojazdu. Wobec pasażera nie ma też żadnych obowiązków przewoźnik. Obecnie także w Warszawie przewóz rowerów nie jest dozwolony w tramwajach i autobusach ZTM. Rowery można przewozić jedynie w metrze. Taka sytuacja nie jest korzystna dla korzystających z roweru. W przypadku awarii roweru, zmuszeni są oni w większej części miasta, albo do porzucenia swojego pojazdu, albo prowadzenia go pieszo, bez możliwości przetransportowania do miejsca zamieszkania.

Ta sytuacja jednostronnej przewagi przewoźnika na pasażerem jest niedopuszczalna w demokratycznym państwie i nie jest przyjazna dla podróżnych. Poza tym polityka transportowa miasta stwierdza w punkcie F.4, że celem miasta jest „faworyzowanie energooszczędnych i mniej obciążających środowisko środków transportu osób i towarów (transport zbiorowy we wszystkich formach, ruch rowerowy, ruch pieszy).” Należy stwierdzić, że obecna konstrukcja regulaminu nie spełnia tego celu polityki.

W wielu krajach to przewoźnik ma obowiązki wobec podróżnego, natomiast podróżnemu zapewnia się różne prawa. W Bratysławie regulamin przewozu osób wymienia aż 17 obowiązków przewoźnika, oraz zapewnia możliwość reklamacji dla pasażera<sup>5</sup>. Obowiązki przewoźnika określa także regulamin przewozu osób i bagażu środkami komunikacji miejskiej w Bydgoszczy<sup>6</sup>. W Krakowie przewóz rowerów w autobusach i tramwajach jest dozwolony, pod pewnymi warunkami<sup>7</sup>. Podobnie w Szczecinie, Toruniu nie ma zakazu przewozu roweru w środkach komunikacji publicznej i traktowany jest on jak zwykły ponadwymiarowy bagaż. Jakkolwiek podróżny z takim bagażem może być wyproszony z pojazdu w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa dla innych podróżnych. W Gdyni

możliwość przewiezienia roweru autobusem jest zagwarantowana, choć prawo odmowy takiego przewozu ma kierowca.

A zatem aby polepszyć jakość komunikacji zbiorowej w Warszawie wskazane jest, aby przewoźnik podjął się służenia podróżnemu informacją, pomocą i innymi działaniami, co powinno mieć odzwierciedlenie w regulaminie przewozów. Przynajmniej przewoźnicy powinni mieć obowiązki ogólne, zgodne z celami polityki transportowej miasta, czyli np.: podnoszenie jakości funkcjonalnej, komfortu podróżowania; rozwój systemu informowania pasażerów; uwzględnienie potrzeb pasażerów niepełnosprawnych<sup>8</sup>. Natomiast pasażerowi powinno się zapewnić podstawowe prawa, których złamanie pociągałoby przewoźnika do odpowiedzialności. Ustalenie takich nowych zasad w regulaminie przewozów na pewno zmusi przewoźników do polepszenia jakości świadczonych usług i w efekcie zwiększy liczbę pasażerów w komunikacji publicznej w Warszawie, a zatem i przychody z biletów.

W świetle powyższej krótkiej analizy nasuwa się także sugestia, aby umożliwić rowerzystom przewóz rowerów bez ograniczeń, lub tylko w określonych wypadkach, także autobusami i tramwajami w Warszawie. Wymagałoby to skreślenia w paragrafie 17 regulaminu przewozu bagażu i osób środkami gminnego transportu zbiorowego

---

<sup>5</sup> [www.imhd.sk](http://www.imhd.sk)

<sup>6</sup> <http://www.zdmikp.bydgoszcz.pl/4>

<sup>7</sup> [www.mpk.krakow.pl](http://www.mpk.krakow.pl)

---

<sup>8</sup> Punkty B.3, B.6, B.7 polityki transportowej miasta Warszawy.

w Warszawie, punktu 2-go. Za przewóz mogłaby być pobierana opłata, ale wskazane byłoby, aby pasażerowie korzystający z biletów 60-cio, 90-cio i 120-to minutowych oraz innych okresowych mogli przewozić rowery bez dodatkowych opłat. To rozwiązanie prowadziło do znacznego zwiększenia popularności roweru w mieście, a także komunikacji zbiorowej, czyli spełniałoby wymieniony wcześniej cel polityki transportowej.

Obecne stanowisko władz miasta, jest takie, że proponowane rozwiązanie jest niedopuszczalne ze względu na ustawowy obowiązek przewoźnika zapewnienia bezpie-

czeństwa pasażerom podczas przejazdu. Utrzymuje się, że rower wprowadza zagrożenie bezpieczeństwa pasażerów. Nie jest to być argument przekonujący, ponieważ przewóz rowerów w tramwajach i autobusach dopuszczono w innych miastach, jak już wspomniano np.: w Krakowie. Dodatkowo paragrafy 14-16 w punkcie 2 obecnego regulaminu chronią pasażerów przed konfliktami wywołowanymi przewozem bagażu. Aby jeszcze wzmocnić ochronę pasażerów, można dopuścić, aby kierowca zabronił przewożenia roweru w przypadku dużego zatłoczenia w pojeździe.

## R A P O R T : Wnioski i rekomendacje

Na podstawie przedstawionej analizy, w związku z proponowanymi zmianami w taryfie i regulaminie przewozu komunikacją miejską przedstawiamy następujące wnioski:

- Pomimo przesłanek wynikających z porównania cen biletów okresowych i jednorazowych w Warszawie i innych miastach Polski, za postulowaną zmianą taryfy przewozowej, zmiana ta nie będzie korzystna, ani dla miasta, ani dla pasażerów komunikacji miejskiej. Szczególnie zmiana ta łamie uchwalone cele i zasady zawarte w polityce transportowej miasta.
- W związku z obniżonymi cenami za parkowanie w centrum Warszawy, postulowana zmiana cen biletów będzie stymulować wzrost ruchu samochodowego w mieście. W wyniku tego nasilą się wszystkie negatywne zjawiska z tym związane, od zatłoczenia drogowego, po wzrost emisji spalin.
- Zmiana cen spowoduje dalszy ubytek pasażerów komunikacji zbiorowej na rzecz transportu indywidualnego samochodowego, w konsekwencji nie zapewniając spodziewanych przychodów i nie wpływając pozytywnie na jakość transportu publicznego w mieście.
- Zmiana taryfy nie jest uzasadniona wzrostem jakości podróżowania komunikacją miejską. W szczególności brak jest planu poprawy jakości transportu publicznego w Warszawie, obejmującego zwłaszcza wprowadzanie priorytetów w ruchu drogowym dla pojazdów transportu zbiorowego.
- Likwidacja biletów 60-cio i 90-cio dniowych spowoduje utrudnienia w integracji systemu taryfowego miasta min.: z koleją i znacznie zmniejszy atrakcyjność oferty przewozowej ZTM. Uniemożliwi także zmianę, już obecnie niekorzystnej, oferty w zakresie częstotliwości kursowania środków komunikacji.
- Zlikwidowanie biletów czasowych spowoduje niewykorzystanie możliwości systemu kasowania i kontroli biletów firmy

Monetel, podważając wysokie koszty jego zakupu przez miasto.

- Niska popularność biletów czasowych nie wynikała z braku ich zalet dla pasażerów. Ceny tych biletów nie były konkurencyjne wobec biletów jednorazowych, a ZTM nie przeprowadzał żadnych zmian w relacjach tych cen – nie badał rynku w zakresie ich popularności. Bilety te nie były także dostępne w wielu punktach sprzedaży, prawdopodobnie z powodu zbyt dużego skomplikowania taryfy biletowej.
- Obecny regulamin przewozu osób i bagażu środkami transportu zbiorowego w Warszawie jest niekorzystny dla pasażerów. W szczególności zawiera zbyt dużo obowiązków nakładanych na podróżnego, nie dając mu żadnych praw i nie zobowiązując przewoźnika do odpowiedniej jakości przewozów.
- Wprowadzenie przewozu rowerów tramwajami i autobusami, jest możliwe bez szkody dla innych pasażerów komunikacji zbiorowej. Możliwość ta zwiększy popularność roweru w mieście i spełniając cele polityki transportowej miasta, przyczyni się do poprawy jakości systemu transportowego w mieście.

Na podstawie powyższych wniosków rekomendujemy:

- Zaniechanie podwyżki cen biletów okresowych, która spowoduje wzrost ruchu samochodowego w mieście. Jednocześnie wnosimy o ustalenie parytetu opłat za godzinę parkowania i ceny podstawowego biletu komunikacji miejskiej, który uniemożliwiałby takie podwyżki.
- Postulujemy podwyżkę opłat z korzystanie z miejsc parkingowych w centrum miasta, które to opłaty ostatnio obniżono. Należy także rozszerzyć strefę płatnego parkowania. Środki uzyskane z tego tytułu

proponujemy przeznaczyć na poprawę jakości komunikacji zbiorowej w Warszawie zgodnie z celem polityki transportowej miasta.

- Wnioskujemy o uproszczenie systemu biletowego w Warszawie, jednak o pozostawienie przede wszystkim biletów czasowych (60-cio, 90-cio i 120-to minutowych), a rezygnację np.: z biletów jednorazowych. Ceny biletów czasowych powinny być porównywalne z ceną biletów jednorazowych, przez co zwiększy się ich atrakcyjność.
- Pozostawienie biletów czasowych w taryfie opłat za przejazd komunikacją zbiorową w Warszawie przyczyni się do ułatwienia integracji systemu biletowego ZTM i PKP. Wnosimy o jak najszybszą integrację tych

systemów biletowych z użyciem tego rodzaju biletów.

- Wnioskujemy o poprawienie regulaminu przewozu osób i bagażu komunikacją zbiorową w Warszawie. W szczególności wymagamy, aby nałożono na przewoźników obowiązek zapewnienia odpowiedniej jakości przewozów i informacji dla pasażera. Domagamy się większych praw dla pasażerów komunikacji publicznej.
- Wnioskujemy o umożliwienie przewozu rowerów we wszystkich pojazdach komunikacji publicznej w Warszawie. Przewóz ten powinien być darmowy dla pasażerów korzystających z biletów okresowych.

---

**CENTRUM ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU**  
**jest projektem**  
**STOWARZYSZENIA ZIELONE MAZOWSZE**

---

**Wszelkie pytania dotyczące raportu należy kierować na adres:**  
**CENTRUM ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU**  
**Stowarzyszenie „Zielone Mazowsze”**  
**ul. Nowogrodzka 46 lok. 6**  
**00-695 Warszawa**  
**tel./fax.: (22) 6217777**



Niniejszy dokument został opublikowany dzięki pomocy finansowej Unii Europejskiej. Poglądy w nim wyrażone należą do Stowarzyszenia Zielone Mazowsze i nie odzwierciedlają w żadnym razie oficjalnego stanowiska Unii Europejskiej.

