

Autopoprawka
Prezydenta Miasta Łodzi
z dnia 16 marca 2005 r.

do projektu uchwały Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie ustalania opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi

W projekcie uchwały Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie ustalania opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi (Druk nr 12/2005), wprowadza się następujące zmiany:

1. podstawa prawna uchwały otrzymuje brzmienie:

„Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591; z 2002 r. Nr 23, poz. 220, Nr 62, poz. 558, Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271 i Nr 214, poz. 1806; z 2003 r. Nr 80, poz. 717 i Nr 162, poz. 1568 oraz z 2004 r. Nr 102, poz. 1055, Nr 116, poz. 1203), art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 5 lipca 2001 r. o cenach (Dz. U. Nr 97, poz. 1050; z 2002 r. Nr 144, poz. 1204; z 2003 r. Nr 137, poz. 1302 oraz z 2004 r. Nr 96, poz. 959 i Nr 210, poz. 2135), art. 34a ust. 2 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601; z 2001 r. Nr 125, poz. 1371; z 2002 r. Nr 113, poz. 984 i Nr 130, poz. 1112; z 2003 r. Nr 149, poz. 1452 i Nr 211, poz. 2049 oraz z 2004 r. Nr 97, poz. 962, Nr 160, poz. 1678 i Nr 281, poz. 2780)”,

2. załącznik Nr 1 do projektu uchwały otrzymuje brzmienie jak załącznik Nr 1 do niniejszej autopoprawki,

3. w załączniku Nr 2 do projektu uchwały punkty 1.1 i 1.2 otrzymują następujące brzmienie:

1.1	bilet jednorazowy, za jeden przejazd, kasowany, bez możliwości przesiadania: na liniach dziennych i nocnych	1,90	0,95
1.2	Bilet jednorazowy, czasowy, kasowany, z możliwością przesiadania się, ważny od momentu skasowania na liniach dziennych i nocnych w czasie:		
a)	60 minut	2,80	1,40
b)	24 godzin	8,40	4,20

Uzasadnienie

1. Autopoprawka do projektu uchwały wprowadza zmianę w zakresie jej podstawy prawnej. Jest to spowodowane wejściem w życie z dniem 31 stycznia 2005 r. zmiany treści art. 34 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 z późniejszymi zmianami), dokonanej przez art. 1 pkt 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2004 r. o zmianie ustawy – Prawo przewozowe (Dz. U. Nr 281, poz. 2780). Jednocześnie, tym samym aktem prawnym, w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe dodano art. 34a, w którym zawarto delegację dla rady gminy, rady powiatu lub sejmiku województwa do określania sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych, odpowiednio w odniesieniu do transportu zbiorowego, gminnego, powiatowego i wojewódzkiego. Stosownie do powyższych zmian, w podstawie prawnej uchwały, treść „art. 34 ust. 2 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe” zmienia się na „art. 34a ust. 2 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe”.

2. W zakresie cen biletów, mając na celu zachowanie zasady korespondencyjności podróży (możliwości przesiadania się), co było podnoszone w szczególności w opinii związków zawodowych, modyfikacji ulegają zapisy punktów 1.1 i 1.2 załącznika nr 2 do projektu uchwały w sprawie ustalania opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi. Powyższa modyfikacja polega na uzupełnieniu taryfy opłat o 60-minutowy bilet czasowy, w cenie 2,80 zł (normalny) i 1,40 zł (ulgowy), oraz ustalenie ceny biletu 24-godzinnego w wysokości 8,40 zł (normalny) i 4,20 zł (ulgowy). Dodatkowo, celem dalszego ujednolicenia taryfy, proponuje się utrzymanie wysokości opłat na liniach nocnych, na poziomie równoważnym opłatom za przejazd dziennie.

3. W związku ze zmianami zawartymi w punktach 1 i 2, nowe brzmienie otrzymuje załącznik nr 1 do projektu uchwały Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie ustalania opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi.

Poniżej, przedstawiam szczegółowe uzasadnienie zmian zawartych w punktach 2 i 3:

I. INFORMACJE OGÓLNE

Dla wnikliwej analizy proponowanej taryfy i wysokości opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi, dokonano porównania z innymi miastami polskimi, przy czym przyjęto zasadę, że ze względu na skalę strumieni podróżnych i rozmiary sieci komunikacyjnej, celowe będzie uwzględnienie miast i obszarów zurbanizowanych charakteryzujących się zaludnieniem powyżej 500 tysięcy mieszkańców. To kryterium spełniają następujące miasta (obszary):

GOP (Górnośląski Okręg Przemysłowy)	2 320 tys. mieszkańców,
Warszawa -	1 690 tys. mieszkańców
Łódź -	775 tys. mieszkańców
Kraków -	758 tys. mieszkańców
Wrocław -	636 tys. mieszkańców
Poznań -	573 tys. mieszkańców

Dodatkowo, ze względu na specyfikę taryfy, w analizie uwzględniono dwa miasta o zaludnieniu niewiele poniżej 500 tys. mieszkańców, to jest:

Gdańsk -	460 tys. mieszkańców
Szczecin -	415 tys. mieszkańców

Analizując taryfy opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego zarówno w Polsce jak i w innych miastach Unii Europejskiej, wyodrębnić można trzy podstawowe rodzaje taryf. Są to:

TARYFA STAŁA

Taryfa stała upoważnia do przejazdu na dowolną odległość jednym pojazdem komunikacji miejskiej. Pasażer, realizujący podróż od początku do końca jedną linią, płaci tyle samo co pasażer jadący jeden przystanek.

TARYFA ODCINKOWA

Taryfa odcinkowa zakłada podział tras komunikacyjnych na określoną liczbę sekcji (odcinków). Odcinki mogą mieć wymiar przestrzenny lub czasowy, zaś ich długość może być jednakowa bądź różna. Zazwyczaj opłata za przejazd jest degresywna, co oznacza, że kolejne odcinki są dłuższe, a opłaty taryfowe za kolejne sekcje, są mniejsze od pierwszej. Taryfa odcinkowa, oparta o podział czasowy, obowiązuje obecnie w Łodzi.

TARYFA STREFOWA

Taryfa strefowa polega na podziale obszaru na określoną liczbę stref. W obrębie jednej strefy obowiązuje jedna taryfa. Przy każdym przekroczeniu strefy ponosi się dodatkową opłatę. Taryfę strefową stosuje się zazwyczaj na rozległych zurbanizowanych terenach, zaś zwiększenie opłaty następuje po przekroczeniu granicy (często jest to granica śródmieścia, miasta). W Łodzi brakuje tradycji stosowania tego typu taryfy. Zestawienie porównawcze rodzajów taryf zawiera Tabela nr 1.

Tabela nr 1 Rodzaje taryf stosowane obecnie w największych miastach w Polsce

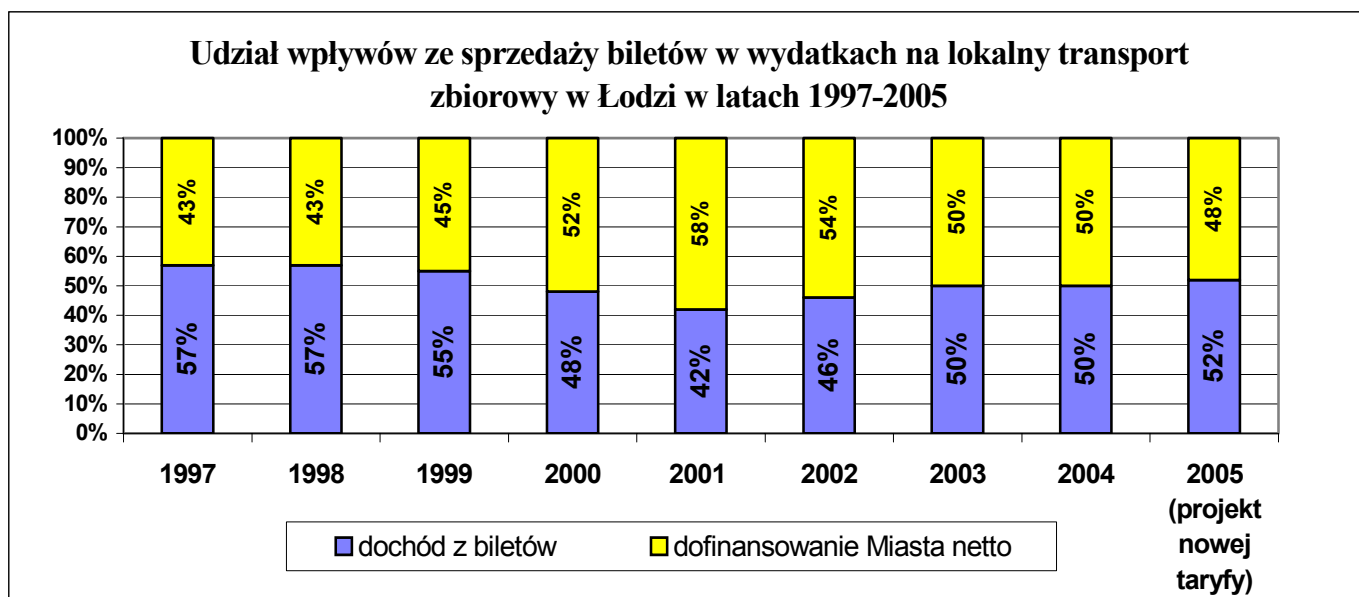
Ośrodek miejski	Rodzaj taryfy		
	stała	odcinkowa	strefowa
GOP (Górny Śląsk)	X		X
WARSZAWA	X	X	X
ŁÓDŹ		X	
KRAKÓW	X	X	
WROCŁAW	X		X
POZNAŃ		X	
GDAŃSK		X	
SZCZECIN		X	

II. OPIS OBOWIĄZUJĄCEJ TARYFY TRANSPORTU LOKALNEGO W ŁODZI

1. Wpływy z biletów lokalnego transportu zbiorowego w porównaniu z wydatkami

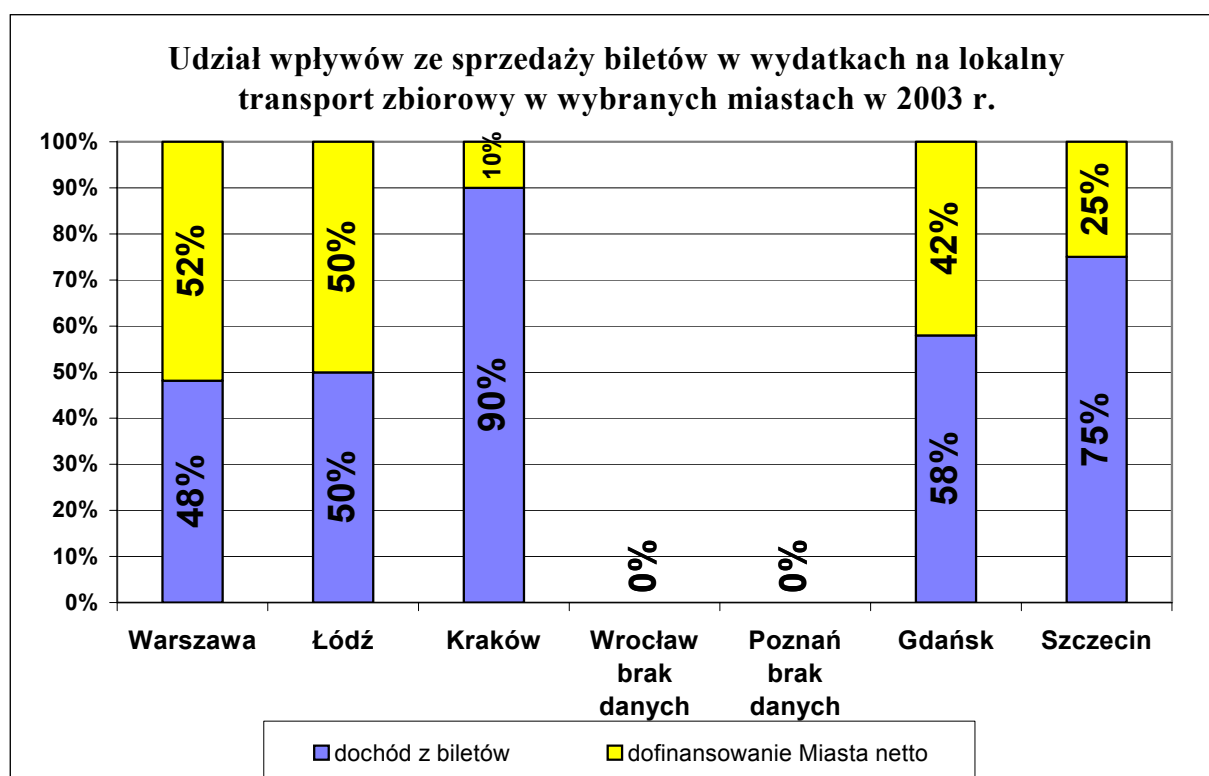
Do 1994 roku w Łodzi występowała wyłącznie taryfa stała. Uchwałą Nr LXVIII/604/93, z dnia 29 grudnia 1993 r., Rada Miejska w Łodzi wprowadziła, oprócz biletów jednorazowych, również bilety czasowe, ważne na liniach pospiesznych. Przez ponad dwa lata obowiązywała taryfa mieszana, w której podróż można było zrealizować zarówno na podstawie biletu jednorazowego jak i czasowego. W roku 1996 kolejna uchwała Rady Miejskiej Nr XXIX/333/96, z dnia 6 marca 1996 r., zniósła bilety jednorazowe, pozostawiając wyłącznie bilety czasowe. Do 1 marca 2000 roku najniższy przedział czasowy obejmował 30 minut. Uchwałą Nr XXIX/631/2000, z dnia 12 stycznia 2000 r., Rada Miejska wprowadziła dodatkowy przedział czasowy – 10-cio minutowy. Z perspektywy czasu można już ocenić, iż wprowadzenie biletu 10-cio minutowego spowodowało nadużywanie tego rodzaju biletu w stosunku do innych rodzajów biletów jednorazowych, a co za tym idzie, spadek dochodów gminy z tytułu opłat za korzystanie z komunikacji zbiorowej. Analizę porównawczą udziału wpływów ze sprzedaży biletów w wydatkach na komunikację miejską w latach 1997-2004 r. zawiera Wykres nr 1.

Wykres nr 1



Zestawienie porównawcze wpływów ze sprzedaży biletów w wydatkach na lokalny transport zbiorowy w innych miastach Polski zawiera Wykres nr 2.

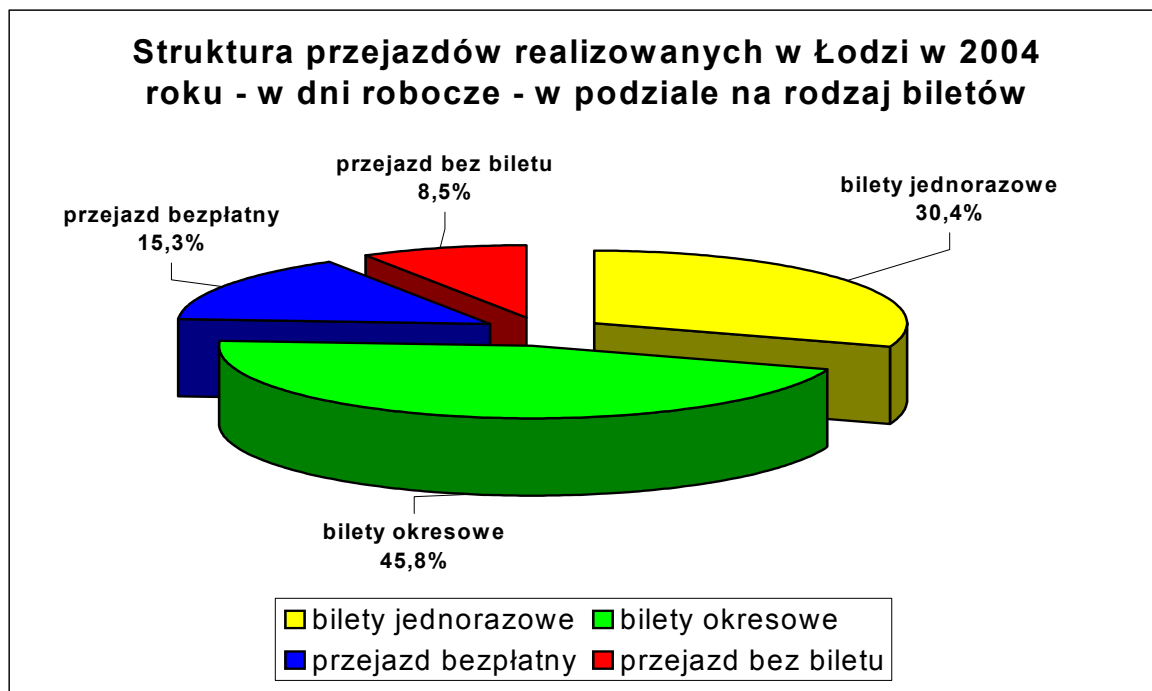
Wykres nr 2



2. Struktura przejazdów środkami lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi

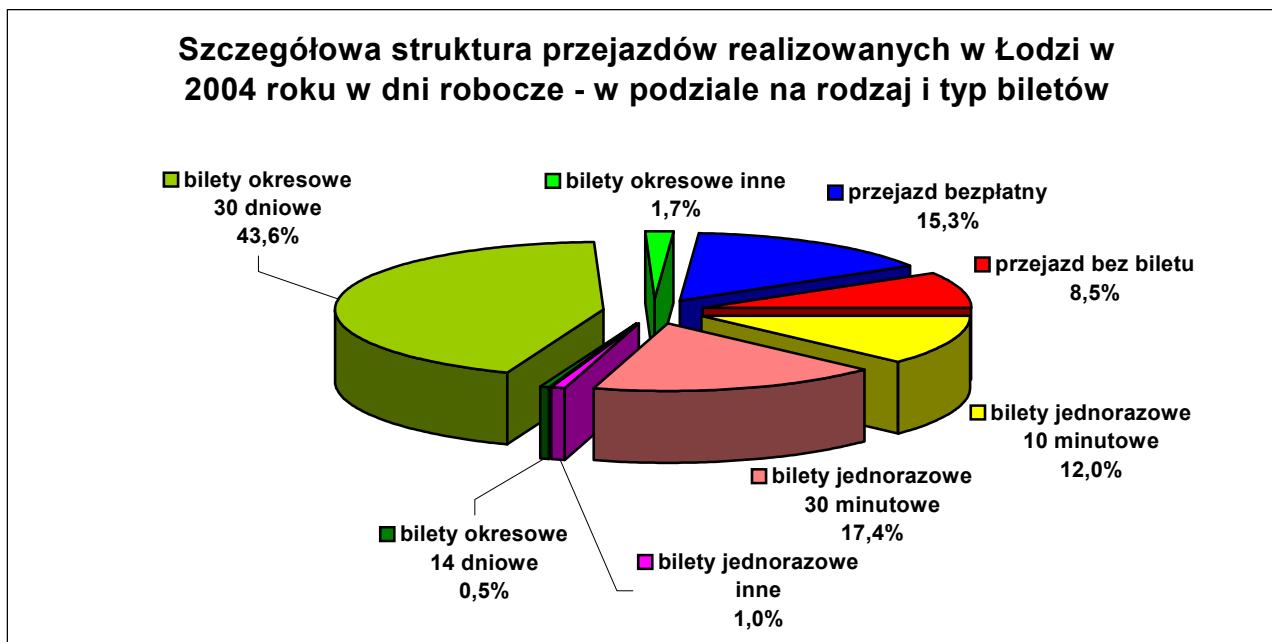
Od trzech lat Miasto Łódź zleca wykonanie badań struktury przejazdów pasażerów środkami komunikacji zbiorowej w Łodzi. Badania, wykonywane przez specjalistów z dziedziny komunikacji miejskiej, precyzyjnie określają wielkość przewozów (a także zakres ulg i zwolnień). Podstawową charakterystykę przewozów w Łodzi w roku 2004 w dni robocze przedstawiono na wykresie nr 3.

Wykres nr 3



Strukturę przejazdów określoną na wykresie nr 3 można dodatkowo uszczegółowić, w podziale na poszczególne typy biletów jednorazowych i okresowych. Struktura przejazdów, w podziale na rodzaj i typ biletów, przedstawia się wówczas następująco (wykres nr 4).

Wykres nr 4

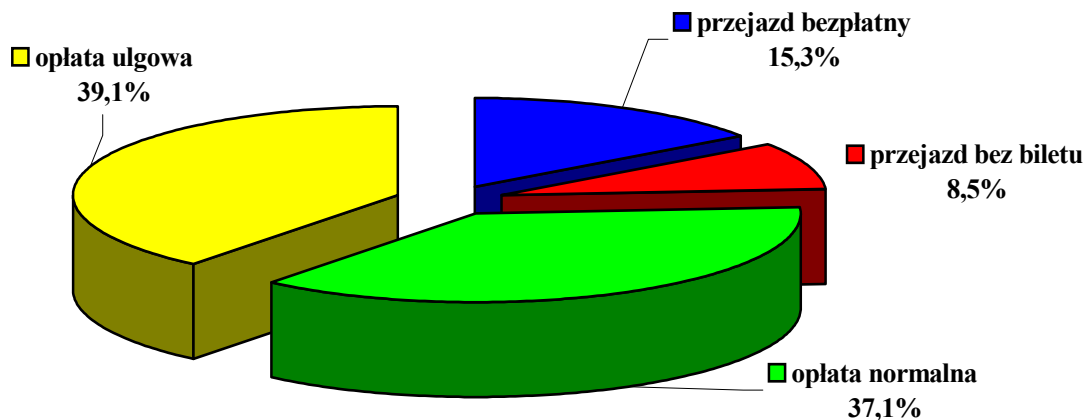


Jak widać na wykresie nr 4, dominującą grupą wśród podróży z biletami jednorazowych są podróże z biletami 30-minutowymi, natomiast wśród biletów okresowych, przeważają zdecydowanie bilety 30-dniowe (miesięczne).

Strukturę przejazdów realizowanych w Łodzi w 2004 roku w dni robocze można również analizować w podziale na stopień odpłatności: normalny, ulgowy, bezpłatny (Wykres nr 5).

Wykres nr 5

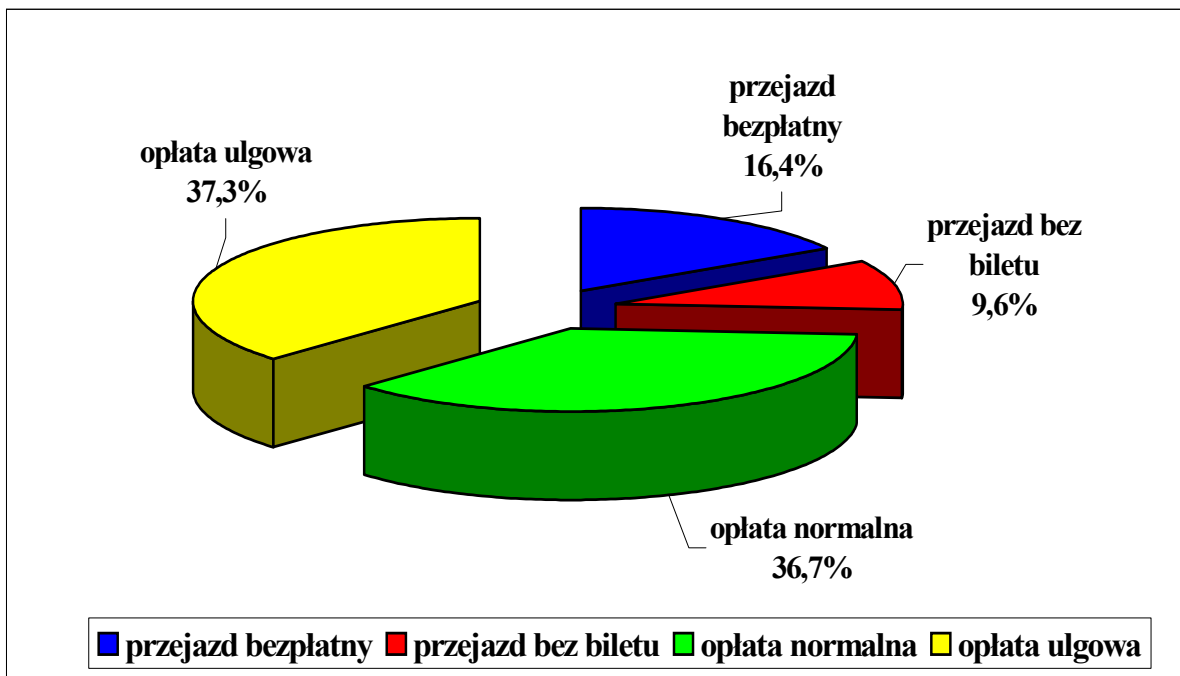
Struktura przejazdów realizowanych w Łodzi w 2004 roku w dni robocze - w podziale na stopień odpłatności



Jak widzimy na Wykresie nr 5, w dni robocze tylko 37,1% przejazdów jest dokonywana za opłatą normalną, zaś pozostałe 62,9 % są to przejazdy ulgowe, bezpłatne lub bez biletu. Proporcje przejazdów nie zmieniają się, gdy analizować będziemy nie tylko przejazdy w dni robocze, lecz również przeciętnie, we wszystkie dni tygodnia. Struktura przejazdów, w podziale na typ przejazdu, wygląda wówczas w następująco: (Wykres nr 6).

Wykres nr 6

Struktura przejazdów realizowanych w Łodzi w 2004 roku we wszystkie dni – w podziale na typ przejazdu



W rozliczeniu wszystkich dni tygodnia, zarówno roboczych, jak i sobót i dni świątecznych wynika, że **63,3%** przejazdów komunikacją miejską w Łodzi stanowią przejazdy ulgowe, bezpłatne lub bez biletu.

3. Struktura przejazdów ulgowych środkami lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi

W sektorze przejazdów ulgowych, wyróżnić można dwie zasadnicze grupy ulg.

a) **Ulg państwowe**, których obowiązek stosowania wynika ze stosownych zapisów ustawowych. Do tej grupy, w chwili obecnej, zaliczani są:

- studenci,
- kombataneci.

b) **Ulg gminne**, których zakres należy wyłącznie do kompetencji Rady Miejskiej w Łodzi.

Do tej grupy, w chwili obecnej, zaliczani są:

- uczniowie,
- emeryci, renciści,
- inwalidzi,
- młodzież niepełnosprawna,
- dzieci w wieku 4-7 lat,
- uczniowie praktykanci,

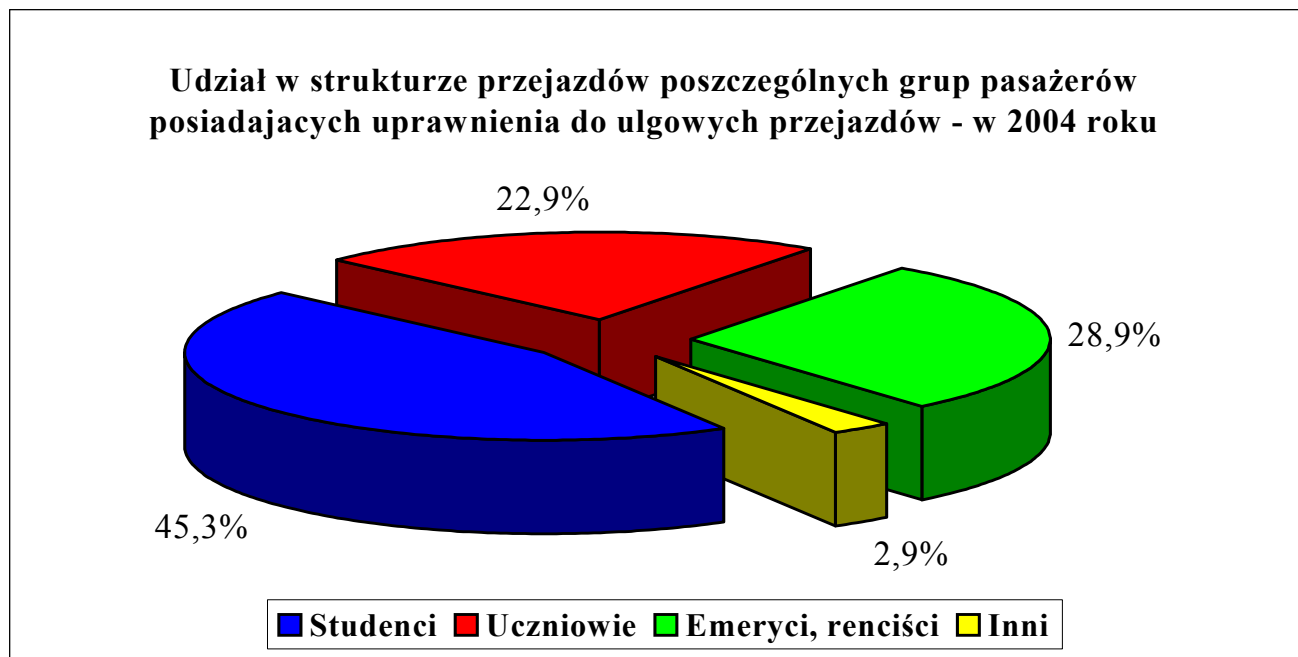
Udział procentowy poszczególnych grup posiadających uprawnienia do przejazdów ulgowych, wraz z szacunkiem zmniejszenia dochodów miasta z tego tytułu przedstawia tabela nr 2 i Wykres nr 7.

Tabela nr 2

Struktura przejazdów ulgowych w Łodzi w 2004 roku wraz z szacunkiem zmniejszenia dochodów Miasta Łodzi

Grupy uprawnione do 50% ulgi	Udział w %	zmniejszenie dochodów (w mln zł)
Studenci	45,3 %	21,03
kombataneci	0 %	0
Łącznie ulgi państwowe	45,3 %	21,03
Uczniowie	22,9 %	10,62
Emeryci, renciści	28,9 %	13,39
Inwalidzi	2,1 %	0,98
Młodzież niepełnosprawna	0,0 %	0,02
Dzieci w wieku 4 – 7 lat	0,8 %	0,35
Uczniowie praktykanci	0,0 %	0,02
Łącznie ulgi gminne	54,7 %	25,38
RAZEM ULGI PAŃSTWOWE I GMINNE	100 %	46,41

Wykres nr 7



Struktura przejazdów bezpłatnych środkami komunikacji zbiorowej.

W segmencie przejazdów bezpłatnych, podobnie jak przy przejazdach ulgowych, wyróżnić można dwie główne grupy uprawnień:

a) **Uprawnienia państwowe**, których obowiązek stosowania wynika ze stosownych zapisów ustawowych. Do tej grupy, w chwili obecnej, zaliczani są:

- posłów i senatorowie,
- inwalidzi wojenni i wojskowi,
- uczniowie szkół specjalnych i ich przewodnicy.

b) **Uprawnienia gminne**, których zakres, należy do wyłącznej kompetencji Rady Miasta. Do tej grupy, w chwili obecnej, zaliczani są:

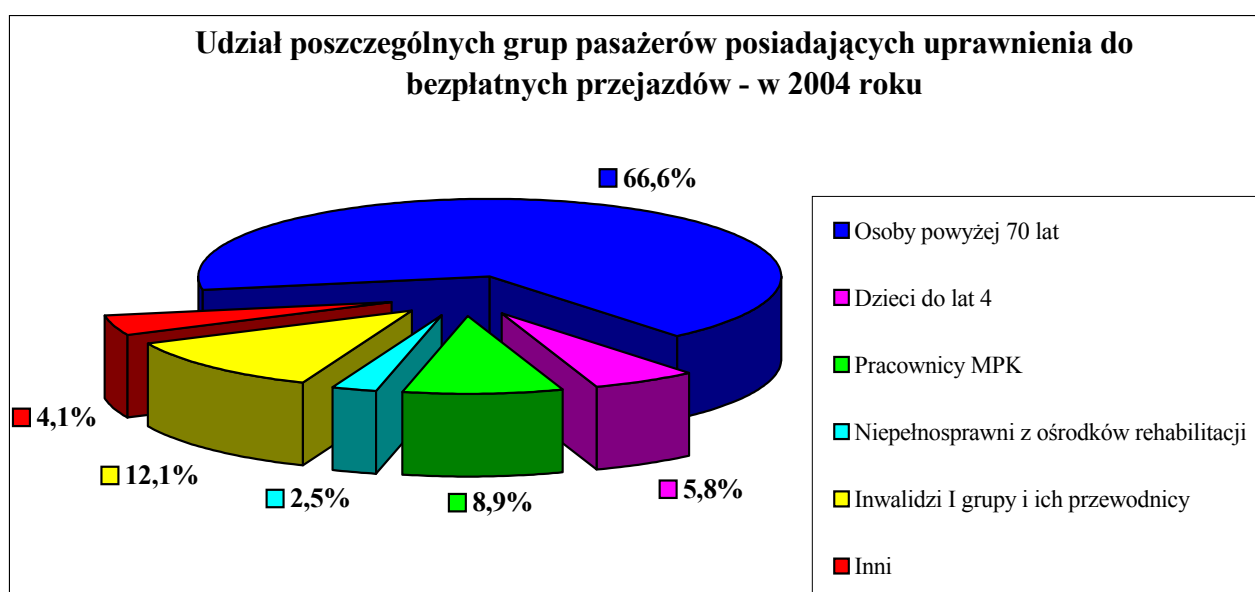
- radni,
- inwalidzi I grupy i ich przewodnicy,
- osoby powyżej 70 lat,
- dzieci w wieku do lat 4,
- dzieci z domów dziecka,
- policja, straż miejska,
- pracownicy MPK,
- niepełnosprawni z ośrodków rehabilitacji,
- i przejściowo, osoby bezrobotne poszukujące pracy, z kartą aktywnego poszukiwania pracy.

Strukturę przejazdów bezpłatnych, wraz z szacunkiem zmniejszenia dochodów Miasta Łodzi z tego tytułu przedstawia Tabela nr 3 i Wykres nr 8.

Tabela nr 3 Struktura przejazdów bezpłatnych w Łodzi w 2004 roku wraz z szacunkiem zmniejszenia dochodów Miasta Łodzi

Grupy uprawnione do bezpłatnych przejazdów	Udział w %	zmniejszenie dochodów (w mln zł)
Posel, senator	0,1 %	0,03
Inwalidzi wojenni i wojskowi	0,6 %	0,14
Uczniowie szkół specjalnych i ich przewodnicy	1,0 %	0,25
Łącznie ulgi państwowe	1,7 %	0,42
Radni	0,1 %	0,02
Inwalidzi I grupy i ich przewodnicy	12,1 %	2,91
Osoby ociemniałe i ich przewodnicy	1,0 %	0,24
Osoby powyżej 70 lat	66,6 %	16,00
Dzieci w wieku do lat 4	5,8 %	1,39
Dzieci z domów dziecka	0,6 %	0,15
Policja, straż miejska	0,7 %	0,16
Pracownicy MPK	8,9 %	2,15
Niepełnosprawni z ośrodków rehabilitacji	2,5 %	0,59
Łącznie ulgi gminne	98,3 %	23,61
RAZEM ULGI PAŃSTWOWE I GMINNE	100 %	24,03

Wykres nr 8

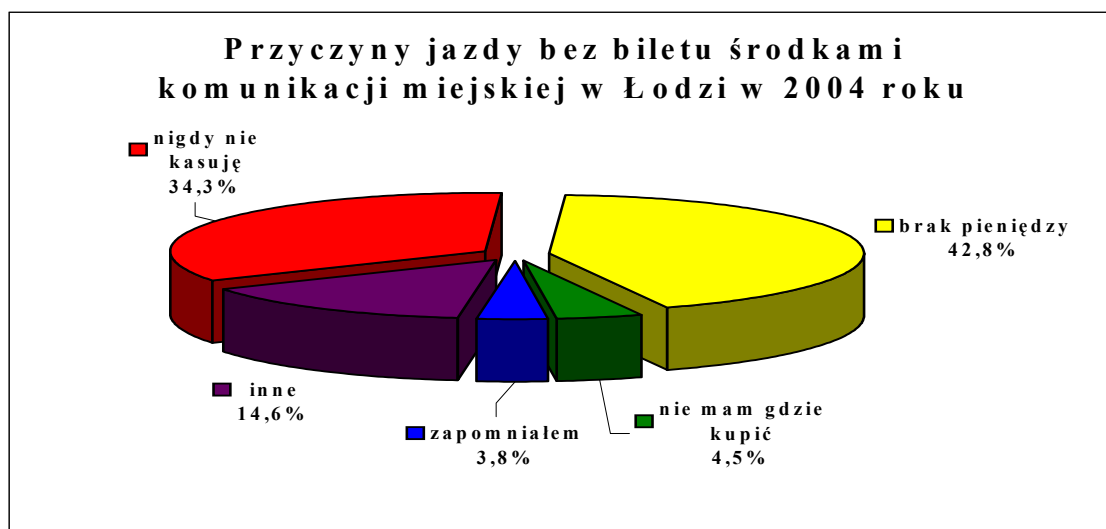


Z analizy porównawczej przedstawionej w Tabeli nr 3 i wykresie nr 8 wynika, że z tytułu uprawnień do ulg i bezpłatnych przejazdów lokalnym transportem zbiorowym w Łodzi,

zmniejszenie dochodów budżetu Miasta Łodzi można oszacować na kwotę brutto około 70 mln zł. Z tej kwoty, ulgi państwowe wynoszą około 21 mln zł, natomiast ulgi gminne, wprowadzone przez Radę Miejską w Łodzi dają kwotę około 49,0 mln zł. W szacunku nie uwzględniono zmniejszenia dochodów z tytułu wprowadzenia bezpłatnych przejazdów dla osób bezrobotnych poszukujących pracy, w ramach karty aktywnego poszukiwania pracy. Szacuje się, na podstawie badań w 2003 roku, że zmniejszenie dochodów z tego tytułu wynosi około 2,8 mln zł.

Dodatkowo, stosownie do przeprowadzonych w 2004 roku badań struktury przejazdów pasażerów środkami komunikacji zbiorowej w Łodzi, udział podróży bez biletu szacuje się na poziomie 9,6 %. Przyczyny przejazdów bez biletu zawiera Wykres nr 9.

Wykres nr 9



III. PROPOZYCJE ZMIANY TARYFY OPŁAT LOKALNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W ŁODZI W 2005 ROKU.

1. Wady obecnie stosowanej w Łodzi taryfy opłat.

Po prawie dziesięcioletnich doświadczeniach z taryfą czasową zauważyć można następujące wady tego rodzaju systemu taryfowego:

- duże różnice w cenach kolejnych odcinków (1,50 zł., 2,20 zł., 3,30 zł., 4,40 zł.)
- duża liczba nominałów biletów, która powoduje wzrost kosztów druku i dystrybucji,
- konstrukcja i ceny kolejnych odcinków powodują skłonność pasażerów do zaniżania czasu podróży, opóźniania kasowania biletu, przekraczania czasu podróży,
- częste konflikty na linii kontroler – pasażer.

2. Cele wprowadzenia nowej taryfy opłat w Łodzi.

- uproszczenie cennika, który powinien być zrozumiały i łatwy do zapamiętania dla pasażerów - jeden lub dwa podstawowe rodzaje biletów,
- zmniejszenie zakresu konfliktowości na linii pasażer - kontroler - jeden wskazany pojazd lub/oraz jeden przedział czasowy,
- uproszczenie systemu kontroli,
- zapobieżenie nagminnie stosowanym praktykom jazdy ponad przewidziany biletom czas,

- poprawa konkurencyjności biletów okresowych, w tym w szczególności biletów na całą sieć, jako najwygodniejszych dla pasażera, stymulujących ruchliwość komunikacją zbiorową,
- poprawa konkurencyjności biletów 3- i 7-dniowych.

Dodatkowo, celem zachowania korespondencyjności podróży (możliwości przesiadania się) na podstawie jednego biletu, proponuje się uzupełnienie projektu taryfy opłat z dnia 26 stycznia 2005 roku, poprzez wprowadzenie 60-minutowego biletu normalnego czasowego w wysokości 2,80 zł,

3. Propozycje nowych cen biletów jednorazowych i okresowych w 2005 roku, w porównaniu do obecnie obowiązującej taryfy,

Propozycje nowych cen biletów jednorazowych i okresowych w 2005 roku, w porównaniu do obecnie obowiązującej taryfy, zawiera Tabela nr 4.

Tabela nr 4

(wzrost cen zaznaczony kolorem czerwonym, spadek cen kolorem zielonym)

Typ biletu	Taryfa obecna		Nowa taryfa	
<i>Bilet jednorazowy:</i>	n	u	n	u
jednoprzejazdowy	-	-	1,90	0,95
10-minutowy	1,50	0,75	-	-
30-minutowy	2,20	1,10	-	-
60-minutowy	3,30	1,65	2,80	1,40
<i>Bilety okresowe</i>				
Bilet 3-dniowy	24,00	12,00	20,00	10,00
Bilet 7-dniowy	40,00	20,00	30,00	15,00
Bilet 30-dniowy imienny trasowany	50,00	25,00	56,00	28,00
Bilet 30-dniowy imienny sieciowy	88,00	44,00	88,00	44,00
Bilet 30-dniowy na okaziciela sieciowy	100,00	50,00	100,00	50,00
Bilet semestr. 4-miesięczny trasowany	-	85,00	-	85,00
Bilet semestr. 5-miesięczny trasowany	-	106,00	-	106,00
Bilet 12-miesięczny imienny sieciowy	900,00	450,00	900,00	450,00
Bilet 12-miesięczny na okaziciela sieciowy	1030,00	515,00	1030,00	515,00

4. Porównanie proponowanych cen biletów jednorazowych i okresowych z cenami w innych dużych miastach Polski.

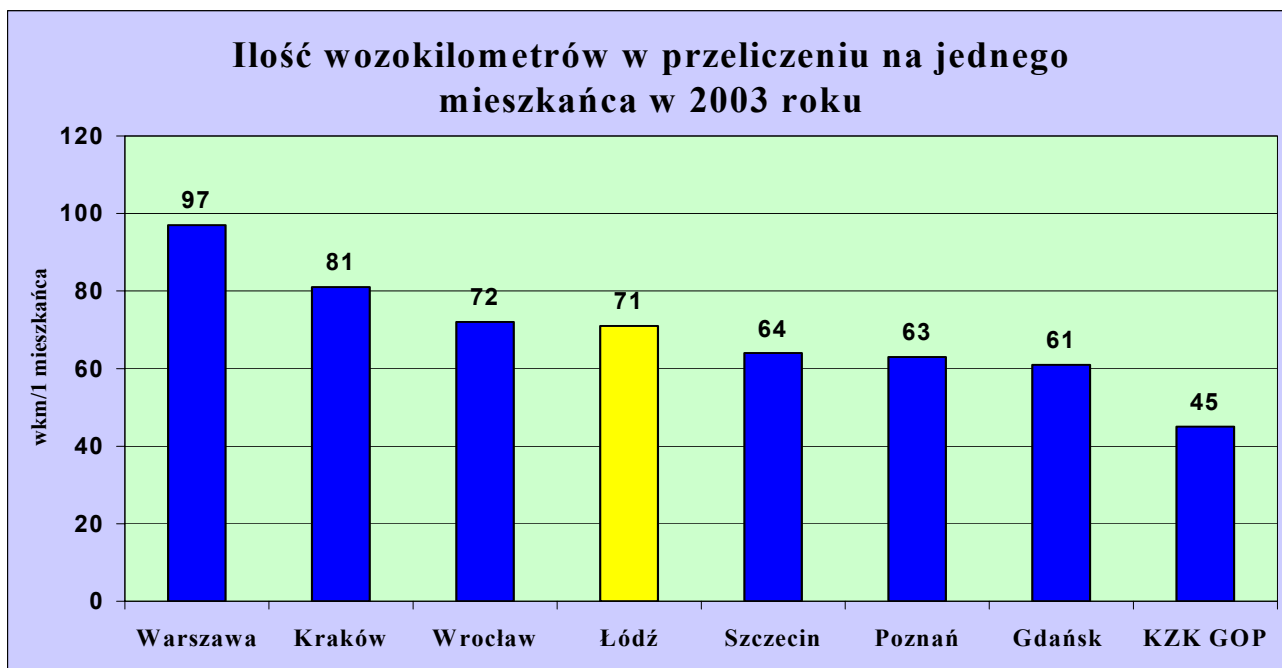
4.1 Założenia ogólne analizy porównawczej.

Chcąc dokonać analizy porównawczej cen biletów komunikacji miejskiej w Łodzi z cenami w innych miastach, należy ująć w rozważaniach wyłącznie miasta o podobnej skali przewozów i rozmiarach sieci komunikacyjnej. W tym celu, w analizie porównawczej uwzględniono 8 miast i obszarów zurbanizowanych, charakteryzujących się zaludnieniem powyżej 400 tysięcy mieszkańców. Zgodnie z przedstawionymi wcześniej założeniami, są to: GOP (Górnośląski okręg Przemysłowy), Warszawa, Łódź, Kraków, Wrocław, Poznań, Gdańsk i Szczecin. Należy jednak pamiętać, że miasta te, pomimo podobnej skali demograficznej, charakteryzują się również wewnętrznym zróżnicowaniem w zakresie poziomu świadczonych usług transportu publicznego. Miarą poziomu natężenia tego rodzaju usług są najczęściej następujące wskaźniki:

- ilość wozokilometrów na 1 mieszkańca,
- ilość wozokilometrów na 1 kilometr kwadratowy.

Poziom tych wskaźników w poszczególnych miastach jest o tyle istotny, że np. miasta o mniejszym natężeniu usług komunikacyjnych mogą wprowadzić np. bilet 10 lub 20-minutowy, wiedząc, że ze względu na niskie nasycenie obszaru usługami komunikacyjnymi, udział tego typu biletów w ogólnych wpływach z taryfy będzie miał charakter marginalny. Szczegółowe zestawienie porównawcze poziomu usług komunikacyjnych, wyrażone ilością wozokilometrów w przeliczeniu na 1 mieszkańca i 1 km kw. zawierają wykresy nr 10 i 11.

Wykres nr 10



Wykres nr 11



Jednocześnie, należy zauważyć, że dochodowość ze sprzedaży biletów (w przeliczeniu na 1 wozokilometr) w Łodzi jest jedną z najniższych i w porównaniu z innymi miastami przedstawia się następująco (Wykres nr 12):

Wykres nr 12



4.2 Porównanie cen biletów jednorazowych jednoprzejazdowych.

Propozycja wprowadzenia w Łodzi w 2005 roku biletu jednoprzejazdowego, poprzedzona została analizą wysokości cen tego typu biletu w innych miastach. W rozważanych 7 największych miastach polskich, bilet ten występuje w czterech miastach, a jego cena kształtuje się następująco (Tabela nr 5):

Tabela nr 5

Rodzaj biletu	ŁÓDŹ	Wrocław	GOP	Warszawa	Kraków	<i>Poznań</i>	<i>Gdańsk</i>	<i>Szczecin</i>
bilet jednoprzejazdowy	1,90 zł	2,00 zł	2,30 zł	2,40 zł	2,50 zł	brak	brak	brak

4.3. Analiza porównawcza kosztów podróży z biletami jednorazowymi – jednoprzejazdowymi i czasowymi.

Zgodnie z informacją podaną w Rozdziale I, 8 największych miast polskich stosuje zróżnicowaną taryfę opłat, w niektórych przypadkach niemożliwą do porównania. Np. Poznań, który wykorzystuje wyłącznie taryfę czasową, dla linii pośpiesznych i sezonowych stosuje bilety w wysokości dwukrotności biletu za przejazdy normalne. Szczegółowe zestawienie, w obszarze czasowym od 0 do 60 minut, zawiera Tabela nr 6.

Tabela nr 6

Czas przejazdu	ŁÓDŹ	Wrocław	GOP	Warszawa	Kraków	Poznań		Gdańsk	Szczecin
						linie normalne	linie pociągowe		
do 10 minut bez przesiadki	1,90 zł	2,00 zł	2,30 zł	2,40 zł	2,50 zł	1,20 zł	2,40 zł	1,40 zł	1,90 zł
do 30 minut bez przesiadki	1,90 zł	2,00 zł	2,30 zł	2,40 zł	2,50 zł	2,40 zł	4,80 zł	2,80 zł	2,90 zł
do 30 minut z jedną przesiadką	2,80 zł	4,00 zł	4,60 zł	3,60 zł	3,10 zł	2,40 zł	4,80 zł	2,80 zł	2,90 zł
do 30 minut z dwoma przesiadkami	2,80 zł	6,00 zł	6,90 zł	3,60 zł	3,10 zł	2,40 zł	4,80 zł	2,80 zł	2,90 zł
do 60 minut bez przesiadki	1,90 zł	2,00 zł	2,30 zł	2,40 zł	2,50 zł	3,60 zł	7,20 zł	4,20 zł	2,90 zł
do 60 minut z jedną przesiadką	2,80 zł	4,00 zł	4,60 zł	3,60 zł	3,10 zł	3,60 zł	7,20 zł	4,20 zł	2,90 zł
do 60 minut z dwoma przesiadkami	2,80 zł	6,00 zł	6,90 zł	3,60 zł	3,10 zł	3,60 zł	7,20 zł	4,20 zł	2,90 zł

Analiza porównawcza przedstawiona w Tabeli nr 6 pozwala na postawienie tezy, iż opłaty proponowane w Łodzi na rok 2005, są wyjątkowo korzystne dla pasażerów korzystających z biletów jednorazowych, zarówno jednoprzejazdowych jak i czasowych, i są najniższe wśród 8 największych miast Polski.

4.4 Analiza porównawcza cen wybranych rodzajów biletów okresowych.

Przytoczone w rozdziale 4.3 problemy związane z porównywalnością różnego typu biletu, pogłębiają się w przypadku biletów okresowych. Na przykład, za wyjątkiem Łodzi, w 7 pozostałych największych miastach polskich nie występują bilety okresowe trasowane. Tabela nr 7 zawiera wykaz najpopularniejszych rodzajów biletów okresowych w 8 największych miastach w Polsce.

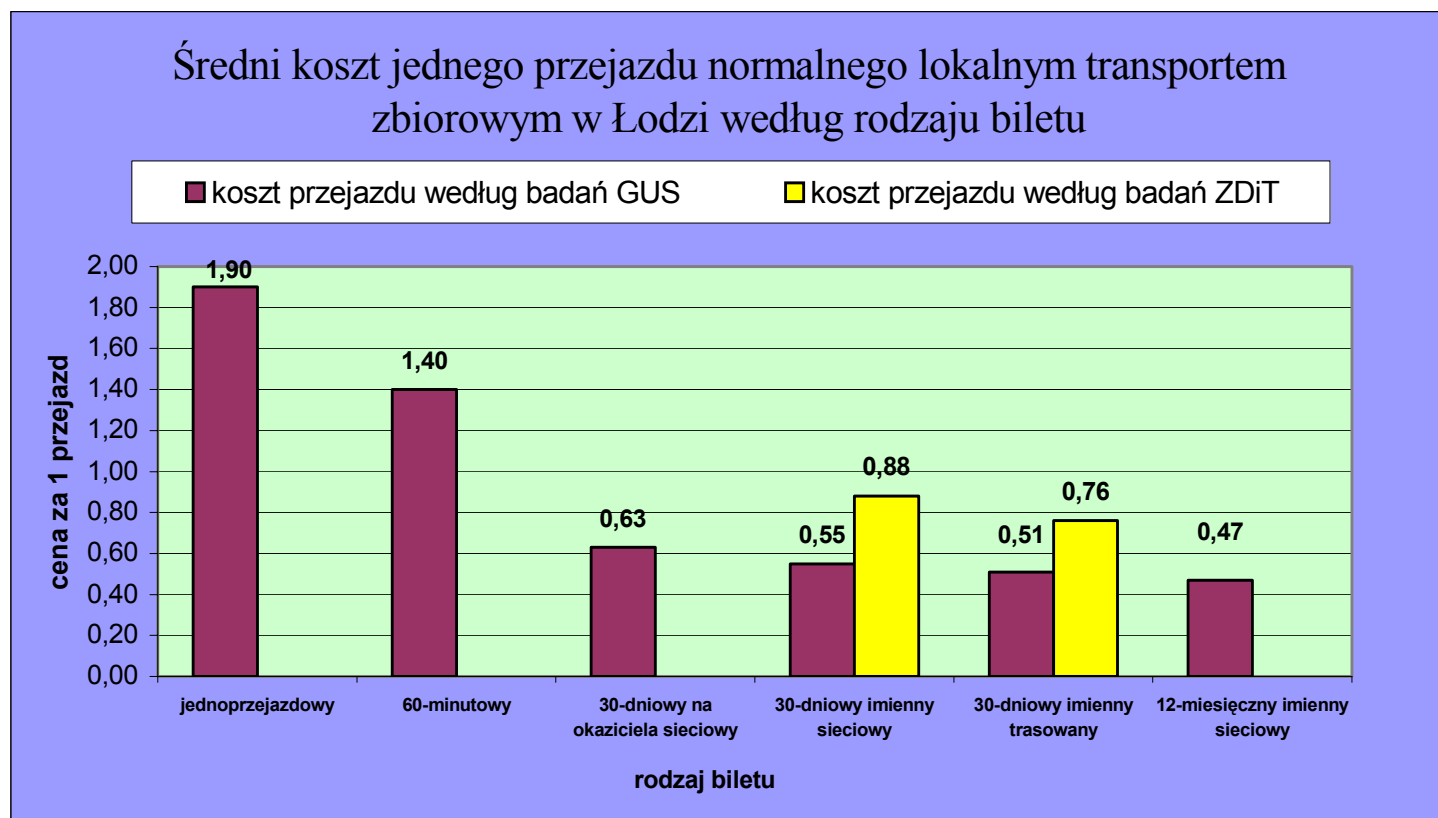
Tabela nr 7 Wykaz najpopularniejszych rodzajów biletów okresowych w komunikacji miejskiej w Polsce

Treść	Łódź	Wrocław	GOP	Warszawa	Kraków	Poznań	Gdańsk	Szczecin
imienny na 1 linię zwykłą od pon. do pt.		46,00 zł			43,80 zł			
imienny na 1 linię zwykłą		50,00 zł			47,00 zł			52,00 zł
imienny na 1 linię pospieszną		74,00 zł				57,00 zł		82,00 zł
imienny na 1 linię strefową (podmiejską) od pon. do pt.					60,00 zł			
imienny na 1 linię strefową lub podmiejską we wszystkie dni tygodnia		68,00 zł		54,00 zł	64,00 zł			
imienny na 1 dowolną linię w strefie miasta				44,00 zł				
imienny na 2 linie zwykle od pon. do pt.		56,00 zł			64,60 zł			
imienny na 2 linie zwykle		67,00 zł			67,80 zł			
imienny na 2 linie zwykle lub pospieszne w granicach miasta		91,00 zł						
imienny na 2 linie zwykle w mieście i poza miastem		85,00 zł						
trasowany do 6 przystanków od pon. do pt.							37,00 zł	
trasowany do 12 przystanków od pon. do pt.							57,00 zł	
trasowany do 18 przystanków od pon. do pt.							74,00 zł	
trasowany ponad 18 przystanków od pon. do pt.							103,00 zł	
trasowany do 6 przystanków we wszystkie dni tygodnia							47,00 zł	
trasowany do 12 przystanków we wszystkie dni tygodnia							71,00 zł	
trasowany do 18 przystanków we wszystkie dni tygodnia							94,00 zł	
trasowany ponad 18 przystanków we wszystkie dni tygodnia							118,00 zł	
imienny do 6 przystanków na linie zwykle i nocne						20,00 zł		
imienny do 18 przystanków na linie zwykle i nocne						40,00 zł		
imienny trasowany we wszystkie dni tygodnia na linie dzienne i nocne	56,00 zł							
imienny na linie tramwajowe lub autobusowe na obszarze 1 miasta			72,00 zł					
imienny na linie tramwajowe lub autobusowe na obszarze 2 lub więcej miast			86,00 zł					
imienny na linie zwykle, nocne i pospieszne						65,00 zł		
imienny na wszystkie linie w 1 strefie			76,00 zł	66,00 zł				
imienny na wszystkie linie zwykle		84,00 zł						73,00 zł
imienny na wszystkie linie zwykle i pospieszne		108,00 zł						
imienny na wszystkie linie zwykle i podmiejskie		102,00 zł						
imienny na wszystkie linie	88,00 zł			90,00 zł	94,00 zł	101,00 zł	132,00 zł	121,00 zł
imienny na wszystkie linie na terenie 2 lub więcej gmin (dot. GOP)			90,00 zł					
sieciowy na okaziciela na wszystkie linie	100,00 zł	114,00 zł	104,00 zł	102,00 zł	230,00 zł	128,00 zł	132,00 zł	135,00 zł
4 miesięczny semestralny trasowany	85,00 zł							
4 miesięczny semestralny na wszystkie linie	150,00 zł							
5 miesięczny semestralny trasowany	106,00 zł							
5 miesięczny semestralny na wszystkie linie	186,00 zł							

4.5. Analiza kosztu jednostkowego przejazdu z biletami jednorazowymi i okresowymi.

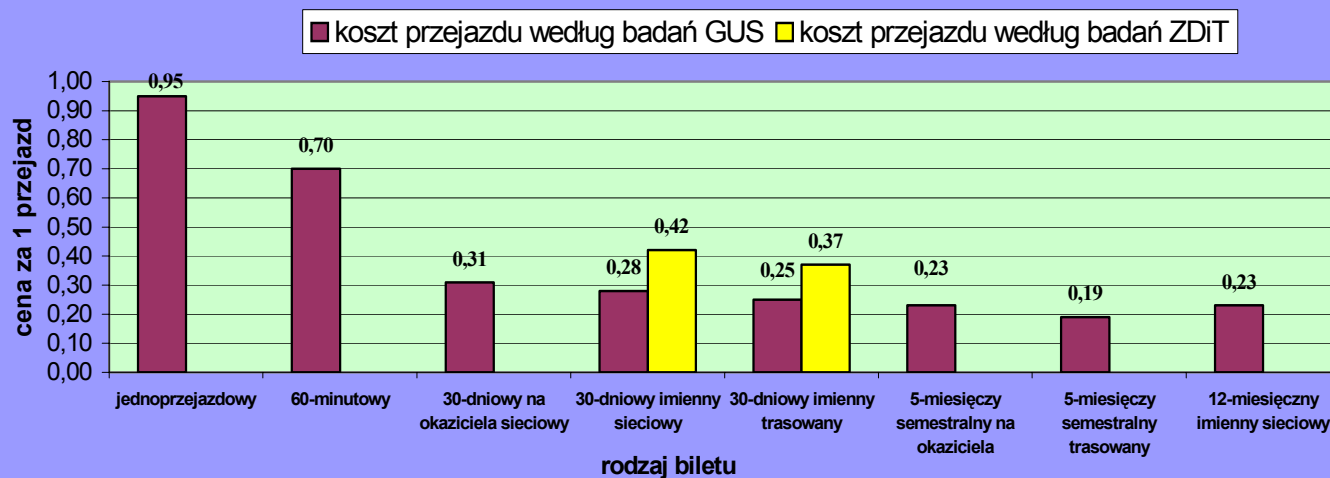
Po wprowadzeniu nowej taryfy opłat, bilety okresowe pozostaną nadal atrakcyjne, tak że już dla osób odbywających dwie podróże dziennie (np. dom – praca, praca-dom lub dom – szkoła, szkoła – dom), bilet miesięczny będzie oznaczał znaczne oszczędności w stosunku do opłat ponoszonych w przypadku wyboru biletu jednorazowego. **Szczególną ochronę przewiduje się dla uczniów i studentów, zachowując dotychczasowe ceny biletów semestralnych.** Przeliczenia cen biletów okresowych 30-dniowych, dokonano przy użyciu przeciętnych wskaźników statystycznych określonych w sprawozdaniu GUS T-06, to jest **110 przejazdów w przypadku biletu okresowego na 1 linię lub 1 strefę** oraz **160 przejazdów w przypadku biletu sieciowego.** Dodatkowo, na podstawie badań dokonanych przez ZDiT w 2004 r., dla biletów miesięcznych trasowanych i imiennych sieciowych przyjęto dla porównania alternatywne ilości przejazdów, to jest bilet normalny trasowany 74 przejazdy, bilet normalny imienny sieciowy 100 przejazdów, bilet ulgowy trasowany 75 przejazdy oraz bilet ulgowy imienny sieciowy 104 przejazdy. Przy założeniu proponowanej na 2005 rok taryfy opłat w lokalnym transporcie zbiorowym w Łodzi, koszt jednego przejazdu normalnego lub ulgowego w zależności od rodzaju biletu, przedstawia wykres nr 13 i 14.

Wykres nr 13



Wykres nr 14

Średni koszt jednego przejazdu ulgowego lokalnym transportem zbiorowym w Łodzi według rodzaju biletu



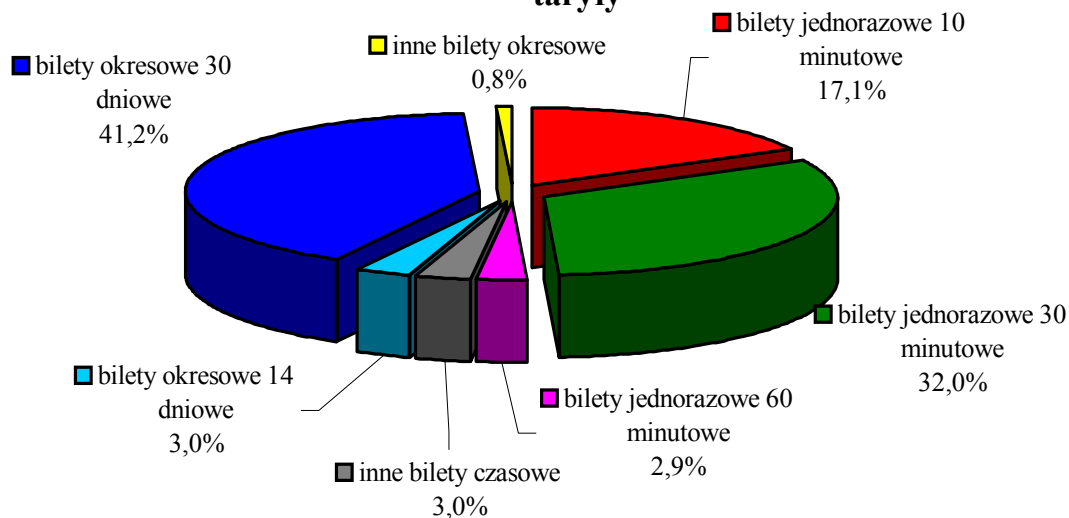
Szacuje się, że w ramach obowiązującej w chwili obecnej taryfy, dochody miasta Łodzi osiągnąć mogą maksymalnie kwotę 136,1 mln zł, tj. na poziomie rzeczywistego wykonania 2004 roku. Struktura szacowanych wpływów z biletów (netto) w 2005 roku bez zmiany taryfy kształtuje się następująco:

Tabela nr 8

Struktura wpływów z biletów (netto) w 2005 roku bez zmiany taryfy		
Treść	wartość w mln zł	udział w %
bilet 10 minutowy	23,2	17,1%
bilet 30 minutowy	43,6	32,0%
bilet 60 minutowy	4,0	2,9%
bilet 120 minutowy	0,2	0,1%
bilet 24 godzinny	3,9	2,9%
inne jednorazowe	0,0	0,0%
Razem bilety jednorazowe	74,9	55,0%
3 i 7 dniowy	0,1	0,1%
14 dniowy normalny	3,0	2,2%
14 dniowy ulgowy	1,0	0,8%
30 dniowy/miesięczny normalny	35,0	25,7%
30 dniowy/miesięczny ulgowy	21,1	15,5%
semestralny 4 miesięczny	0,4	0,3%
semestralny 5 miesięczny	0,3	0,2%
12 miesięczny	0,3	0,2%
Razem bilety okresowe	61,2	45,0%
Ogółem	136,1	100,0%

Wykres nr 15

Szacunek struktury dochodów z biletów w 2005 roku (netto) - bez zmiany taryfy



Przy założeniu proponowanych zmian szacuje się, że dochody miasta z tytułu sprzedaży biletów osiągnąć mogą, w rozliczeniu rocznym, poziom 143,2 mln zł. Ich strukturę przedstawia Tabela nr 9 i wykres 16:

Tabela nr 9

Struktura wpływów netto z biletów w 2005 roku po zmianie taryfy opłat – w rozliczeniu rocznym		
Treść	mln zł	%
bilet jednorazowy	51,3	35,8%
bilet 60 minutowy	23,7	16,6%
bilet 24 godzinny	3,7	2,6%
inne jednorazowe	0	0,0%
Razem bilety jednorazowe	78,7	55,0%
3 i 7 dniowy	0	0,0%
14 dniowy normalny	3,3	2,3%
14 dniowy ulgowy	1,1	0,8%
30 dniowy/miesięczny normalny	37,5	26,2%
30 dniowy/miesięczny ulgowy	21,6	15,0%
semestralny 4 miesięczny	0,4	0,3%
semestralny 5 miesięczny	0,3	0,2%
12 miesięczny	0,3	0,2%
Razem bilety okresowe	64,5	45,0%
Ogółem	143,2	100,0%

wykres nr 16

