

Niniejsza praca doktorska dotyczy polityki bezpłatnego transportu publicznego (z ang. fare-free public transport policy – FFPT) w Polsce. FFPT to specyficzna polityka taryfowa charakteryzująca się zerowymi opłatami w transporcie publicznym dla jego użytkowników. Pomimo tego że toczące się od końca lat 60-tych XX wieku debaty akademickie analizują FFPT z wielu punktów widzenia, odkrywając różne motywy wdrażania FFPT, sposób i zakres jej funkcjonowania oraz zrozumienie skutków tej polityki, nadal jest ona postrzegana jako polityka kontrowersyjna. Swój udział w tych kontrowersjach ma podejście oparte na studiach przypadków, które dominuje w badaniach nad FFPT i utrudnia ekstrapolację wyników do różnych kontekstów i miejscowości. Prezentowane badania oferują szerokie analizy w wielu lokalizacjach FFPT w Polsce w celu 1) opisanie polskiego *modus operandi* FFPT, 2) zrozumienia efektów FFPT i 3) ujawnienia mechanizmów poprzedzających wdrożenie FFPT, przyczyniając się do ograniczonej puli badań nad FFPT na dużą skalę.

Polska nadaje się do takiej eksploracji nie tylko ze względu na dynamiczny rozwój transportu publicznego, który prowadzi do dwóch różnych ścieżek (modernizacja w dużych ośrodkach miejskich vs degradacja w miejscowościach wiejskich i peryferyjnych), ale przede wszystkim ze względu na dużą liczbę gmin zaangażowanych w FFPT. Polityka, która była nieobecna przed 2007 rokiem, zaczęła nabierać rozpędu i obecnie istnieje ponad 100 gmin z FFPT, co stawia Polskę wśród światowych liderów FFPT. Chociaż opracowano istnieje kilka studiów przypadku, które badają funkcjonowanie FFPT, nikt nigdy nie ukazał pełnej skali zróżnicowania FFPT, co sprawia, że FFPT jest nieobecne nie tylko wśród naukowców, ale także władz publicznych odpowiedzialnych za nakreślanie ogólnokrajowych strategii rozwoju transportu. Wypełniając tę lukę, badania te można uznać za istotny wkład w polskie badania nad geografią transportu.

Wypełnienie tej luki było trudne, ponieważ nie istnieje żadna oficjalna baza danych ani żaden katalog, w którym można by zidentyfikować poszczególne przypadki FFPT. Konieczne było więc sięgnięcie do różnych źródeł, takich jak lokalne media, gazety transportowe, raporty i studia przypadków oraz porównanie ich z informacjami zawartymi na stronach internetowych gmin, dokumentami prawnymi, spotkaniami radnych lub informacjami dostarczonymi przez operatorów transportu publicznego. Ponadto przeprowadzono badania ankietowe w zidentyfikowanych gminach w celu pozyskania dodatkowych danych, które pozwoliłyby na dokonanie porównania. Następnie przeprowadzono ankietę z mieszkańcami wybranych gmin, aby zrozumieć wpływ transportu bez opłat na ich zachowania.

Pojawiło się kilka interesujących wniosków. **Po pierwsze**, sieci FFPT są rozsiane po całym kraju, przy czym w 14 z 16 regionów istnieje przynajmniej jedna sieć. W badaniu zidentyfikowano kilka obszarów, w których występują skupiska sieci bezpłatnych, jak np. Wielkopolska, Dolny Śląsk oraz obszar metropolitalny Warszawy. Poza tym można wskazać cztery kategorie geograficzne gmin FFPT: sieci podmiejskie, sieci równoległe, sieci w gminach homonimicznych oraz pojedyncze sieci miejskie. **Po drugie**, na obecność sieci FFPT w niektórych gminach mogła wpłynąć bliskość istniejącej gminy lub sieci FFPT. Odpowiada to również stwierdzeniu, że oprócz sieci (50) działających w jednej gminie, odkryto również sieci międzygminne, które łączą wiele miejscowości (14). **Po trzecie**, gminy o stabilnej lub rosnącej liczbie ludności lub większym zaangażowaniu w wydatki publiczne częściej oferowały transport bez opłat. Sugeruje to, że polityka FFPT nie jest zarezerwowana wyłącznie dla bogatych gmin. Wyniki pokazują także, że FFPT jest nie tylko instrumentem transportowym, ale także politycznym, co częściowo tłumaczy jego rosnącą popularność w latach, w których odbywają się wybory lokalne. **Po czwarte**, większość sieci FFPT w Polsce (60%) jest zlecana firmom prywatnym i zwykle jest mała, zapewniając jedynie transport autobusowy. Ponadto większość sieci była otwarta dla wszystkich bez biletów i systemów kontroli (52), a niektóre ograniczały się do mieszkańców. **Po piąte**, motywacje do wdrożenia FFPT w Polsce były takie jak w innych miejscach na świecie, i opierały się na czynnikach środowiskowych, ekonomicznych, społecznych czy marketingowych. Motywacja zmienia się jednak wraz z wielkością gminy lub jej pozycją w systemie osadniczym. Duże gminy lub miasta położone na zapleczu podstawowych węzłów gospodarczych wykorzystują politykę do przyciągania nowych mieszkańców i ułatwiania integracji z sąsiednią gminą, podkreślając jej ekologiczne narracje (Radzymin, Ząbki, Zielonka). W małych miastach i miejscowościach peryferyjnych polityka ta jest wykorzystywana jako element polityki społecznej poprawiającej mobilność mieszkańców oraz jako konieczność zapewnienia obsługi komunikacyjnej w małych sieciach transportu publicznego (Głuchołazy, Otmuchów, Radków, Sitno). O ile motywacje do wdrożenia FFPT są łatwe do zidentyfikowania, o tyle trudno jest ocenić, czy początkowe cele zostały osiągnięte, ponieważ brakuje monitoringu FFPT lub jest on niskiej jakości – jest to problem powszechny w innych miejscowościach objętych FFPT. **Po szóste**, omówienie bezwzględnej liczby podróży transportem publicznym w roku przed/po wprowadzeniu FFPT pokazuje, że wpływ FFPT na liczbę przejazdów jest ogólnie pozytywny, ze wzrostem od 10% do 60%. Jednakże, ze względu na brak szczegółowych badań dotyczących mobilności, nie jest możliwe ujawnienie, jak na dynamikę wykorzystania środków transportu wpływa zniesienie

opłat. Dodatkowo, próby zapewnienia lepszego wglądu w zachowania podróżnych w miejscowościach z FFPT pokazują, że zerowa taryfa może zaburzyć dominujące strategie mobilności, co odbija się na wzroście liczby podróży transportem publicznym. Jednakże wyniki wskazują również, że podczas gdy zerowe opłaty mogą zapoczątkować zmiany, użytkownicy są bardziej krytyczni wobec innych cech transportu publicznego, które muszą zostać poprawione, jeśli władze miasta chcą przedłużyć rosnącą popularność transportu publicznego. Co ważne, FFPT w tym sensie może poprawić publiczny wizerunek transportu publicznego i uzasadnić dalsze inwestycje w usługi. **Po siódme**, zaobserwowano, że w początkowej fazie pomysł wdrożenia bezbiletowego transportu publicznego pochodzi bezpośrednio od władz publicznych, przy czym mieszkańcy są zapraszani na późniejsze etapy planowania transportu. Wyniki badań sugerują, że FFPT jest częścią kampanii politycznych i ponadto lub odchodzi od analiz kosztów i korzyści, ponieważ wozokilometry są tańsze w porównaniu z płatnym transportem publicznym.

Projekt ten przyczynił się do lepszego zrozumienia FFPT w Polsce, który wciąż jest tematem peryferyjnym dla środowisk akademickich i władz publicznych. Podobne analizy w innych krajach z wieloma przypadkami FFPT (Brazylia, Francja, USA) powinny zostać przeprowadzone, aby wyjaśnić niektóre sprzeczne ustalenia (np. przydatność FFPT dla różnych osiedli). Szczególnie w Polsce, ponieważ FFPT cieszy się coraz większą popularnością z każdymi wyborami lokalnymi, prawdopodobnie więcej miejscowości będzie musiało zostać włączonych do przyszłych analiz. Szczególnym pytaniem jest, czy wdrożenie FFPT może być częścią ewolucyjnego modelu od low-fare do no-fare. Podczas gdy w niektórych gminach decyzja o wyborze systemu bezpłatnego jest podejmowana jako gest w kierunku obecnych pasażerów, zwłaszcza tych, których bilety są silnie dotowane (np. uczniowie, seniorzy), błędem byłoby rozumienie FFPT jako ostatecznego celu. Istnieją dowody na to, że władze publiczne rozumieją FFPT jako politykę, która może zakłócić trajektorię rozwoju transportu publicznego i skierować go na nową ścieżkę - ucieczka z błędnego cyklu świadczenia usług transportu publicznego jako bezpłatnego mogłaby wzmocnić pozycję i rolę transportu publicznego w życiu codziennym i legitymizować dalsze inwestycje w celu poprawy jakości usług. Czy takie zakłócenie będzie tylko chwilowe, a później zaowocuje ponownym wprowadzeniem (elastycznych) systemów taryfowych, czy też będzie miało charakter trwały – to pytanie wciąż czeka na odpowiedź. Jeśli mam przedstawić, w jaki sposób niniejsze studium mogłoby być korzystne dla rozwoju badań nad transportem w jego szerokim rozumieniu (np. włączając ustalenia ekonomii, psychologii, środowiska, socjologii, filozofii, nauk o zarządzaniu), to

najistotniejszym atutem nie jest znalezienie nowej niszy badawczej, ale identyfikacja ogromnej puli przypadków FFPT, których eksploracja pozwoliłaby na lepsze zrozumienie analizowanego zjawiska zachodzącego nie tylko w danym czasie i przestrzeni, jak to ma miejsce obecnie dzięki większości studiów przypadków, ale mogłoby być ekstrapolowane do różnych kontekstów.