

Maciej Menes

Instytut Transportu Samochodowego

EKONOMICZNE ASPEKTY FUNKCJONOWANIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W POLSCE

W artykule scharakteryzowano ekonomiczne aspekty funkcjonowania komunikacji miejskiej w Polsce w latach 1990-2013. Charakterystyką objęto m.in. strukturę pasażerów podróżujących publicznym transportem zbiorowym, wielkość dopłat do lokalnego transportu zbiorowego w miastach, wielkość pracy eksploatacyjnej miejskiego transportu zbiorowego oraz wielkość dopłat w przeliczeniu na mieszkańca i jednostkę pracy eksploatacyjnej. Przedstawiono też ewolucję wydatków jednostek samorządu terytorialnego na transport publiczny. Obok ekonomicznego obrazu miejskiego zbiorowego transportu publicznego w artykule przedstawiono również zmiany uwarunkowań zewnętrznych determinujące pozycję komunikacji miejskiej, a także inwestycje w obszarze komunikacji miejskiej w Polsce w latach 2004-2013, w szczególności te związane z akcesją Polski do Unii Europejskiej i napływem środków unijnych.

ECONOMIC ASPECTS OF THE FUNCTIONING OF MUNICIPAL TRANSPORT IN POLAND

The article presents economic aspects of the functioning of municipal transport in Poland in the years 1990-2013. The characteristics includes the structure of public transport passengers, the amount of local urban public transport subsidies, the volume of urban public transport operational work, as well as the subsidies per capita and the unit of operational work. The evolution of expenditures of local government units on the public transport was also presented. In addition to the economic picture of the urban public transport, the article also presents changes in external conditions determining the position of urban transport as well as investments in the area of municipal transport in Poland in the years 2004-2013, especially those related to Poland's accession to the European Union and the inflow of EU funds.

Wprowadzenie

Cechą charakterystyczną polskiego rynku publicznego transportu miejskiego jest nadal dominacja dużych przedsiębiorstw. Charakteryzują się one z reguły nadmiernym zatrudnieniem i wyeksploatowanym w znacznej części taborom wymagającym intensywnej wymiany.

Są to jedne z podstawowych przyczyn stałego narastania rozbieżności pomiędzy realizowanymi wpływami z tytułu sprzedaży biletów, których ceny po skokowym wzroście w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku generalnie osiągnęły już pułap akceptacji społecznej.

Według danych Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej w latach 2000-2011 udział w parku autobusów miejskich taboru nowego w wieku do 3 lat wzrósł wprawdzie z 15% do ponad 20%, ale w dalszym ciągu autobusy liczące ponad 10 lat stanowią ponad połowę parku, a udział tramwajów liczących ponad 30 lat wzrósł z 13% do ponad 20% [3].

Również stan infrastruktury transportu miejskiego przedstawiał wiele do życzenia. Z przeprowadzonych badań ankietowych wynikało, że średnio w miastach na 13% sieci torowisk tramwajowych obowiązują ograniczenia prędkości do 30 km/h ze względu na stan techniczny torowiska, zaś na kolejnych 13% dopuszczalna prędkość wynosi do 40 km/h [9].

Z kolei, jeśli chodzi o sieć drogową (uliczną) w polskich miastach, to przy względnie dostatecznej jej gęstości (od 2,48 km na km kwadratowy w miastach liczących do 25 tys. mieszkańców do 3,68 km na kilometr kwadratowy w miastach liczących od 50 do 100 tys. mieszkańców przy średniej dla wszystkich ośrodków miejskich 3,2 km na kilometr kwadratowy) nie spełnia ona w znacznej części wymogów intensywnego ruchu drogowego [10].

Koszty świadczenia usług przez publiczny transport zbiorowy w polskich miastach według danych Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej wzrosły w latach 2000-2011 nominalnie o prawie 150%, co przy znacznie mniejszym wzroście wpływów ze sprzedaży biletów spowodowało, że średni poziom pokrycia kosztów wpływami ze sprzedaży spadł z 63% do 35%, przy czym zasadnicza część tego spadku miała miejsce w ostatnich latach [5].

Tendencja ta może się nasilać w konsekwencji konieczności szczególnie kosztownego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w rozrastających się przestrzennie aglomeracjach (przykładowo w latach 2007-2009 54% pozwoleń na budowę obiektów mieszkalnych w aglomeracji warszawskiej dotyczyło inwestycji w strefie podmiejskiej, 33% dotyczyło strefy miejskiej i 13% strefy śródmiejskiej [11]). Rosnących kosztów nie będą w stanie pokryć wpływy z tytułu niewielkich potoków pasażerów, z których nota bene coraz większa część z racji wieku posiadać będzie uprawnienia do biletów ulgowych lub bezpłatnych. Już w chwili obecnej udział pasażerów komunikacji miejskiej korzystających z biletów normalnych oscyluje w zależności od miasta w granicach 25-35%, przy 31-50% udziale pasażerów z biletami ulgowymi i 10-30% udziale pasażerów z uprawnieniami do przejazdów bezpłatnych (Tablica 1).

Struktura pasażerów komunikacji miejskiej w wybranych miastach, w procentach

Structure of the public transport passengers in selected cities, in percentage

Miasto/gmina	Pasażerowie podróżujący na podstawie			Przejazdy bez biletów "gapowicze"
	Biletów Normalnych	Biletów ulgowych	Uprawnień do przejazdów bezpłatnych	
Gdańsk	33,1	39,3	20,7	6,9
Gdynia	30,6	36,9	24,3	8,2
Sopot	29,5	31,2	32,2	7,1
Bolesławiec	28,2	44,6	26,2	●
Lębork	24,9	38,8	33,1	3,2
Płock	34,6	44,1	16,7	4,6
Ciechanów	31,6	48,5	19,5	●
Pabianice	27,2	38,9	28,4	5,5
Zielona Góra	26,0	50,0	19,0	5
Gmina Kosakowo	31,8	35,8	22,2	10,2
Gmian Kolbudy	35,1	42,1	9,8	13

Źródło:

Karolak A.: Rola i zadania IGKM jako reprezentacji interesów środowiska komunikacji miejskiej. Komisja transportu Związku Miast Polskich, Kutno, 11-12 kwietnia 2013 r., s. 17

Generalnie wg danych IGKM w ostatnim okresie udział pełnopłatnych pasażerów komunikacji miejskiej spadł w kraju o 5% na korzyść przejazdów ulgowych (wzrost o 4%) i pasażerów z uprawnieniami do przejazdów bezpłatnych (wzrost o 6%) [3].

W tej sytuacji już 39 (stan z września 2015 roku) ośrodków miejskich (szczególnie małych i powiatowych) zdecydowało się na wprowadzenie częściowo lub całkowicie bezpłatnej komunikacji miejskiej.

W 2012 roku wprowadziła ją 45-tysięczna Nysa (woj. opolskie) ograniczając jednak program tylko do posiadaczy prawa jazdy i dowodu rejestracyjnego. Na całkowitą rezygnację z opłat za komunikację miejską zdecydowały się od maja 2014 roku 61-tysięczne Żory w woj. śląskim, a od września 2014 roku dolnośląski Lubin (75 tys. mieszkańców) [4]. Bezpłatną komunikację miejską (w większości przypadków tylko dla mieszkańców) wprowadziły też m.in. w woj. mazowieckim: Legionowo (dwie linie) od października 2010 roku, Ząbki od marca 2010 roku, Zielonka od października 2014 roku, Mława od października 2014 roku, w woj. łódzkim: Stryków od września 2009 roku, Głowno od lutego 2015 roku, Bełchatów od lipca 2015 roku, Tomaszów Mazowiecki od września 2015, czy w woj. pomorskim Kościerzyna od kwietnia 2015, a w woj. zachodniopomorskim: Nowogard od grudnia 2014 i Goleniów od lipca 2014 [2].

W Kielcach darmowe są dwie linie autobusowe w centrum miasta, a w Gdyni czy Grodzisku Mazowieckim bez biletu mogą jeździć rodziny posiadające czworo i więcej dzieci.

Postulat darmowej komunikacji miejskiej umieścili w swoich programach wyborczych w kampanii samorządowej np. kandydatka PiS na prezydenta Wrocławia, kandydat tej partii na prezydenta Poznania czy kandydat Nowej Lewicy na prezydenta Opola [4].

Wielkość dopłat wnoszonych przez gminy do lokalnego transportu zbiorowego w dziesięciu największych polskich miastach sięgnęła w 2012 roku 3 mld zł i stanowiła

średnio ok. 9% dochodów tych miast i ponad 13% ich dochodów własnych. W odniesieniu do poszczególnych miast udział dopłat do lokalnego transportu zbiorowego w ich dochodach ogółem wahał się od 3,8% w Lublinie do 14% w Warszawie, a w dochodach własnych od 6,8% we Wrocławiu do 18,8% w Warszawie (Tablica 2).

Tablica 2

Wielkość dopłat do lokalnego transportu zbiorowego w miastach powyżej 300 tysięcy mieszkańców w Polsce w 2012 roku, w mln zł

Table 2

Amount of subsidies for local public transport in the cities over 300 thousand inhabitants in Poland in 2012, in million PLN

Gminy w Polsce powyżej 300 tys. mieszkańców	Wielkość dopłat do lokalnego transportu zbiorowego	Dochody ogółem gmin	Udział dopłat do lokalnego transportu zbiorowego w dochodach ogółem gmin, w %	Dochody własne gmin	Udział dopłat do lokalnego transportu zbiorowego w dochodach własnych gmin, w %
M.St. Warszawa	1666,9	11941	14,0	8863	18,8
Kraków	193,9	3446	5,6	2370	8,2
Łódź	228,2	3030	7,5	2022	11,3
Wrocław	174,2	3591	4,8	2561	6,8
Poznań	217,9	2754	7,9	1868	11,7
Gdańsk	174,1	2934	5,9	1470	11,8
Szczecin	110,0	1660	6,6	1001	11,0
Bydgoszcz	101,4	1328	7,6	832	12,2
Lublin	59,0	1537	3,8	831	7,1
Katowice	69,8	1392	5,0	982	7,1
Razem	2995,6	33615	8,9	22805	13,1

Źródło:

Dytkowski G.: Publiczne finansowanie miejskiego transportu zbiorowego w największych miastach w Polsce – analiza porównawcza, Studia Ekonomiczne 2014/187, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, s.79

Przy średniej pracy eksploatacyjnej w miejskim transporcie zbiorowym w przeliczeniu na 1 mieszkańca w 2012 roku w dziesięciu największych polskich aglomeracjach (obejmujących ok. 60% całej pracy eksploatacyjnej miejskiego transportu zbiorowego w Polsce) wynoszącej niespełna 80 wozokm, najwyższa 116 wozokm charakteryzuje Warszawę, a w pozostałych (za wyjątkiem Lublina) miastach oscyluje w granicach 62-74 wozokm/mieszkańca. Wskaźnik dla Warszawy, nawet przy uwzględnieniu kilkuset tysięcy osób przebywających a niezameldowanych w mieście przekracza 80 wozokm/osobę i pozostaje najwyższym w kraju.

W konsekwencji również wielkość dopłat do lokalnego transportu zbiorowego zarówno w przeliczeniu na 1 mieszkańca, jak i w przeliczeniu na 1 wozokm są najwyższe w Warszawie i wynosiły w 2012 roku odpowiednio 972 zł/mieszkańca i 8,38 zł/wozokm.

W pozostałych objętych analizą miastach dopłaty te (poza Lublinem) oscylowały w granicach 227-396 zł/mieszkańca i od 3,37 zł do 6,68 zł/wozokm (Tablica 3).

Zróżnicowanie przedmiotowych dopłat, przy względnie zbliżonym poziomie cen zakupu materialnych czynników produkcji transportowej (tabor, paliwa, energia elektryczna) w skali całego kraju wskazuje na różne zaangażowanie miast w finansowanie transportu zbiorowego i różne strategie jego rozwoju [1].

Tablica 3

Wielkość pracy eksploatacyjnej w wozokm miejskiego transportu zbiorowego w miastach polskich powyżej 300 tys. mieszkańców w 2012 roku oraz wielkość dopłat w przeliczeniu na mieszkańca i jednostkę pracy eksploatacyjnej

Table 3

The volume of operational work in vehicle-kilometres of the urban public transport in the Polish cities over 300 thousand inhabitants in 2012, as well as the amount of subsidies per capita and the unit of operational work

Gminy w Polsce powyżej 300 tys. mieszkańców	Łączna liczba wozokm [mln wozokm]	Liczba wozokm w przeliczeniu na 1 mieszkańca	Wielkość dopłat do lokalnego zbiorowego transportu publicznego w przeliczeniu na 1 mieszkańca [zł/mieszkańca]	Wielkość dopłat do lokalnego zbiorowego transportu publicznego w przeliczeniu na 1 wozokm [zł/wozokm]
M.St. Warszawa (1)	198,9	116,0	972	8,38
Kraków	53,6	70,6	256	3,62
Łódź	53,0	73,8	317	4,30
Wrocław	43,5	69,0	276	4,00
Poznań	32,6	59,3	396	6,68
Gdańsk	30,2	65,6	378	5,76
Szczecin	25,5	62,4	269	4,31
Bydgoszcz	21,5	59,5	281	4,72
Lublin	17,5	50,3	170	3,37
Katowice	19,0	61,8	227	3,68
Razem / Średnia	495,5	79,2	479	6,05

(1) z uwzględnieniem przewozów metrem i SKM

Źródło:

Zestawienie własne na podstawie tabl.4 i 5

Dytkowski G.: Publiczne finansowanie miejskiego transportu zbiorowego w największych miastach w Polsce – analiza porównawcza, Studia Ekonomiczne 2014/187, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

Wydatki jednostek samorządu terytorialnego na dział transport i łączność w latach 2008-2011, w mld zł

Expenditures of the local government units on the transport and communications department in 2008-2011, in million PLN

Wyszczególnienie/rok	2008	2009	2010	2011
Gminy (1)	5,1	7,9	8,9	7,6
Powiaty (2)	2,3	4,0	5,2	4,4
Miasta	9,9	10,6	11,9	14,0
Województwa (3)	5,3	6,2	6,0	6,6
(w tym wydatki na infrastrukturę)	•	4,2	3,7	3,8

(1) Z podanych kwot średnio 90% wydatkowanych było na inwestycje infrastrukturalne, a 10% na finansowanie lokalnego transportu zbiorowego

(2) Większość, bo nie mniej niż 98% całości wydatków transportowych powiatów wydawanych jest na zadania związane z infrastrukturą transportu lądowego

(3) Województwa otrzymywały ponadto dotacje z budżetu państwa przede wszystkim na finansowanie ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych dla przewoźników wykonujących krajowe autobusowe przewozy pasażerskie oraz zadania związane z usuwaniem skutków klęsk żywiołowych na drogach wojewódzkich i dofinansowanie zadań własnych województw, głównie zakupu i modernizacji kolejowych pojazdów szynowych

Źródło: Karolewska M.: Dotacje na zadania bieżące z budżetów jednostek samorządu terytorialnego, Biuro Analiz Sejmowych, 2103.

Inwestycje komunikacji miejskiej w Polsce w latach 2004-2013 oraz kierunki dalszego rozwoju

Powstrzymanie degradacji komunikacji miejskiej w Polsce i wprowadzenie jej na ścieżkę rozwoju przede wszystkim jakościowego umożliwił napływ środków z UE. W perspektywie finansowej 2000-2006, z której polscy beneficjenci korzystać mogli od wstąpienia Polski do UE 1 maja 2004 roku źródłami finansowania projektów w komunikacji miejskiej był Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego i Sektorowy Program Operacyjny Transport, ze środków którego sfinansowano budowę bielańskiego odcinka metra wraz z węzłem komunikacyjnym Młociny oraz remont taboru szybkiej Kolei Miejskiej Trójmiasta.

W ramach Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego zrealizowano 14 projektów zlokalizowanych w siedmiu województwach, w ramach których zbudowano 7,1 km nowych i zmodernizowano 36,7 km tras tramwajowych, zakupiono tabor o pojemności ponad 35 tys. miejsc. Łączna wartość zrealizowanych projektów finansowanych z obu źródeł wyniosła 2,2 mld zł, przy dofinansowaniu unijnym rzędu 950 mln zł, a największe pozycje to:

- budowa 1 linii metra odcinek od szlaku B20 do stacji A23 „Młociny” wraz z torami odstawczymi i węzła komunikacyjnego „Młociny” – 641 mln zł
- Łódzki Tramwaj Regionalny Łódź-Zgierz-Pabianice Etap 1 – 265 mln zł
- zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – 283 mln zł
- gdański projekt komunikacji miejskiej – 196 mln zł
- przebudowa średnicowej linii tramwajowej Północ-Południe we Wrocławiu – 155 mln zł

- modernizacja trasy tramwajowej w Warszawie w Al. Jerozolimskich, odcinek pętla Banacha – pętla Gocławek – 179 mln zł [6].

Na komunikację miejską w ramach perspektywy 2007-2013 łącznie we wszystkich programach operacyjnych przeznaczono 19,27 mld zł, z czego 9,75 mld zł stanowiło dofinansowanie UE [3]. Największe środki w wysokości 14 mld zł pochodziły z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Środki te w ramach działania 7.3 Transport miejski w obszarach metropolitalnych przeznaczone były dla 24 projektów w 7 województwach, z których największą część, bo 7,5 mld zł otrzymało woj. mazowieckie, w tym 6 mld zł na inwestycje związane z budową centralnego odcinka II linii warszawskiego metra, 370 mln zł na modernizację trasy tramwajowej Dworzec Wileński – Rondo Waszyngtona wraz z zakupem 30 tramwajów niskopodłogowych i 477 mln zł na dostosowanie taboru Tramwajów Warszawskich do potrzeb osób niepełnosprawnych – zakup 60 tramwajów niskopodłogowych oraz 770 mln zł na obsługę północnych obszarów Warszawy komunikacją tramwajową w związku z rozbudową sieci metra i zakupem taboru. Województwo śląskie otrzymało 801 mln zł na modernizację infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Województwo dolnośląskie otrzymało 752 mln zł na Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu – Etap I. Województwo pomorskie otrzymało 671 mln zł na Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej – Etap III A [8].

W ramach 16 Regionalnych Programów Operacyjnych na komunikację miejską przeznaczono 2,1 mld zł na 107 projektów, z czego najwięcej 580 mln zł otrzymało woj. wielkopolskie, w tym miasto Poznań: 266 mln zł na budowę trasy tramwajowej Osiedle Lecha-Franowo, 129,6 mln zł na przedłużenie trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST) do Dworca Zachodniego w Poznaniu oraz MPK Poznań Sp. z o.o. 94 mln zł na zakup nowoczesnych, przyjaznych dla środowiska tramwajów niskopodłogowych. Województwo śląskie otrzymało 315 mln zł, w tym: Gmina Miasto Częstochowa 80 mln zł na budowę nowoczesnego systemu transportu zbiorowego w Częstochowie – rozbudowa infrastruktury tramwajowej, drogowej i pasażerskiej dla obsługi osiedli: Wrzosowisk, Raków, Błeszno oraz MPK Częstochowa Sp. z o.o. 50,3 mln zł na zakup składów tramwajowych dla potrzeb nowej linii tramwajowej w Częstochowie oraz PKM Międzygminna Sp. z o.o. w Świerkłańcu 50,6 mln zł na poprawę jakości transportu publicznego poprzez zakup taboru komunikacyjnego dla PKM Międzygminnej Sp. z o.o. w Świerkłańcu. Województwo pomorskie otrzymało 296 mln zł, w tym 99,9 mln zł dla PKT Spółka z o.o. na rozwój proekologicznego transportu publicznego na Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta. Województwo kujawsko-pomorskie – otrzymało 220 mln zł, w tym Gmina Miasto Toruń 86,3 mln zł na rozwój sieci komunikacji tramwajowej w Toruniu w latach 2007-2013 i miasto Bydgoszcz 79,7 mln zł na budowę linii tramwajowej z centrum miasta do dworca kolejowego Bydgoszcz Główna z rozbudową ulic: Marszałka Focha, Dworcowa, Naruszewicza i Zygmunta Augusta.

Zbliżoną kwotę 2,09 mld zł przeznaczono na komunikację miejską w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej obejmującego 6 projektów w 5 województwach, z których najwięcej przypadło dla:

- woj. lubelskiego – 520 mln zł na zintegrowany system miejskiego transportu publicznego w Lublinie,
- woj. podkarpackiego – 415 mln zł na budowę systemu integrującego transport publiczny miasta Rzeszowa i okolic,

- woj. warmińsko-mazurskiego – 496 mln zł na modernizację i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie.

Oceniając stan i perspektywy komunikacji miejskiej w Polsce stwierdzić można, że generalnie w ostatnich latach nastąpiło przełamanie tendencji kryzysowych, które pojawiły się w tym sektorze jeszcze przed 1989 rokiem.

Umożliwiło to, z jednej strony uporządkowanie legislacji regulującej funkcjonowanie zbiorowego transportu publicznego w tym komunikacji miejskiej, z drugiej strony napływ istotnych środków inwestycyjnych umożliwiających modernizację i rozwój infrastruktury i taboru komunikacji miejskiej. Szacować można, że łącznie ze środków unijnych perspektywy finansowej 2006-2013 zakupiono co najmniej 500-600 autobusów, 350-400 tramwajów oraz kilkadziesiąt trolejbusów i wybudowano ponad 100 oraz zmodernizowano ponad 200 km tras tramwajowych [9].

Ponadto zrealizowano szereg projektów z zakresu inteligentnych systemów transportowych i projektów miękkich oraz systemów kart miejskich [9]. Ostatnie lata przyniosły też przełom w postrzeganiu komunikacji kolejowej, jako elementu komunikacji miejskiej. Do Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście powstałej w 1951 roku dołączyła warszawska Szybka Kolej Miejska (2005 rok), tyska Szybka Kolej Regionalna, Pomorska Kolej Metropolitalna (2015 rok) oraz znajdujące się w różnych fazach inwestycji: Łódzka Kolej Aglomeracyjna, Kolej Metropolitalna Bit City (aglomeracja toruńsko-bydgoska) [9].

Wspomniane zahamowanie regresu komunikacji miejskiej dotyczy przede wszystkim dużych ośrodków miejskich. W małych i średnich miastach sytuacja komunikacji miejskiej pozostaje nadal trudna.

Zjawiska niekorzystne trapiące publiczny transport zbiorowy w polskich miastach to:

- ponowne wystąpienie tendencji spadkowej liczby przewożonych pasażerów oraz pracy eksploatacyjnej taboru komunikacji miejskiej,
- niekorzystna w dalszym ciągu struktura wiekowa taboru komunikacyjnego,
- dynamiczny wzrost kosztów eksploatacyjnych komunikacji miejskiej przy realnym spadku przychodów ze sprzedaży biletów skutkujący krytycznie niskim wskaźnikiem pokrycia kosztów wpływami ze sprzedaży biletów,
- niekorzystna zmiana struktury płatnościowej przewożonych pasażerów,
- niski wskaźnik konkurencyjności komunikacji wyrażony brakiem wyraźnego wzrostu prędkości eksploatacyjnej, oscylującej od lat w granicach 18/19 km/h w przypadku autobusów i 14/15 km/h w przypadku tramwajów [3].

Kontynuację pozytywnych zmian w publicznym transporcie zbiorowym w polskich miastach powinno zagwarantować umieszczenie w każdym z 16 kontraktów terytorialnych podpisanych przez rząd ze wszystkimi województwami obejmującymi lata 2014-2020 działania pt. „Kompleksowe przedsięwzięcie z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej/ekologicznego transportu” [12]. Rozwój transportu miejskiego w latach 2014-2020 obok wsparcia w ramach regionalnych Programów Operacyjnych wspierany będzie z poziomu krajowego – przez kolejne edycje Programów Operacyjnych Infrastruktura i Środowisko oraz Programu Operacyjnego Polska Wschodnia [7].

Działania krajowe podejmowane w obszarze miejskiego transportu publicznego są pochodne w stosunku do działań podejmowanych przez UE, które koncentrują się na:

- rozwoju transportu publicznego,
- zintensyfikowaniu ruchu pieszego i rowerowego,
- upowszechnianiu wykorzystania pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi.

„Zgodnie z wytycznymi UE miejski system transportowy powinien cechować się:

- dostępnością i spełnianiem podstawowych potrzeb wszystkich użytkowników zakresie mobilności,
- zrównoważonym zaspakajaniem różnego rodzaju zapotrzebowania na mobilność i usługi transportowe mieszkańców, przedsiębiorstw i sektora przemysłowego,
- wyznaczaniem kierunku wyważonego rozwoju u lepszej integracji różnych rodzajów transportu,
- spełnianiem wymogów dotyczących zrównoważonego rozwoju mających na celu zrównoważenie potrzeb związanych z rentownością, sprawiedliwością społeczną, ochroną zdrowia i jakością środowiska,
- umożliwianiem optymalizacji wydajności i opłacalności,
- umożliwianiem lepszego zagospodarowania przestrzeni miejskiej oraz lepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej i usług świadczonych w zakresie transportu,
- wpływaniem na zwiększanie atrakcyjności środowiska miejskiego, podnoszeniem jakości życia i poziomu zdrowia publicznego,
- wpływaniem na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wpływaniem na ograniczanie zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, emisji gazów cieplarnianych i zużycia energii,
- pozytywnym wpływem na lepsze ogólne funkcjonowanie transeuropejskiej sieci transportowej i całego europejskiego system transportu” [12].

Podsumowanie

1. W latach 1990-2013 komunikacja miejska mierzyła się ze zmianami zachodzącymi w jej otoczeniu, spośród których do najważniejszych zaliczyć można:
 - zmiany w profilu demograficzno-socjalnym społeczeństwa,
 - gwałtowny rozwój motoryzacji indywidualnej,
 - rozwój telekomunikacji i mediów informatycznych,
 - wzrost cen czynników wytwórczych,
 - zmiany w modelu urbanistycznym.
2. Zmianom uwarunkowań zewnętrznych determinującym pozycję komunikacji miejskiej towarzyszyła transformacja sektora wymuszona jego przekazaniem przez państwo, bez żadnego wsparcia finansowego, w jurysdykcję samorządów terytorialnych.
3. Synergicznym skutkiem wymienionych i innych zmian w otoczeniu komunikacji miejskiej był ponad 50% spadek liczby przewożonych pasażerów.
4. Zła kondycja ekonomiczna komunikacji publicznej w latach 1990-2004, skutkująca z jednej strony koniecznością wprowadzania skokowych podwyżek cen biletów, a z drugiej strony brakiem środków nie tylko na inwestycje, ale nawet na modernizację parku taborowego i infrastruktury, prowadziła do utraty kolejnych milionów pasażerów.
5. Tendencje kryzysowe traktowanej globalnie komunikacji miejskiej przełamało uzyskanie w 2004 roku dostępu do środków i funduszy unijnych, które do 2015 roku przekroczyły 105 mld zł stanowiąc ponad 50% ponoszonych nakładów inwestycyjnych.
6. Uruchomionym procesom modernizacji i rozwoju komunikacji miejskiej towarzyszył blisko 250% wzrost kosztów ponoszonych przez organizatorów transportu.
7. Przy braku korelacji 2,5-krotnego wzrostu kosztów funkcjonowania transportu miejskiego z zaledwie 35-40% wzrostem wpływów ze sprzedaży biletów postępował spadek średniego pokrycia kosztów wpływami (z 63% w 2000 roku do 35% w 2011 roku, co stawia pod znakiem zapytania obecną formułę funkcjonowania komunikacji miejskiej

i stanowi przesłankę upowszechnienia się systemów komunikacji częściowo lub całkowicie bezpłatnej.

8. Pomimo wspomnianych zmian uwarunkowań zarówno wewnętrznych, jak i zewnętrznych udział komunikacji publicznej w obsłudze potrzeb przewozowych w polskich miastach utrzymał się, nawet przy jego kilku-kilkunasto procentowym (w zależności od miasta) spadku w okresie ostatniego ćwierćwiecza, na poziomie przewyższającym udziały publicznego transportu w większości miast europejskich.

9. Względnie wysokie udziały komunikacji publicznej w obsłudze transportowej polskich miast stanowią dobry punkt wyjścia dla rozwoju lokalnego transportu zbiorowego zgodnego z proekologicznymi zaleceniami UE.

LITERATURA:

- [1] Dytkowski G.: Publiczne finansowanie miejskiego transportu zbiorowego w największych miastach w Polsce – analiza porównawcza, Studia Ekonomiczne 2014/187, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach
- [2] <https://pl-pl/facebook.com/bezplatnakomunikacjawpolsce/posts/18889718279938176:O>
- [3] Karolak A.: Rola i zadania IGKM jako reprezentacji interesów środowiska komunikacji miejskiej. Komisja Transportu Związku Miast Polskich, Kutno, 11-12 kwietnia 2013 r
- [4] Kokoszkiewicz M.: Autobusem za darmo. Prezydenci obiecują. Gazeta Wyborcza z 24 listopada 2014 r.
- [5] Komisja Transportu Związku Miast Polskich, Kutno 11-12 kwietnia 2013
- [6] Kończący raport z postępu wdrażania zintegrowanego Programu Operacyjnego rozwoju Regionalnego 2004-2006, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2011
- [7] Krajowa Polityka Miejska 2012, Warszawa, październik 2015
- [8] Projekty unijne zrealizowane i planowane do realizacji w komunikacji miejskiej w perspektywie finansowej 2007-2013 z dofinansowaniem POIiS, PORWP i RPO, /w/ Raport o stanie komunikacji miejskiej w Polsce w latach 2000-2012, IGKM, Warszawa 2013
- [9] Radziewicz C., Grzelec K., Karolak A., Wolański M.: Raport o stanie komunikacji miejskiej w Polsce w latach 2000-2012, IGKM, Warszawa, maj 2013
- [10] Raport wprowadzający Ministerstwa Rozwoju Regionalnego na potrzeby przygotowania Przeglądu OECD krajowej polityki miejskiej w Polsce. Część I Diagnoza stanu polskich miast, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2010
- [11] Wojtczuk M.: Warszawa będzie mieć 3 mln mieszkańców. Gdzie wyrosną nowe osiedla. Gazeta Wyborcza z 11 czerwca 2015 roku.
- [12] Z samochodem się nie wygra. Ale trzeba próbować /w/ Biała księga mobilności 2015. Transport publiczny, Stowarzyszenie Transportu Publicznego, Nextbike, Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa 2015