

Grzegorz DYDKOWSKI¹

ORGANIZACJA I FINANSOWANIE LOKALNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W AGLOMERACJI KATOWICKIEJ

Streszczenie. W artykule przedstawiono organizację i finansowanie lokalnego transportu zbiorowego w aglomeracji katowickiej. Ponadto, opisano zastosowane rozwiązania w celu zapewnienia integracji usług lokalnego transportu zbiorowego.

ORGANISATION AND FINANCING OF LOCAL COLLECTIVE TRANSPORT OF PASSENGERS IN THE KATOWICE AGGLOMERATION

Summary. The paper presents the organisation and financing of local collective transport of passengers in the Katowice agglomeration. It also describes the solutions applied in order to provide integration of services in local collective transport.

1. WPROWADZENIE

W województwie śląskim organizowanie i wykonywanie usług lokalnego transportu zbiorowego podzielone jest pomiędzy różne podmioty. W centralnej części województwa, aglomeracji katowickiej, gminy utworzyły Komunikacyjny Związek Komunalny GOP (KZK GOP) z siedzibą w Katowicach. Celem KZK GOP jest efektywne świadczenie usług lokalnego transportu zbiorowego dla mieszkańców aglomeracji przy wykorzystaniu mechanizmów rynkowych i zgodnie z polityką transportową samorządów terytorialnych tworzących Związek. KZK GOP jest związkiem międzygminnym, działającym na podstawie ustawy o samorządzie gminnym, który pełni rolę zarządu komunikacji, tj. zawiera umowy na realizację zadań przewozowych, uzyskuje wpływy z biletów i dotacji po to, aby finansować komunikację. Działania podejmowane przez Związek mają na celu jak najbardziej efektywne wykorzystanie środków publicznych przeznaczonych na zapewnienie sprawnego działania systemu transportu zbiorowego.

Istotnym obszarem działalności KZK GOP jest integracja. Zintegrowany transport zbiorowy ma silniejszą pozycję konkurencyjną w stosunku do transportu indywidualnego. Ważna jest tu zarówno integracja usług dostarczanych przez różnych przewoźników, wykonujących przewozy w ramach lokalnego transportu zbiorowego, jak i integracja transportu lokalnego z transportem o zasięgu regionalnym, krajowym i międzynarodowym. Związek realizuje swoją misję, nabywając usługi przewozowe od niezależnych przewoźników

¹ Katedra Transportu, Akademia Ekonomiczna w Katowicach, ul. 1 – Maja 47, 40-228 Katowice, telefon/fax (+48 32) 2577-530, (+48 32) 2598-421..7, dydkowski@kzkgop.com.pl

mających różne formy własności: komunalną, państwową i prywatną. Przewozy pasażerów zlecane są zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 roku Prawo zamówień publicznych (DzU Nr 19, poz. 177). Biorąc pod uwagę kryterium wykonawcy w 2003 roku pracy eksploatacyjnej w komunikacji autobusowej, przedsiębiorstwa komunalne wykonały 68,7%, przedsiębiorstwa prywatne 27,6%, a przedsiębiorstwa państwowe 3,7% zrealizowanej pracy eksploatacyjnej.

KZK GOP może poszerzać zakres integracji i efektywności w przypadku uzyskania środków finansowych, które będą rekompensatą za publiczną ingerencję w funkcjonowanie rynku przewozowego na terenie aglomeracji. Oprócz KZK GOP na terenie aglomeracji katowickiej i na jej obrzeżach funkcjonują inni organizatorzy transportu zbiorowego: Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach (MZKP Tarnowskie Góry) oraz Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach (MZK Tychy).

2. ORGANIZACJA TRANSPORTU ZBIOROWEGO W AGLOMERACJI KATOWICKIEJ

Ustawa z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tekst jednolity DzU Nr 142, poz. 1591) stanowi, iż zapewnienie lokalnego transportu zbiorowego jest zadaniem własnym gmin [1]. Ustawa przewiduje możliwość tworzenia (m. in. w aglomeracjach miejskich) związków międzygminnych.

Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego w Katowicach utworzyło 16 gmin centralnej części aglomeracji katowickiej w 1991 roku. Pełne finansowanie komunikacji autobusowej na obszarze gmin, które utworzyły KZK GOP, rozpoczęto od lipca 1993 roku. Komunikacyjny Związek Komunalny GOP przyjął w swej działalności strategię polegającą w głównej mierze na wzmacnianiu atrakcyjności oferty przewozowej. Narzędziem służącym temu celowi była w pierwszej kolejności integracja transportu.

W tym celu poczyniono wiele działań związanych z włączeniem kolejnych gmin do systemu transportu zbiorowego, w którym rolę podmiotu zarządzającego realizuje KZK GOP. W kolejnych latach rozszerzeniu ulegał obszar działania KZK GOP, do Związku przystąpił między innymi Bytom (od 1 stycznia 1995 roku) i Gliwice (od 1 stycznia 1997 roku). Obecnie KZK GOP tworzą 23 gminy: Katowice, Będzin, Bytom, Bobrowniki, Chorzów, Czeladź, Dąbrowa Górnicza, Chełm Śl., Gierałtówice, Gliwice, Knurów, Imielin, Mysłowice, Psary, Radzionków, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Siewierz, Sosnowiec, Sławków, Świętochłowice, Wojkowiec i Zabrze. KZK GOP obejmuje obecnie obszar o powierzchni ok. 1,4 tys. km², który zamieszkuje ponad 2 miliony osób.

MZKP Tarnowskie Góry został utworzony w kwietniu 1992 roku. Obecnie tworzy go 10 gmin: Tarnowskie Góry, Piekary Śląskie, Świerklaniec, Ożarówce, Tworóg, Wielowieś, Zbrosławice, Krupski Młyn, Mierzęcice, Miasteczko Śląskie. Zadaniem MZKP jest zaspokajanie potrzeb mieszkańców gmin Związku w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. W tym celu MZKP Tarnowskie Góry organizuje i koordynuje realizowanie zadań przewozowych oraz utrzymuje infrastrukturę związaną z realizacją swoich zadań.

MZK w Tychach został utworzony we wrześniu 1996 roku i jest zakładem budżetowym miasta Tychy. Podstawowym zadaniem MZK Tychy jest organizowanie lokalnego transportu zbiorowego na terenie miasta Tychy oraz gmin, z którymi MZK Tychy podpisał porozumienie o przekazaniu organizowania transportu zbiorowego, tj. Mikołowa, Łazisk Górnych, Orzesza, Ornontowice, Wyr, Kobióra i Lędzin.

W tablicy 1 przedstawiono podstawowe informacje dotyczące organizatorów komunikacji miejskiej w aglomeracji katowickiej, obrazujące skalę ich działania.

Tablica 1

Podstawowe informacje dotyczące organizatorów lokalnego transportu zbiorowego w aglomeracji katowickiej

| Wyszczególnienie | Dochody ze sprzedaży biletów (w tys. zł) | Liczba ludności w obszarze działania organizatora (w tys.) | Liczba wozokilometrów (w tys.) |
|----------------------|--|--|--------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| KZK GOP Katowice | 218.766 | 2.036,0 | 87.993 |
| MZK Tychy * | 23.238 | 245,8 | 10.604 |
| MZKP Tarnowskie Góry | 33.477 | 194,8 | 12.480 |
| RAZEM | 275.481 | 2.476,6 | 111.077 |

Źródło: Biuletyn IGKM nr 2/03 "Komunikacja miejska w liczbach. Dane za 2003 rok" [3].

* pod uwagę wzięto gminy zlecające MZK Tychy organizowanie lokalnego transportu zbiorowej, tj.: Tychy, Mikołów, Łaziska Górne, Orzesze, Łędziny, Wiry, Ornontowice, Kobiór.

Oprócz komunikacji autobusowej, tramwajowej i trolejbusowej na terenie aglomeracji katowickiej realizowane są regionalne przewozy kolejowe. Zgodnie z ustawą z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (DzU Nr 86, poz.789) organizowanie i dotowanie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej oraz nabywanie kolejowych pojazdów szynowych należy do zadań własnych samorządu województwa. Zadanie to finansowane jest z dochodów własnych samorządu województwa [2]. Zadania przewozowe wykonywane są na zlecenie Województwa Śląskiego przez PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. Śląski Zakład Przewozów Regionalnych w Katowicach, zgodnie z umową na świadczenie usług przewozowych. PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. są spółką wydzieloną ze struktur Polskich Kolei Państwowych SA, a ich głównym zadaniem jest zapewnienie obsługi pasażerskiej w połączeniach regionalnych.

3. PROCES INTEGRACJI KOMUNIKACJI W AGLOMERACJI KATOWICKIEJ

Integrację transportu zbiorowego zapoczątkowały gminy centralnej części województwa, tworząc w 1991 roku KZK GOP. Przekazanie przez gminy jednemu podmiotowi – KZK GOP wszelkich praw i obowiązków związanych z organizacją transportu zbiorowego zintegrowało zarządzanie transportem lokalnym w obszarze działania KZK GOP. W sierpniu 1993 roku, mając na celu ułatwienie korzystania z usług transportu zbiorowego, KZK GOP i Przedsiębiorstwo Komunikacji Tramwajowej w Katowicach podpisały umowę o wprowadzeniu wspólnego biletu miesięcznego – KZK GOP bowiem w początkowym okresie działalności organizował jedynie komunikację autobusową. W październiku 1994 roku zostało zawarte porozumienie taryfowo-biletowe z MZKP Tarnowskie Góry, w sprawie stosowania biletów KZK GOP na liniach obydwu organizatorów transportu. W wyniku zawarcia porozumienia bilety MZKP Tarnowskie Góry zostały wycofane, od tego momentu obowiązuje jeden bilet emitowany przez KZK GOP, a dochody są dzielone pomiędzy KZK GOP i MZKP Tarnowskie Góry. Kolejnym krokiem w procesie integracji oferty lokalnego transportu zbiorowego w aglomeracji katowickiej była umowa podpisana pomiędzy KZK

GOP i MZK Tychy. Dzięki niej od 1 lipca 1997 roku wprowadzono wspólny bilet miesięczny (KSC), ważny w całej sieci komunikacyjnej KZK GOP oraz MZK Tychy. W związku z wypowiedzeniem umowy bilet ten od 1 lutego 2004 roku został wycofany z oferty biletowej.

Reforma administracji publicznej przeprowadzona w 1998 roku i rozpoczęcie od 1 stycznia 1999 roku działalności kolejnych szczebli samorządu terytorialnego przyczyniły się do zmian w zakresie organizacji i finansowania komunikacji tramwajowej. Wycofanie się w 1999 roku budżetu państwa z dofinansowywania Przedsiębiorstwa Komunikacji Tramwajowej wymusiło przygotowanie odpowiedniego rozwiązania. Polegało ono na przejściu przez KZK GOP w 2000 roku organizacji i finansowania komunikacji tramwajowej. W styczniu 2000 roku podpisano porozumienie pomiędzy Województwem Śląskim a KZK GOP, na mocy którego KZK GOP powierzono organizację systemu komunikacji autobusowej i tramwajowej w aglomeracji katowickiej. Zapisy zawarte w Porozumieniu przewidywały m.in. wspólne wieloletnie finansowanie systemu transportu zbiorowego przez KZK GOP i Województwo Śląskie. W rezultacie podpisanego porozumienia z Województwem Śląskim KZK GOP zawarł umowę z Przedsiębiorstwem Komunikacji Tramwajowej w Katowicach (od 1 stycznia 2003 roku Tramwaje Śląskie SA) na świadczenie usług w komunikacji tramwajowej.

Przejęcie w 2000 roku przez KZK GOP roli podmiotu zarządzającego zarówno komunikacją autobusową, jak i tramwajową zintegrowało ofertę lokalnego transportu zbiorowego. Nastąpiło ujednoczenie regulacji taryfowych, szczególnie w zakresie cen, obowiązujących ulg oraz przejście przez KZK GOP emisji i dystrybucji wszystkich biletów. Skoncentrowanie w jednym podmiocie zarządzania ofertą przewozową zarówno komunikacji autobusowej, jak i tramwajowej stworzyło przesłanki do eliminacji konkurowania tych dwóch trakeji i kształtowania racjonalnego podziału zadań przewozowych. W efekcie, w znacznym zakresie zmodyfikowano rozkłady jazdy środków transportu zbiorowego. Ujednoczono również informację przystankową w zakresie rozkładów jazdy.

Aktualizacja w 2002 roku porozumienia pomiędzy Województwem Śląskim i KZK GOP oraz nowe porozumienie zawarte na 2003 rok przewidywało podjęcie szeregu działań mających na celu gałęziowe rozszerzenie integracji w aglomeracji katowickiej o komunikację kolejową. Obok działań mających na celu koordynację rozkładów jazdy oraz kształtowanie funkcji komunikacji autobusowej jako dowozowej do komunikacji kolejowej, przewidziano rozszerzenie oferty biletowej. Od dnia 1 sierpnia 2002 roku oferta biletowa uzupełniona została o wspólny bilet obowiązujący w komunikacji autobusowej i tramwajowej organizowanej przez KZK GOP oraz w kolejowych regionalnych przewozach pasażerskich (bilet ATP). Dochody ze sprzedaży biletu ATP zasiłały PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o., KZK GOP natomiast uzyskiwał refundację utraconych dochodów z tytułu honorowania biletu ATP. Województwo Śląskie oprócz refundacji utraconych dochodów związanych z biletem ATP finansowało inne działania prowadzone przez KZK GOP, mające na celu integrację transportu zbiorowego, zwłaszcza w powiązaniu z przewozami kolejowymi. Bilet ATP został wycofany ze sprzedaży w grudniu 2003 roku w związku ze zmianami w regulacjach ustawowych nakładających na Województwo Śląskie obowiązek finansowania regionalnych przewozów kolejowych. Obecnie brak jest w ofercie biletu zintegrowanego, dzięki któremu pasażerowie mogliby korzystać jednocześnie z usług komunikacji autobusowej, tramwajowej i regionalnych przewozów kolejowych.

Sprzedaż biletów ATP kształtowała się w 2002 roku na poziomie 5,6 tys. sztuk miesięcznie, natomiast w roku 2003 poziom ten wzrósł i wyniósł w okresie całego roku miesięcznie 7,5 tys. sztuk biletów. Struktura sprzedaży biletów miesięcznych KZK GOP i biletów ATP kształtowała się następująco: 96,6% bilety miesięczne KZK GOP i 3,4% bilety ATP.

4. FINANSOWANIE SYSTEMU TRANSPORTU ZBIOROWEGO W AGLOMERACJI KATOWICKIEJ

Aglomerację katowicką tworzy kilkanaście sąsiadujących ze sobą dużych miast. Powoduje to, że linie lokalnego transportu zbiorowego przebiegają zarówno w granicach administracyjnych miast, jak i pomiędzy dwoma lub więcej miastami. Elementy infrastrukturalne podmiotów wykonujących usługi przewozowe zlokalizowane są w różnych miastach, przykładowo Tramwaje Śląskie SA posiadają infrastrukturę torową w 15 gminach, w tym w 5 gminach zlokalizowane są też zajezdnie tramwajowe. Świadczenie usług przez autobusowe przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej na terenie wielu gmin spowodowało przedłużanie się procesów komunalizacyjnych, a w przypadku Tramwajów Śląskich SA jest przyczyną pozostawania majątku spółki nadal we władaniu Skarbu Państwa. Opóźnienia w przekształceniach własnościowych oraz brak w przeszłości regulacji prawnych jednoznacznie oddzielających transport lokalny i ponadlokalny powodowały dotowanie z budżetu państwa usług świadczonych w ramach transportu zbiorowego lub też podmiotowe dotowanie podmiotów świadczących te usługi. Wielkość środków przeznaczanych przez gminy poprzez budżet KZK GOP oraz z budżetów Województwa Śląskiego i państwa na transport autobusowy i tramwajowy przedstawiono w tablicy 2.

Tablica 2

Dotacje (współfinansowanie) lokalnego transportu zbiorowego w aglomeracji katowickiej

(dotacja w mln zł)

| Wyszczególnienie | Wielkość dotacji wniesiona do KZK GOP przez gminy (wplatv gmin) | Dotacja (środki finansowe) z budżetu państwa, a od 1999 roku z budżetu Województwa Śląskiego | | | Razem dotacje |
|---------------------|---|--|----------|-------|---------------|
| | | Autobusy | Tramwaje | Razem | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1993r. | 12,7 | 9,0 | 29,6 | 38,6 | 51,3 |
| 1994r. | 17,7 | 8,6 | 28,0 | 36,6 | 54,3 |
| 1995r. | 28,2 | 6,7 | 30,2 | 36,9 | 65,1 |
| 1996r. | 37,8 | 6,8 | 39,1 | 45,9 | 83,7 |
| 1997r. | 50,1 | 10,0 | 50,7 | 60,7 | 110,8 |
| 1998r. | 59,6 | 9,6 | 51,1 | 60,7 | 120,3 |
| 1999r. | 65,6 | 8,6 | 35,8 | 44,4 | 110,0 |
| 2000r. | 80,8 | 29,0 | | 29,0 | 109,8 |
| 2001r. | 90,2 | 23,2 | | 23,2 | 113,4 |
| 2002r. | 98,2 | 20,0 | | 20,0 | 118,2 |
| 2003r. | 108,9 | 8,0 | | 8,0 | 116,9 |
| Planowana na 2004r. | 113,8 | 0,0 | | 0,0 | 113,8 |

Uwaga:

Do 1998 roku dotacja przekazywana była ze środków zarezerwowanych w budżecie państwa. W związku z reformą administracyjną Państwa dotacje (środki finansowe) do lokalnego transportu zbiorowego rezerwowane i przekazywane były do 2003 roku z budżetu Samorządu Województwa Śląskiego.

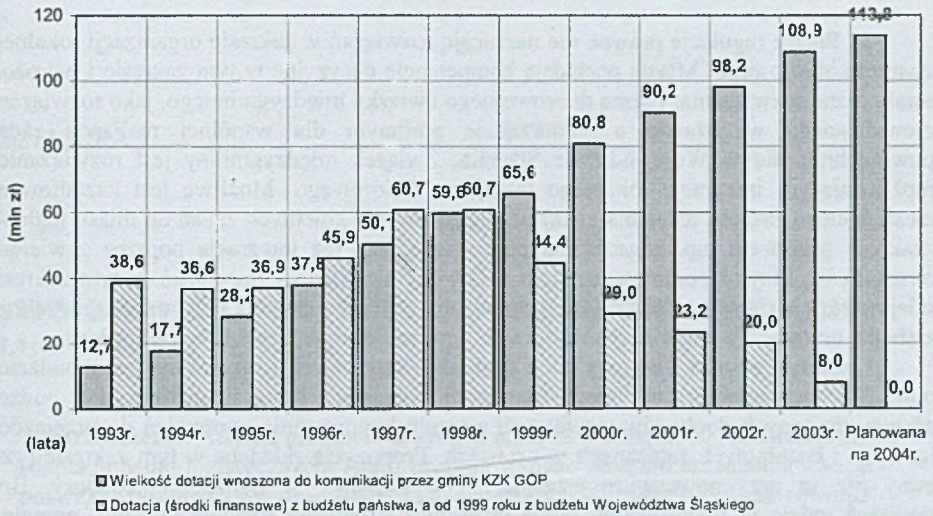
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KZK GOP [6]

Systematycznie zmniejszający się udział środków z budżetu państwa, a później Województwa Śląskiego przeznaczanych na lokalny transport zbiorowy w aglomeracji katowickiej powodował konieczność znaczącego zwiększania środków przeznaczanych na transport z budżetów gmin. Wzrosty te często były wyższe niż ogólny wzrost wydatków wynikający z inflacji. Niedobór środków powoduje również systematyczne zmniejszanie oferty przewozowej transportu zbiorowego oraz ograniczenie możliwości odtwarzania majątku, nawet w ramach reprodukcji prostej. Brak odpowiedniej wielkości odpisów amortyzacyjnych w spółce Tramwaje Śląskie SA ogranicza korzystanie przez ten podmiot ze środków pomocowych Unii Europejskiej ze względu na konieczność wniesienia swojego wkładu.

W wyniku zmiany ustawy o transporcie drogowym, wprowadzonej ustawą z dnia 23 lipca 2003 roku o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (DzU Nr 149, poz. 1452) zdefiniowano pojęcie komunikacji miejskiej jako: „przewóz regulamy wykonywany w ramach lokalnego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych miasta, miasta i gminy, miast albo miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zawarły porozumienie lub utworzyły związek międzygminny w sprawie wspólnej realizacji komunikacji na swoim obszarze” [4]. Zatem, przewozy pasażerów między miastami nie powodują automatycznego zaliczania linii do realizowanych w ramach transportu międzymiastowego. Można uznać to za właściwe, bowiem zwłaszcza w aglomeracji katowickiej linie przewożące pasażerów pomiędzy miastami posiadają wszelkie atrybuty charakterystyczne dla linii miejskich. Autobusy obsługujące powyższe linie spełniają zawarte w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (DzU Nr 32, poz. 262) warunki dla autobusu miejskiego używanego w komunikacji miejskiej lub miejskiej i podmiejskiej, to znaczy że nie muszą posiadać apteczki doraźnej pomocy, ogumionego koła zapasowego, zastłon w bocznych oknach, bagażnika urządzanego w taki sposób, aby bagaż zabezpieczony był przed wypadnięciem, uszkodzeniem lub zanieczyszczeniem [5]. Ponadto potoki pasażerskie występujące na liniach wyjeżdżających poza obszar miasta (gminy) są charakterystyczne dla potoków linii miejskich, tzn. krótkie odległości przejazdu, duża rotacja pasażerów i zwiększone napełnienia w okresach szczytu porannego i popołudniowego.

Problemem do rozwiązania pozostaje stworzenie systemu stabilnego zasilania finansowego lokalnego transportu zbiorowego. Zmniejsza się liczba przewożonych pasażerów, następuje rezygnacja korzystania z usług, zwłaszcza przez osoby, które nie korzystały z ulg, zwiększa się liczba osób posiadających uprawnienie do ulg, czy to przez zmiany w strukturze społeczno-zawodowej czy poprzez rozszerzanie uprawnień. Przykładowo, wzrasta udział emerytów i rencistów, czy też ludzi korzystających z przejazdów bezpłatnych ze względu na wiek, wzrastała też w okresie ostatnich kilku lat liczba studentów. Są też oczekiwania rozszerzenia uprawnień np. dla osób bezrobotnych. Powoduje to problemy finansowania lokalnego transportu zbiorowego, zwłaszcza że nie jest on dotowany z budżetu, którego dochodem byłby np. podatek od towarów i usług (VAT), charakteryzujący się większą stabilnością i wzrastającym udziałem w dochodach budżetu. Dochody gmin są w bardzo ograniczonym stopniu kształtowane przez nie same, wiele pozycji jest bezpośrednio wynikiem regulacji stanowionych przez Sejm RP.

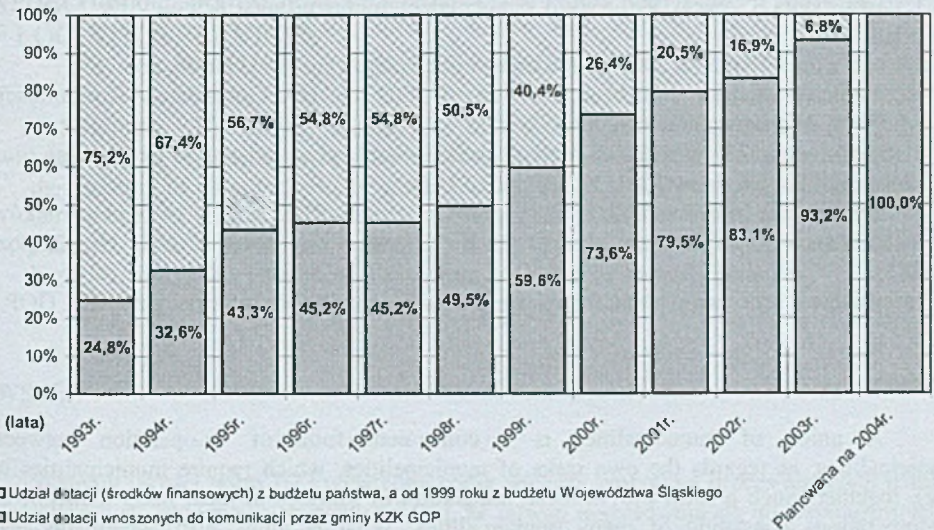
Analizując wysokość wnoszonych dotacji, można zaobserwować systematyczny wzrost dotacji z gmin tworzących KZK GOP (porównując plan na rok 2004 do roku 1999 wzrost ten wyniósł 73,5%, tj. 48,2 mln zł) oraz obniżanie się wielkości dotacji spoza budżetów gmin. Rysunki 1 i 2 przedstawiają wielkość oraz strukturę przekazywanych środków na zapewnienie funkcjonowania lokalnego transportu zbiorowego w latach 1993 – 2004.



Rys. 1. Wielkość dotacji wnoszona przez gminy KZK GOP oraz dofinansowanie z budżetu państwa/Samorządu Województwa Śląskiego w latach 1993-2004 (plan)

Fig.1. Subsidies from KZK GOP member municipalities and national central budget/Provincial Self-government 1993-2004 (plan)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KZK GOP [6]



Rys. 2. Zmiana w strukturze dotacji wnoszonych przez gminy KZK GOP oraz dofinansowanie z budżetu państwa/Samorządu Województwa Śląskiego w latach 1993-2004 (plan)

Fig.2. Change of structure of subsidies from KZK GOP member municipalities and national central budget/Provincial Self-government 1993-2004 (plan)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KZK GOP [6]

5. WNIOSKI

W Polsce regulacje prawne nie narzucają rozwiązań w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego. Miasta posiadają kompetencje decyzyjne w tym zakresie i wdrożone zostały różne rozwiązania. Forma dobrowolnego związku międzygminnego, jako rozwiązania przewidzianego w ustawie o samorządzie gminnym dla wspólnej realizacji zadań, upowszechniła się w Województwie Śląskim. Związek międzygminny jest rozwiązaniem umożliwiającym integrację lokalnego transportu zbiorowego. Możliwe jest kształtowanie przestrzennego zakresu działania związku, przejmowanie kolejnych zadań od miast, najlepiej z zakresu transportu, np. zagadnienia parkowania, czy też integracja poprzez zawieranie porozumień z innymi podmiotami. KZK GOP jest przykładem rozwiązania w tym zakresie. Podejmowane działania integracyjne opierały się na rozszerzeniu przestrzennego zakresu działania, umowach z innymi organizatorami, gminami oraz Województwem Śląskim.

Lokalny transport zbiorowy obok dochodów taryfowych finansowany jest z budżetów gmin. Nie wypracowano w Polsce rozwiązań polegających na finansowaniu z budżetu państwa utraconych dochodów taryfowych z tytułu honorowania uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych zapisanych w ustawach. Propozycje składane w tym zakresie przez gminy nie są przyjmowane ze względu na występujące w budżecie niedobory. Brak rozwiązań, gdzie w finansowaniu mogą uczestniczyć budżety różnych szczebli, ogranicza możliwość wykorzystywania transportu zbiorowego do wspomagania procesów restrukturyzacyjnych i wspierania wzrostu konkurencyjności regionu.

Literatura

1. Ustawa z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tekst jednolity DzU Nr 142, poz.1591).
2. Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (DzU Nr 86, poz.789).
3. Komunikacja miejska w liczbach. Dane za rok 2003 rok. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Warszawa marzec 2004.
4. Ustawa z dnia 23 lipca 2003 roku o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (DzU Nr 149, poz.1452).
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (DzU Nr 32, poz. 262).
6. Informacje o wykonaniu planu finansowego oraz inne materiały informacyjne KZK GOP.

Abstract

A union of municipalities is a convenient form of co-operation between municipalities, as regards the own tasks of municipalities, which require municipalities to work together. Such a form provides the integration of services in local mass transport in agglomerations consisting of many municipalities. What is more, also agreements and contracts may be used to integrate the services provided in mass transport. In Poland, the provision of mass transport services belongs under the own tasks of municipalities, and is subsidised from municipal budgets. No solutions have been found, so far, as regards the co-financing by budgets at various levels, including the state level, the reduced fares for people entitled to them, as well as free fares, even in the form of recompense.