

Grzegorz Dydkowski

Publiczne finansowanie miejskiego transportu zbiorowego - porównanie największych miast w Polsce

Charakterystyczną cechą rynków miejskiego transportu zbiorowego jest znaczące finansowanie działalności ze środków publicznych. W największych miastach zarówno w Polsce jak i na świecie, często kwoty dopłat ze środków publicznych są znacznie wyższe, niż uzyskiwane dochody ze sprzedaży usług. Jest to nie tyle właściwość sektora, co wynik interwencji publicznej w poziom cen usług oraz zakres świadczonych usług – usługi świadczone są również w obszarach i okresie małego zapotrzebowania, a zatem nawet gdy ich świadczenie nie jest rentowne.

Miasta różnią się wielkością (liczba mieszkańców, powierzchnia), strukturą funkcjonalno-przestrzenną, potencjałem ekonomicznym i organizacją gospodarki komunalnej. Różne jest też postrzeganie wpływu transportu miejskiego na rozwój przestrzenny oraz funkcjonowanie miast, warunki życia mieszkańców oraz atrakcyjność miast dla inwestorów. To z kolei powoduje różny zakres publicznego finansowania miejskiego transportu zbiorowego. Zestawienia podstawowych danych o miastach, usługach miejskiego transportu zbiorowego oraz wielkości publicznego finansowania, pozwolą poznać skalę oraz zróżnicowanie obciążeń budżetów miast wydatkami na miejski transport zbiorowy.

Podstawowe dane o miastach przyjętych do porównań

W tabeli 1 przedstawiono podstawowe dane charakteryzujące największe – liczące ponad 300 000 mieszkańców miasta w Polsce. Wszystkie miasta są siedzibami wojewody oraz (z wyjątkiem Bydgoszczy) sejmiku województwa. Należy zwrócić uwagę na fakt, że w przypadku danych dotyczących dużych miast - ich liczba mieszkańców – osób zameldowanych w danym mieście, może znacznie różnić się od osób przebywających w mieście oraz osób korzystających z usług komunalnych. Przykładowo ocenia się, że w Warszawie w ciągu dnia przebywa około 750 tys. osób więcej niż jest zameldowanych, zatem łącznie jest to blisko 2,5 mln osób¹. Są to osoby przebywające na stałe bez zameldowania, do tego dochodzą osoby przyjeżdżające na krótki okres – jednego, kilku dni oraz osoby mieszkające poza granicami miasta i codziennie dojeżdżające na przykład w związku z nauką lub pracą. W tym kontekście zasadne wydaje się badanie i uzupełnianie publikowanych danych dotyczących dużych miast, o liczbę mieszkańców przebywających na terenie danego miasta. Jest to bowiem w przypadku dużych miast, punkt odniesienia pozwalający oceniać infrastrukturę i usługi publiczne. Systemy miejskiego i regionalnego transportu zbiorowego oraz powszechna motoryzacja społeczeństwa, codziennie pozwalają na pokonywanie coraz większych odległości, stąd miejsce zamieszkania/zameldowania, nie jest ściśle związane - jak to miało miejsce jeszcze w Polsce kilkanaście lat temu - z miejscem pracy, nauki, wypoczynku lub w miejscu, w którym korzystamy z różnego typu usług. Wręcz przeciwnie, mająca miejsce przez kilkadziesiąt lat obniżka kosztów jednostkowych transportu² oraz oczekiwanie uzyskania korzyści skali przez podmioty gospodarcze, powoduje coraz odleglejsze przemieszczenia.

Z codziennymi dojazdami ze strefy podmiejskiej wiąże się również konieczność zapewnienia połączeń, to z kolei powoduje, że w przypadku większych miast transport zbiorowy funkcjonuje w szerszych układach - niemniej dla analizy porównawczej wyodrębniono dane dotyczące wyłącznie danego miasta. Skalę dojazdów w pewnym stopniu mogą odzwierciedlać proporcja miejsc pracy do liczby mieszkańców dane dotyczące udzielonych noclegów lub miejsc w hotelach, a także proporcja miejsc pracy do liczby mieszkańców. Widoczna jest pozycja Warszawy – miasta o największej liczbie mieszkańców, powierzchni, gęstości zaludnienia, a także największej liczbie podmiotów i miejsc pracy. Różnica skrajnych wielkości

¹ J. Bijak, A. Kicingier, M. Kapiszewski oraz P. Śleszyński (współpraca): *Studium metodologiczne oszacowania rzeczywistej liczby ludności Warszawy*. Środkowoeuropejskie Forum Badań Migracyjnych i Ludnościowych. CEFMR Working Paper 2/2007 www.cefmr.pan.pl

² *TRANSvisions. Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 Year Horizon. Final Report*, Project funded by the European Commission – DG TREN. Co-ordinator Tetraplan A/S Copenhagen, Denmark, March 2009.

w zakresie gęstości zaludnienia wynosi 1 966 mieszkańców/km² (3 316 mieszkańców / km² w Warszawie i 1 350 mieszkańców / km² w Szczecinie). O zróżnicowaniu liczby dojeżdżających do danego miasta, mogą również świadczyć porównanie liczby mieszkańców i pracujących - w Warszawie stosunek liczby mieszkańców do pracujących wynosi 2,06, natomiast w Szczecinie 3,54.

W tabeli 2 zestawiono dane o wielkości dochodów i wydatków miast ogółem, dochodów własnych oraz dochodów własnych w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Znacznie wyższe, niż w przypadku pozostałych miast są dochody i wydatki Warszawy, przy czym w znacznym stopniu wynika to z wysokich dochodów własnych miasta (udział dochodów własnych w dochodach ogółem Warszawy wynosi 83,6%). Najniższy udział dochodów własnych w dochodach ogółem ma Lublin – 57,7%, miasto to równocześnie ma najniższe dochody własne w przeliczeniu na mieszkańca. Subwencje i dotacje oraz inne dochody stanowią w tym przypadku w strukturze dochodów ponad 40%.

Tab. 1. Podstawowe dane charakteryzujące miasta powyżej 300 tys. mieszkańców w Polsce.

Lp.	Gminy w Polsce powyżej 300 tys. mieszkańców	Liczba mieszkańców wg faktyczne miejsce zamieszkania ogółem stan na 31 XII 2009 [mieszkańcy]	Powierzchnia gminy ogółem w 2009 roku [km ²]	Gęstość zaludnienia [mieszkańcy / km ²]	Liczba pracujących w 2008 roku [osoby]	Liczba podmiotów zarejestrowanych w REGON w 2008 roku	Udzielone noclegi w I półroczu 2009 roku w tys.
1.	M. st. Warszawa	1 714 446	517	3 316	829 478	324 282	1 404,4
2.	Kraków	755 000	327	2 309	277 243	105 610	1 018,7
3.	Łódź	742 387	293	2 534	221 606	94 578	184,6
4.	Wrocław	632 146	293	2 157	234 481	95 602	329,3
5.	Poznań	554 221	262	2 115	227 846	93 250	327,4
6.	Gdańsk	456 591	262	1 743	139 996	60 122	176,7
7.	Szczecin	406 307	301	1 350	114 803	64 098	214,5
8.	Bydgoszcz	357 650	176	2 032	118 138	45 233	98,7
9.	Lublin	349 440	147	2 377	112 712	39 060	108,2
10.	Katowice	308 548	165	1 870	158 169	40 439	139,5
Razem/średnia		6 276 736	2 743	2 288	2 434 472	962 274	4 002
Razem /średnia bez Warszawy		4 562 290	2 226	2 050	1 604 994	637 992	2 597,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.stat.gov.pl, Miasta w liczbach 2007 – 2008 Główny Urząd Statystyczny Urząd Statystyczny w Poznaniu, Warszawa 2010, Miasta wojewódzkie podstawowe dane statystyczne. Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Poznaniu, Rok IX, Nr 18 Warszawa listopad 2009.

Dopłaty do miejskiego transportu zbiorowego

W tabeli 3 przedstawiono wielkość dopłat do lokalnego transportu zbiorowego ogółem oraz jako udział dochodów miast ogółem i dochodów własnych. Widoczne jest, że największe miasta przeznaczają od 3,1% (Lublin) do nawet 11% (Warszawa) dochodów na dofinansowanie miejskiego transportu zbiorowego i stosownie od 5,3% (Kraków, Lublin, Katowice) do 13,1% (Warszawa) dochodów własnych. Największe wydatki na lokalny transport zbiorowy – i to zarówno jako udział w dochodach miasta ogółem oraz udział wydatków w dochodach własnych – są w Warszawie. Wiąże się to z intensywnie prowadzonymi przedsięwzięciami modernizacyjnymi oraz inwestycjami i to zarówno w tabor jak i infrastrukturę transportu zbiorowego. To z kolei wynika w znacznej części z funkcji miasta jako stolicy kraju, siedziby większości centralnych organów władzy, ministerstw, urzędów i instytucji centralnych, przedstawicielstw dyplomatycznych, siedziby ponad 320 000 podmiotów gospodarczych. Najniższa kwota dopłat do lokalnego transportu miejskiego występuje w Lublinie – ponad 35,8 mln zł, kolejne są Katowice – ponad 49,5 mln zł. Zwraca uwagę Kraków z blisko dwukrotnie niższą kwotą dopłat, niż ma to miejsce w innych, porównywalnych pod względem liczby mieszkańców miastach, to jest Łodzi, Wrocławiu, czy też Poznaniu – tu liczba mieszkańców już jest o ponad 200 000 osób mniejsza. Może to jednak wynikać z sytuacji, w której

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Spółka Akcyjna w Krakowie, obok Miejskiego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej SA w Krakowie oraz Miejskiego przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji SA w Krakowie, wchodzi w skład Krakowskiego Holdingu Komunalnego SA w Krakowie³. Działalność pozostałych spółek jest rentowna – stąd w sytuacji, gdy tworzą one grupę kapitałową, możliwe jest wspólne rozliczanie wyniku finansowego i w ten sposób po spełnieniu odpowiednich warunków, obniżenie obciążeń z tytułu podatku dochodowego od osób prawnych. Część pozostawionych w ten sposób środków pozyskuje MPK SA w Krakowie, co z kolei pozwala na obniżenie bezpośredniego zaangażowania budżetu gminy, w dofinansowanie miejskiego transportu zbiorowego. Innymi czynnikami mogą być absorpcja środków z programów Unii Europejskiej oraz zaciąganie pożyczek i kredytów, które w pewnych okresach mogą zmniejszać zapotrzebowanie na środki publiczne. Poza tym częstym sposobem zasilania podmiotów miejskiego transportu zbiorowego jest podnoszenie kapitałów w spółkach.

Tab. 2. Dane o dochodach i wydatkach miast powyżej 300 tys. mieszkańców w Polsce.

Lp.	Gminy w Polsce powyżej 300 tys. mieszkańców	Liczba mieszkańców wg faktycznego miejsca zamieszkania ogółem stan na 31 XII 2009 [mieszkańcy]	Dochody gmin ogółem (dane za 2009 rok) [zł]	Dochody własne gmin (dane za 2009 rok) [zł]	Udział dochodów własnych w dochodach ogółem [%]	Wydatki gmin ogółem (dane za 2009 rok) [zł]	Dochody własne gmin w przeliczeniu na 1 mieszkańca [zł/mieszkańca]
1.	M. st. Warszawa	1 714 446	10 116 715 173	8 456 911 044	83,6	11 348 207 179	4 933
2.	Kraków	755 000	3 160 518 447	2 202 529 097	69,7	3 419 539 328	2 917
3.	Łódź	742 387	2 682 093 443	1 686 307 189	62,9	2 913 925 440	2 271
4.	Wrocław	632 146	2 737 507 201	2 085 118 490	76,2	3 617 184 891	3 298
5.	Poznań	554 221	2 372 482 562	1 736 812 377	73,2	2 710 241 475	3 134
6.	Gdańsk	456 591	1 710 888 011	1 183 829 109	69,2	1 977 884 695	2 593
7.	Szczecin	406 307	1 297 310 625	855 995 512	66,0	1 396 920 146	2 107
8.	Bydgoszcz	357 650	1 133 334 293	713 476 489	63,0	1 219 708 308	1 995
9.	Lublin	349 440	1 173 612 660	677 186 890	57,7	1 361 866 755	1 938
10.	Katowice	308 548	1 283 433 700	937 337 017	73,0	1 389 596 145	3 038
Razem/średnia		6 276 736	27 667 896 114	20 535 503 213	74,2	31 355 074 363	3 272
Razem /średnia bez Warszawy		4 562 290	17 551 180 941	12 078 592 169	68,8	20 006 867 183	2 647

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.stat.gov.pl.

W tym momencie w budżetach miast wydatki na ten cel ujęte są jako wydatki majątkowe, nie związane wprost z bieżącym finansowaniem usług miejskiego transportu zbiorowego. Przykładem mogą być Katowice, które w 2009 roku obok kwoty 49,5 mln zł przeznaczyły również środki na realizację zadania „Modernizacja infrastruktury tramwajowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą” 3,7 mln zł, objęcie nowych udziałów w PKM Katowice sp. z o.o. 10 mln zł oraz objęcie akcji Tramwajów Śląskich SA celem realizacji zadania „Modernizacja torowiska tramwajowego na odcinku Katowice Rynek – Zajezdnia” 10 mln zł⁴. Ograniczenia, którym podlegają miasta w zakresie wydatków ogółem, w tym wydatków bieżących ze względu na uzyskiwane dochody, konieczność konstrukcji zrównoważonych budżetów oraz często już znaczące zadłużenie, powodują że następuje wyodrębnianie wydatków majątkowych ze środków przeznaczanych na finansowanie miejskiego transportu zbiorowego. Utrudnia to ocenę i porównania publicznego finansowania transportu zbiorowego, gdyż wydatki majątkowe mogą występować okresowo i być zróżnicowane.

³ Zob. Witryna internetowa Krakowskiego Holdingu Komunalnego SA www.khk.krakow.pl

⁴ Zob. *Sprawozdanie z wykonania budżetu miasta Katowice za 2009 rok*. www.katowice.eu

Tab. 3. Wielkość dopłat do lokalnego transportu zbiorowego w miastach powyżej 300 000 mieszkańców w Polsce w 2009 roku.

Lp.	Gminy w Polsce powyżej 300 tys. mieszkańców	Wielkość dopłat do lokalnego transportu zbiorowego w 2009 roku* [zł]	Dochody gmin ogółem (dane za 2009 rok) [zł]	Udział dopłat do lokalnego transportu zbiorowego w 2009 roku w dochodach gmin ogółem [%]	Dochody własne gmin [zł]	Udział dopłat do lokalnego transportu zbiorowego w 2009 roku w dochodach własnych gmin [%]
1.	M. st. Warszawa	1 110 015 952	10 116 715 173	11,0	8 456 911 044	13,1
2.	Kraków	117 639 930	3 160 518 447	3,7	2 202 529 097	5,3
3.	Łódź	216 366 276	2 682 093 443	8,1	1 686 307 189	12,8
4.	Wrocław	210 374 461	2 737 507 201	7,7	2 085 118 490	10,1
5.	Poznań	188 530 990	2 372 482 562	7,9	1 736 812 377	10,9
6.	Gdańsk	108 631 304	1 710 888 011	6,3	1 183 829 109	9,2
7.	Szczecin	82 775 070	1 297 310 625	6,4	855 995 512	9,7
8.	Bydgoszcz	84 329 713	1 133 334 293	7,4	713 476 489	11,8
9.	Lublin	35 843 812	1 173 612 660	3,1	677 186 890	5,3
10.	Katowice	49 504 343	1 283 433 700	3,9	937 337 017	5,3
Razem / średnia		2 203 942 309	27 667 896 114	8,0	20 535 503 213	10,7
Razem /średnia bez Warszawy		1 093 926 357	17 551 180 941	6,2	12 078 592 169	9,1

*w części budżetów miast ujęte są pełne wydatki – pomniejszono je wówczas o dochody z tytułu sprzedaży biletów

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.um.warszawa.pl, www.krakow.pl, www.uml.lodz.pl, www.wroclaw.pl, www.poznan.pl, www.gdansk.pl, www.szczecin.pl, www.bydgoszcz.pl, www.um.lublin.pl, www.katowice.eu, Komunikacja Miejska w Liczbach. Dane za 12 miesięcy 2009 roku. Warszawa, maj 2010, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej oraz tabeli 2.

Praca eksploatacyjna w miejskim transporcie zbiorowym

W tabeli 4 przedstawiono wielkość pracy eksploatacyjnej w poszczególnych miastach w przeliczeniu na jednego mieszkańca oraz na jednostkę powierzchni. Zwraca uwagę duże nasycenie pracą eksploatacyjną w przypadku Warszawy. Praca eksploatacyjna w miejskim transporcie zbiorowym w przeliczeniu na mieszkańca w Warszawie jest o blisko 40% wyższa, niż średnia liczona dla porównywanych 10 miast oraz o ponad 64% wyższa, niż średnia wyliczona dla pozostałych miast to jest porównywanych miast bez Warszawy. Nawet biorąc pod uwagę łączną liczbę przebywających osób w Warszawie w ciągu dnia na poziomie 2,5 mln, w przeliczeniu na osobę wykonuje się 72,7 wzkm, co i tak jest jedną z wyższych wielkości, nawet uwzględniając fakt, że również w pozostałych miastach liczba przebywających osób będzie wyższa niż liczba mieszkańców.

W tabeli 5 przedstawiono strukturę pracy eksploatacyjnej realizowanej różnymi środkami przewozowymi oraz wielkość dopłat w przeliczeniu na mieszkańca oraz jednostkę pracy eksploatacyjnej. W obsłudze komunikacyjnej miast dominuje komunikacja autobusowa – największy udział w Lublinie – 78,8%, następnie w Szczecinie – 74,5% i Bydgoszczy – 73,4%, najniższy udział komunikacji autobusowej jest w Poznaniu 50,9% i Łodzi – 51,4%.

Miasta te – Poznań, Łódź i następny w kolejności Wrocław mają wysoki udział pracy eksploatacyjnej komunikacji tramwajowej, w granicach 47 – 49%. Jedynym miastem spośród miast powyżej 300 000 mieszkańców w Polsce, nie posiadających komunikacji tramwajowej jest Lublin. Częściowo jest to wynik czynnika geograficzno - historycznego – sieci tramwajowe istniały lub funkcjonują obecnie w mniejszych miastach, w zachodniej oraz północno i południowo - zachodniej części kraju. Komunikacji tramwajowej nie ma też Rzeszów (178 000 mieszkańców) i Białystok (295 000 mieszkańców), ale jest w Gorzowie Wielkopolskim (125 000 mieszkańców), Elblągu (126 000 mieszkańców), Grudziądzu (99 000 mieszkańców),

Toruniu (205 tys. mieszkańców), była w Słupsku (97 tys. mieszkańców), Inowrocławiu (76 000 mieszkańców), Olsztynie (176 000 mieszkańców), Wałbrzychu (120 000 mieszkańców), Legnicy (104 000 mieszkańców), Jeleniej Górze (84 000 mieszkańców) i Bielsku-Białej (175 000 mieszkańców)⁵.

Tab. 4. Wielkość pracy eksploatacyjnej w miastach powyżej 300 000 mieszkańców w Polsce.

Lp.	Gminy w Polsce powyżej 300 tys. mieszkańców	Liczba wzkm wykonanych taborom autobusowym w 2009 roku [wzkm]	Liczba wzkm wykonanych taborom tramwajowym/trolejbusami/metrem w 2009 roku [wzkm]	Liczba wzkm wykonanych łącznie w 2009 roku [wzkm]	Liczba wzkm w przeliczeniu na 1 mieszkańca [wzkm/mieszkańca]	Liczba wzkm w przeliczeniu na jednostkę powierzchni [wzkm/km ²]
1	M. st. Warszawa	105 076 900	76 772 500	181 849 400	106,1	351 740
2	Kraków	31 171 000	21 624 000	52 795 000	69,9	161 453
3	Łódź	29 636 300	27 983 500	57 619 800	77,6	196 655
4	Wrocław	22 983 700	20 383 800	43 367 500	68,6	148 012
5	Poznań	18 171 700	17 542 800	35 714 500	64,4	136 315
6	Gdańsk	16 303 700	12 809 600	29 113 300	63,8	111 119
7	Szczecin	15 967 600	5 471 500	21 439 100	52,8	71 226
8	Bydgoszcz	16 821 100	6 096 500	22 917 600	64,1	130 214
9	Lublin	10 579 900	2 848 000	13 427 900	38,4	91 346
10	Katowice	13 886 600	4 361 500	18 248 100	59,1	110 595
Razem/średnia		280 598 500	195 893 700	476 492 200	75,9	173 712
Razem /średnia bez Warszawy		175 521 600	119 121 200	294 642 800	64,6	132 364

Uwaga: w przypadku Krakowa przyjęto dla taboru tramwajowego liczbę wzkm wykonaną przez MPK Kraków, dla Łodzi przyjęto dla taboru autobusowego i tramwajowego liczbę wzkm wykonaną przez MPK Łódź i MKT Łódź, dla Wrocławia przyjęto dla taboru autobusowego i tramwajowego liczbę wzkm wykonaną przez MPK Wrocław. Na terenie gmin może występować transport zbiorowy funkcjonujący poza systemem gminnym, jednak jego udział nie jest znaczący.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Komunikacja Miejska w Liczbach. Dane za 12 miesięcy 2009 roku. Op. cit. oraz tabeli 1.

Dane o wielkości dopłat do miejskiego transportu zbiorowego wskazują na znaczne zróżnicowanie pod tym względem największych miast w Polsce. Najwyższe dopłaty do miejskiego transportu zbiorowego w przeliczeniu na mieszkańca są w Warszawie – 6,10 zł/wzkm, kolejnym miastem jest Poznań – 5,28 zł/wzkm, najniższa w Krakowie – 2,23 zł/wzkm, przy czym wielkość ta jak już wcześniej zwrócono uwagę, może nie ujmować wszystkich środków. Kolejnymi miastami są Lublin – 2,67 zł/wzkm i Katowice – 2,71 zł/wzkm. Rozpiętość skrajnych wielkości wynosi tu 3,43 zł/wzkm (różnica pomiędzy Warszawą i Lublinem).

Porównania podstawowych danych charakteryzujących największe miasta w Polsce, wielkości dochodów i wydatków, wydatków na dofinansowanie miejskiego transportu zbiorowego oraz oferty przewozowej pozwalają ocenić potencjał ludnościowy, gospodarczy oraz samą pozycję Warszawy, jako największego miasta w Polsce. Warszawa uzyskuje największe dochody budżetowe, ale też przeznaczają najwięcej środków spośród polskich miast na miejski transport zbiorowy. Warszawa posiada również najwyższe nasycenie pracą eksploatacyjną liczone na jednostkę powierzchni oraz na mieszkańca, a także na osoby przebywające tam w ciągu dnia.

⁵ Portal informacyjny Głównego Urzędu Statystycznego, www.stat.gov.pl

Tab. 5. Struktura pracy eksploatacyjnej oraz wielkość dopłat do miejskiego transportu zbiorowego w przeliczeniu na mieszkańca i pracę jednostkę pracy eksploatacyjnej.

Lp.	Gminy w Polsce powyżej 300 tys. mieszkańców	Udział pracy eksploatacyjnej w poszczególnych gminach			Wielkość dopłat do lokalnego transportu zbiorowego w 2009 roku w przeliczeniu na 1 mieszkańca [zł/mieszkańca]	Wielkość dopłat do lokalnego transportu zbiorowego w 2009 roku w przeliczeniu na 1 wzkm [zł/wzkm]
		Komunikacja autobusowa [%]	Komunikacja tramwajowa [%]	Trolejbusy (Lublin), Metro (Warszawa) [%]		
1.	M. st. Warszawa	57,8	28,2	14,0	647	6,10
2.	Kraków	59,0	41,0	-	156	2,23
3.	Łódź	51,4	48,6	-	291	3,76
4.	Wrocław	53,0	47,0	-	333	4,85
5.	Poznań	50,9	49,1	-	340	5,28
6.	Gdańsk	56,0	44,0	-	238	3,73
7.	Szczecin	74,5	25,5	-	204	3,86
8.	Bydgoszcz	73,4	26,6	-	236	3,68
9.	Lublin	78,8	-	21,2	103	2,67
10.	Katowice	58,9	35,2	-	160	2,71
Razem/średnia		58,9	35,2	5,9	351	4,63
Razem /średnia bez Warszawy		59,5	39,5	1,0	240	3,71

Uwaga: w przypadku Krakowa przyjęto dla taboru tramwajowego liczbę wzkm wykonaną przez MPK Kraków, dla Łodzi przyjęto dla taboru autobusowego i tramwajowego liczbę wzkm wykonaną przez MPK Łódź i MKT Łódź, dla Wrocławia przyjęto dla taboru autobusowego i tramwajowego liczbę wzkm wykonaną przez MPK Wrocław. Na terenie gmin może występować transport zbiorowy funkcjonujący poza systemem gminnym, jednak jego udział nie jest znaczący.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Komunikacja Miejska w Liczbach. Dane za 12 miesięcy 2009 roku. Op. cit. oraz tabel wcześniejszych.

W przypadku pozostałych dużych miast zwraca uwagę znaczące zróżnicowanie jednostkowych dopłat do miejskiego transportu zbiorowego. Nawet nie biorąc pod uwagę Krakowa, rozpiętość skrajnych wielkości jest znaczna, pomimo że ceny nabycia materialnych czynników produkcji transportowej (tabor, paliwa, energia elektryczna) są w różnych regionach w Polsce dość podobne. Zróżnicowanie zaangażowania miast w finansowanie transportu zbiorowego oznacza, że miasta podążają własnymi strategiami rozwoju systemów miejskiego transportu zbiorowego, co w rezultacie wiąże się z środkami przeznaczanymi na dopłaty.

Sprawny transport zbiorowy przynosi miastom oraz ich mieszkańcom wiele korzyści – łatwość przemieszczania się, wyboru miejsca pracy, nauki, zamieszkania, dostępu do różnego typu usług, a także zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na środowisko - jednak wymaga to odpowiedniego zaangażowania środków publicznych. Dlatego też wydatki na miejski transport zbiorowy mają uzasadnienie. Z drugiej strony różne są rozwiązania, w ramach których świadczone są usługi transportu zbiorowego, co ma wpływ na wielkość i efektywność wydatkowanych środków. Różne są też warunki świadczenia usług transportu zbiorowego, zagospodarowanie przestrzenne miasta, dopasowanie infrastruktury do potrzeb, parametry jakościowe infrastruktury transportowej, styl życia mieszkańców, czy też konkurencja przemieszczania się indywidualnymi środkami transportu. Oznacza to, że jedynym kryterium efektywności funkcjonowania systemów transportu zbiorowego nie powinna być minimalizacja wydatków na ten cel. Oczekuje się pewnej równowagi pomiędzy wydatkami miast a uzyskiwanymi korzyściami w wyniku sprawnego funkcjonowania systemów transportowych oraz obniżenia negatywnego wpływu transportu na otoczenie.

Streszczenie

W artykule porównano największe polskie miasta – liczące powyżej 300 tys. mieszkańców między innymi w zakresie dochodów, wydatków miast, oferty przewozowej oraz środków przeznaczanych przez miasta na dofinansowanie miejskiego transportu zbiorowego. Widoczne są znaczące różnice pomiędzy miastami w szczególności w zakresie wielkości środków kierowanych na miejski transport zbiorowy.

Literatura

- 1) J. Bijak, A. Kicingier, M. Kapiszewski oraz P. Śleszyński (współpraca): *Studium metodologiczne oszacowania rzeczywistej liczby ludności Warszawy*. Środkowoeuropejskie Forum Badań Migracyjnych i Ludnościowych. CEFMR Working Paper 2/2007 www.cefmr.pan.pl
- 2) *Komunikacja Miejska w Liczbach. Dane za 12 miesięcy 2009 roku*. Warszawa, maj 2010, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej.
- 3) *Miasta w liczbach 2007 – 2008*. Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Poznaniu, Warszawa 2010.
- 4) *Miasta wojewódzkie podstawowe dane statystyczne*. Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Poznaniu, Rok IX, Nr 18 Warszawa listopad 2009.
- 5) Portal informacyjny Głównego Urzędu Statystycznego, www.stat.gov.pl
- 6) *TRANSvisions. Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 Year Horizon. Final Report*. Project funded by the European Commission – DG TREN, Co-ordinator Tetraplan A/S Copenhagen, Denmark March 2009.
- 7) Witryna internetowa Krakowskiego Holdingu Komunalnego SA www.khk.krakow.pl
- 8) Witryny internetowe miast: www.bydgoszcz.pl, www.gdansk.pl, www.katowice.eu, www.khk.krakow.pl, www.krakow.pl, www.poznan.pl, www.szczecin.pl, www.uml.lodz.pl, www.um.lublin.pl, www.um.warszawa.pl, www.wroclaw.pl.