

Andrzej Wasiak
Uniwersytet Łódzki

ORGANIZACJA I ŚWIADCZENIE USŁUG KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W SAMORZĄDZIE GMINNYM NA PRZYKŁADZIE MIASTA ZGIERZA

1. Wstęp

Rozwój miasta jest związany ze zwiększeniem jego obszaru, wzrostem liczby ludności i rozbudową przemysłu. Powoduje to między innymi oddalenie miejsc zamieszkania od: miejsc pracy, centrum administracyjnego i kulturalnego. Wzrost odległości od celu podróży zapewnia stworzenie masowych przewozów mieszkańców. Zachodzi więc potrzeba działania komunikacji miejskiej.

Pojęcie „komunikacja” obejmuje zespół środków służących do przemieszczania osób i towarów lub do nawiązywania łączności jednego miejsca z innym. W praktyce utożsamiamy komunikację z transportem, zwłaszcza pasażerskim. Przez pojęcie komunikacji często rozumiemy komunikację: lotniczą, kolejową, samochodową, miejską itd. Najczęściej jednak komunikacją jest szerszy zasięg usługi transportowej, tj. przemieszczanie ludzi i ładunków oraz przekazywanie informacji. W ramach pojęcia komunikacji mieści się także komunikacja miejska. Zadaniem komunikacji miejskiej jest sprawne zaspokajanie potrzeb przewozowych mieszkańców miasta. Potrzeby przewozowe są związane z pracą, nauką, handlem, kulturą, sportem i rekreacją. Wprowadzenie zbiorowej komunikacji w mieście powinno być poprzedzone [3, s. 70]:

- wytyczeniem stałych tras, po których kursują pojazdy komunikacyjne,
- wyznaczeniem stałych przystanków, na których pasażerowie mogą wsiadać lub wysiadać z pojazdów,
- ustaleniem średniej częstotliwości kursowania pojazdów.

Możliwość korzystania przez każdego chętnego z komunikacji miejskiej jest uwarunkowana uiszczeniem określonej opłaty za bilet według obowiązującej taryfy.

Spełnienie przedstawionych zasad upoważnia do zaliczenia przewozu pasażerów do miejskiej komunikacji zbiorowej. W innym przypadku będzie to komunikacja indywidualna, np. taksówki, transport zakładowy lub prywatne samochody osobowe.

W systemie gospodarki prywatnej i zarządzanej centralnie powszechnie stosowanym rozwiązaniem było świadczenie usług komunikacyjnych w każdej aglomeracji przez jednego przewoźnika, najczęściej państwowego. Taki stan organizacyjno-prawny sprawiał, że:

- występowało łączenie funkcji organizacyjnych i wykonawczych; do zadań przewoźnika należała zarówno organizacja przewozów miejskich, jak i ich wykonawstwo (nie funkcjonowały zewnętrzne mechanizmy kontrolne);
- skostniały układ powiązań funkcjonalnych między przedsiębiorstwami komunikacyjnymi a lokalną władzą administracyjno-gospodarczą nie pobudzał do myślenia i działania innowacyjnego i strategicznego;
- brak było mechanizmów ukierunkowanych na racjonalizację działalności sfery gospodarki komunalnej, systematycznie wzrastała deficytowość komunikacji miejskiej w skali zarówno poszczególnych aglomeracji, jak i całego kraju.

Rok 1990 stał się przełomowy dla organizatorów i przewoźników zaangażowanych na rzecz komunikacji miejskiej. Ustawa o samorządzie terytorialnym z dnia 8 marca 1990 roku zapoczątkowała proces urynkowienia w sferze komunikacji miejskiej. Obowiązek organizowania komunikacji miejskiej został przypisany gminom. Nastąpiła istotna zmiana w sposobie dotychczasowego finansowania komunikacji miejskiej, zrezygnowano całkowicie z głównego źródła zasilania, jakim był budżet centralny, a pozostawiono jedynie możliwość wspomagania finansowego komunikacji miejskiej przez gminy z własnych środków.

Ten rozpoczęty proces głębokich zmian strukturalnych stworzył nowe jakościowo warunki do:

- zaistnienia autentycznej konkurencji w sektorze komunikacji miejskiej,
- podjęcia próby wykorzystania nowych mechanizmów ekonomiczno-organizacyjnych ukierunkowanych na zmniejszenie relatywnie wysokich kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej,
- kształtowania właściwych relacji produkcyjnych w świetle aktualnego stanu popytu zgłaszanego przez lokalny rynek,
- przestrzegania w procesach decyzyjnych zasad rachunku ekonomicznego [7, s. 105],
- przeprowadzania autentycznych zmian w systemie zarządzania komunikacją miejską [5].

W świetle powyższych uwarunkowań należy podkreślić, że w Polsce samorządy terytorialne mają dużą swobodę w kwestii wyboru formy organizacyjno-prawnej dla własnej komunikacji zbiorowej.

Podstawowe akty prawne regulujące zasady funkcjonowania komunikacji zbiorowej to :

- Ustawa z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym,
- Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 roku o gospodarce komunalnej,
- Ustawa z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym.

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 4 Ustawy o samorządzie gminnym do zadań własnych gminy należy zaspokajanie zbiorowych potrzeb na lokalny transport zbiorowy. Do realizacji tego zadania gmina mogła tworzyć własne jednostki organizacyjne, a także zawierać umowy z innymi podmiotami. Ustawa o samorządzie terytorialnym dopuszcza także, w przypadku zadań przekraczających możliwości gminy, współdziałanie międzykomunalne, tj. tworzenie związków komunalnych. Jednak dopiero w 1996 r. uchwalono ustawę o gospodarce komunalnej, która to ustawa określiła zasady i formy gospodarki komunalnej jednostek samorządu terytorialnego.

Ustawa ta określa również, że zadania z zakresu użyteczności publicznej mogą być zlecane osobom fizycznym, osobom prawnym lub jednostkom organizacyjnym nie posiadającym osobowości prawnej w drodze umowy z zastosowaniem przepisów ustawy o zamówieniach publicznych. Ustawa o gospodarce komunalnej wprowadza wolny rynek w dziedzinie usług transportu zbiorowego. Taka sytuacja wymusza rozdzielenie organizacji komunikacji zbiorowej od jej realizacji, ponieważ zleceniodawcą i zleceniobiorcą nie może być ta sama jednostka.

Natomiast po wejściu w życie ustawy o transporcie drogowym nastąpił etap porządkowania podmiotów świadczących usługi komunikacji zbiorowej. Firma świadcząca tego rodzaju usługi obowiązkowo musi posiadać licencję oraz zezwolenia na wykonywanie usług, a także monitoring i kontrolę usług transportu zbiorowego, eliminujące nieuczciwą konkurencję [6, s. 103].

Usługi z zakresu komunikacji miejskiej na terenie Polski w latach 1999-2000 były organizowane lub wykonywane w następujących formach organizacyjno-prawnych:

- związku komunalnego,
- spółki kapitałowej komunalnej (akcyjnej, z o.o.),
- zakładu budżetowego,
- jednostki budżetowej,
- osoby fizycznej,
- spółki cywilnej,
- spółki kapitałowej (kapitał prywatny).

Liczba zakładów budżetowych oraz przedsiębiorstw zmniejsza się, gdyż na podstawie uchwał rad gminy z odpowiednim zastosowaniem przepisów dotyczących przekształceń przyjęły one formę spółek z ograniczoną odpowiedzialnością. W 1995 r. zakłady budżetowe i jednostki budżetowe stanowiły 61%, a w 2000 r. stanowiły one 38% ogólnej liczby jednostek gospodarczych. 84 jednostki, czyli 54%, funkcjonowały w formie spółek prawa handlowego. W 2000 r. spółki jedno-

osobowe gmin z ograniczoną odpowiedzialnością utworzono w Poznaniu, Częstochowie, Pile, Tczewie, Iławie, Jarocinie i Kórniku. Z dniem 1 stycznia 2001 r. utworzono spółki z o.o. w Grudziądzu i Nysie, a w ciągu roku przewidywano restrukturyzację zakładów budżetowych jeszcze w kilku miastach, między innymi w Gdańsku, Wałbrzychu, Słupsku, Starachowicach, Białogardzie [4, s. 16].

31 grudnia 2002 r. funkcje w zakresie sterowania i regulowania komunikacją miejską wykonywały w 10 miastach zarządy komunikacji, a w 5 zespołach gmin – komunalne związki komunikacji międzygminnej. W 1999 r. utworzono nowy Związek Komunalny Gmin Komunikacji Miejskiej w Olkuszu, a w 2002 r. powołano nowy Zarząd Dróg i Komunikacji w Wałbrzychu w formie jednostki budżetowej. Jednocześnie zlikwidowano Zarząd Komunikacji Miejskiej w Ostrowcu Świętokrzyskim.

Zarządy i związki komunalne obejmują zasięgiem działania w większości kilka gmin. Jedynie 4 zarządy organizują komunikację dla mieszkańców jednej gminy. Obsługę pasażerów, według zamówionego przez zarządy i związki komunalne rozkładu jazdy na wykonanie określonej liczby wozokilometrów, realizują różni przewoźnicy niezależnie od formy własności [4, s. 16].

2. Sytuacja komunikacji miejskiej w Polsce

Miejska komunikacja zbiorowa występuje we wszystkich miastach o zaludnieniu powyżej 50 tysięcy mieszkańców, a ponadto w 175 mniejszych miastach. Ogółem w 2003 r. zorganizowaną komunikacją miejską objętych było 267 miast, co stanowiło ok. 31% ogólnej liczby miast. We wszystkich miastach eksploatowano autobusy, a ponadto w 31 z nich – tramwaje, w 3 – trolejbusy, a w Warszawie poza autobusami i tramwajami – metro.

W miastach obsługiwanych przez komunikację miejską zamieszkiwało ok. 18,7 mln osób, czyli 78% ludności miejskiej i 48% ludności ogółem w kraju. W porównaniu z 1990 r. oznacza to spadek liczby ludności obsługiwanej przez komunikację miejską o 120 tysięcy osób. Spadek ten jest wynikiem dalszego zmniejszania się zaludnienia w niektórych dużych miastach oraz rezygnacji z obsługi komunikacją zbiorową niektórych gmin, np. ze względu na brak środków finansowych na pokrycie refundacji kosztów przewozów pasażerów uprawnionych do ulgowych i bezpłatnych przejazdów [4, s. 16].

Podstawową informacją o wielkości usług świadczonych przez komunikację miejską jest liczba pasażerów przewożonych w ciągu roku. Określa ona zakres działalności firm przewozowych i umożliwia ocenę efektywności ich działania poprzez wpływy uzyskiwane od pasażerów.

W badanym okresie liczba przewiezionych pasażerów zmniejszyła się o 2,3 mln. W poszczególnych latach spadek nie był jednak równomierny. Po okresach pewnej stabilizacji następował wyraźny spadek liczby pasażerów. Największy roczny spadek liczby przewiezionych pasażerów wystąpił w 1991 r. (w porówna-

niu z 1995 r. prawie o 15%) i w 1996 r. (w porównaniu z 1995 r. prawie o 10%). Tempo spadku liczby pasażerów było większe w latach 1990-1995 niż w ostatnim pięcioleciu. W przeliczeniu na jednego mieszkańca roczna liczba przejazdów zmalała od 1990 r. z 387 przejazdów do 263 przejazdów w 1999 r. (z wyjątkiem metra), czyli o 32%.

Główną przyczyną zmniejszenia liczby przewozów jest rozwijająca się motoryzacja indywidualna i związane z tym coraz częstsze korzystanie z samochodów osobowych, zmiana struktury i spadek zatrudnienia w firmach komunikacji miejskiej, likwidacja części linii podmiejskich (co spowodowało zmniejszenie liczby dojazdów do miast), wzrost cen biletów – wyższy od inflacji i wynikająca z tego zmiana struktury sprzedaży biletów (rezygnacja z droższych biletów jednorazowych).

O ile w niewielkim stopniu zmniejsza się liczba pasażerów przewiezionych środkami komunikacji zbiorowej, to o tyle w miarę wydłużania linii metra w Warszawie wzrasta liczba osób korzystających z tego środka przewozowego. W pierwszym roku oddania do eksploatacji odcinka o długości 11 km, tj. w 1995 r., przewieziono metrem 19,9 mln pasażerów, a w 2000 r. na odcinku o długości 12,5 km przewieziono już 57,6 mln, czyli o 189% więcej. Udział przewozów metrem w przewozach ogółem w Warszawie przekroczył 7%.

Przewoźnicy objęci statystyką Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej (IGKM) mieli 31 grudnia 2003 r. w inwentarzu 10 701 autobusów, 3748 tramwajów, 164 trolejbusy i 84 wagony metra. W porównaniu z wcześniejszymi latami nastąpił dalszy spadek liczby wszystkich rodzajów środków przewozowych z wyjątkiem metra. Oznacza to, że zakup nowych środków przewozowych jest nadal mniejszy niż kasacja środków przewozowych, wynikająca z rzeczywistego zużycia fizycznego [2].

W 2003 r. długość linii eksploatowanych przez firmy przewozowe zrzeszone w IGKM wynosiła 41 793 km i w porównaniu z 1999 r. zmniejszyła się o 2,4%. W skali kraju występuje tendencja malejących długości linii.

W 2003 r. 58% długości ulic o nawierzchni ulepszonej w miastach było trasami autobusowymi, a w 1999 r. – 61%. Tempo przyrostu długości ulic jest więc wyższe niż tempo objęcia ulic komunikacją autobusową.

Autobusy eksploatowano w 2003 r. na trasach o długości 26,2 tys. km, tramwaje – na 941 tys. km, metro – na 12,5 km i trolejbusy – na 80,7 km. Przedsiębiorstwa zrzeszone w IGKM eksploatują 76% długości tras autobusowych, 92% tras tramwajowych i wszystkie trasy trolejbusowe. W latach 1999-2002 występowała tendencja do skracania tras autobusowych, a w 2003 r., w porównaniu z 2002 r., utrzymywała się ona na zbliżonym poziomie. Zmniejszenie długości tras autobusowych może być częściowo związane z przejmowaniem tras przez sektor prywatny. W 2003 r. sektor prywatny eksploatował autobusy na trasach o długości 2995 km, tj. 12% całości tras autobusowych.

W 2003 r. w 135 firmach przewozowych, w 10 zarządach i 5 związkach komunalnych, tj. w firmach, które nadesłały do IGKM wszystkie informacje, zatrudnionych było w przeliczeniu na etaty 54 245 osób.

Tabela 1. Zatrudnienie w komunikacji miejskiej w 2003 roku w przeliczeniu na etaty

Wyszczególnienie	Liczba etatów
Ogółem	54 245
Zarządy i związki	1 342
Firmy przewozowe, z czego:	52 903
– kierujący pojazdami	24 827
– pracownicy zaplecza	15 137
– pozostali pracownicy	12 939

Źródło: opracowanie własne na podstawie [2].

W porównaniu z wcześniejszymi latami oznacza to dalszy spadek liczby zatrudnionych. Spadek ten następował mimo objęcia badaniami coraz większej liczby firm (w 1997 r. – 133 firmy, w 1999 r. – 138 firm, a w 2001 r. i w 2003 r. – 150 firm). Z tego powodu dane tych firm nie są w pełni porównywalne, ale dają pogląd na zmiany zarówno wielkości, jak i struktury zatrudnienia.

Pracownicy zarządów i związków komunalnych organizujących działalność przewozową w latach 1999-2003 stanowili 2,4% ogólnej liczby zatrudnionych. W firmach przewozowych zatrudnienie zmniejszyło się w 2003 r. w porównaniu z 2001 r. o 3,1%. Kierujący autobusami, tramwajami i trolejbusami stanowią 47%, a pracownicy zaplecza 29% ogółu zatrudnionych. W porównaniu z 1997 r. liczba zatrudnionych ogółem zmniejszyła się o 19%, a w porównaniu z 1999 r. o 6%. Na ogólną liczbę badanych firm przewozowych niewielki wzrost zatrudnienia wykazało tylko 16% firm.

3. Zakres działania miejskich usług komunikacyjnych w Zgierzu

23 grudnia 1992 r. Rada Miejska w Zgierzu podjęła uchwałę w sprawie wyboru organizacyjno-prawnej formy prowadzenia przez Gminę Zgierz działalności gospodarczej w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, wykonywanej do tej pory przez Miejską Komunikację Autobusową w Zgierzu. W treści uchwały zostały określone kierunki zmian strukturalnych w Miejskiej Komunikacji Autobusowej w Zgierzu: likwidacja dotychczasowej Miejskiej Komunikacji Autobusowej w Zgierzu, działającej jako przedsiębiorstwo państwowe, i przekształcenie jej w jednoosobową spółkę prawa handlowego z ograniczoną odpowiedzialnością Gminy Zgierz.

Miejskie Usługi Komunikacyjne (MUK) w Zgierzu są zakładem budżetowym Gminy Miasta Zgierz. Został on powołany uchwałą nr XXXI/247/93 Rady Miasta Zgierza z dnia 1 lipca 1993 roku. Zakład funkcjonuje na podstawie statutu (uchwała nr VIII/62/95 Rady Miasta Zgierza z dnia 2 lutego 1995 roku).

Do głównych zadań Miejskich Usług Komunikacyjnych w Zgierzu należą:

- organizacja miejskiej komunikacji autobusowej (na terenie miasta Zgierza) i tramwajowej (linie 11 i 46 na terenie miasta Zgierza),
- dystrybucja i kontrola biletów,
- zapewnienie prawidłowego funkcjonowania transportu poprzez nadzorowanie wykonywania obowiązków przez przewoźników,
- okresowe przeprowadzanie zmian w rozkładach jazdy stosownie do potrzeb pasażerów,
- administrowanie przystankami (utrzymywanie prawidłowego stanu technicznego i estetycznego wiat przystankowych, okresowe uzupełnianie informacji pasażerskiej),
- współpraca z innymi gminami w zakresie wykonywania porozumień komunalnych (komunikacja tramwajowa na liniach 11 i 46 oraz autobusowa na liniach 6 i 51, współfinansowana przez gminy, po których terenie przebiegają trasy linii),
- współpraca z innymi przewoźnikami w zakresie koordynacji rozkładów jazdy i udostępniania tym podmiotom możliwości korzystania z miejskiej infrastruktury przystankowej,
- okresowe publikowanie informacji pasażerskiej w formie książeczki.

Miejskie Usługi Komunikacyjne nie posiadają dużego majątku trwałego z wyjątkiem kilku komputerów oraz niezbędnego umeblowania, toteż na podstawie podpisanych porozumień komunalnych między: Zgierskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym „Markab”, Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Łodzi oraz Międzygminną Komunikacją Tramwajową w Łodzi stworzyły organizację przewozów pasażerskich na terenie miasta Zgierza.

Na początku swojej działalności MUK w Zgierzu nie były w stanie zająć się wszystkimi sprawami dotyczącymi jego funkcjonowania, więc podpisały 22 kwietnia 1994 r. umowę ze Zgierskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym „Markab”. Umowa okazała się korzystna zarówno dla Miejskich Usług Komunikacyjnych, jak i dla spółki „Markab”, o czym świadczy ich trwająca do dzisiaj współpraca.

Spółka „Markab” zajmuje się m.in.:

- pomiarem długości tras,
- usługami reklamowymi,
- instalacją kasowników w autobusach,
- obsługą linii autobusowych na terenie miasta Zgierza.

Ponadto Miejskie Usługi Komunikacyjne w Zgierzu są zobowiązane do zapłaty spółce „Markab” wynagrodzenia z tytułu świadczenia usług przewozowych ustalonego na podstawie ceny jednego wozokilometra.

Świadczenie usług przewozowych w zakresie komunikacji miejskiej stanowi podstawową działalność MUK – Zgierz Spółka z o.o. Realizacja tych usług jest zgodna z uchwałą nr 34/95 Zarządu Miasta Zgierza z dnia 19 kwietnia 1995 r. o świadczeniu usług przewozowych w granicach administracyjnych miasta Zgierza oraz obsługi pasażerów korzystających z lokalnego transportu zbiorowego (wraz z aneksami). W 2003 r. zadania przewozowe były wykonywane w obrębie granic administracyj-

nych miasta Zgierza na 9 liniach komunikacyjnych (według stanu na 31 grudnia 2002 r.), z tego na 7 liniach autobusowych i 2 liniach tramwajowych.

W porównaniu z rokiem 2002 liczba linii autobusowych pozostała na niezmiennym poziomie. Uległa natomiast wydłużeniu długość linii autobusowej numer 51 na terenie miasta Zgierza (+ 7,476 km). Linia numer 51 została przedłużona na teren miasta Zgierza na podstawie Porozumienia komunalnego podpisanego 21 stycznia 2002 r. przez władze miasta Łodzi oraz miasta Zgierza (wraz z aneksem z 25 września 2002 r.).

Tabela 2. Długość linii autobusowych na terenie miasta Zgierza w 2003 r. (w km)

Linia	Długość trasy (w km)
1	7,550
3	7,380
4	7,700
5	7,800
6	8,329 (+ 15,344 poza Zgierzem)
8	7,850
51	7,476 (+ 11,596 poza Zgierzem)
Razem	54,085 (+ 26,940 poza Zgierzem)

Źródło: opracowanie własne na podstawie [1].

Usługi przewozowe liniowe były realizowane zgodnie z zamówieniem gminy Zgierz. W 2003 r. wielkość usług wyniosła 1 897 172,76 wozokilometrów (z dojazdami i zjazdami), z tego:

- 1 549 198,86 tys. wozokilometrów wykonanych na liniach autobusowych,
- 347 973,90 tys. wozokilometrów wykonanych na liniach tramwajowych.

Pomiary zadań przewozowych wykonane w 2003 r. są porównywalne z 2002 r., co świadczy o wysokim poziomie świadczenia i zorganizowania usług przewozowych przez MUK w Zgierzu. Łączną liczbę wozokilometrów wykonanych na terenie miasta Zgierza na liniach autobusowych i tramwajowych prezentują tab. 3-4.

W 2003 r. przewieziono środkami komunikacji miejskiej łącznie 157 050 tys. pasażerów. Oznacza to, że dziennie MUK w Zgierzu przewiozło średnio 430,3 tys. osób.

Łączna wartość sprzedaży biletów wyniosła 6 289 832,00 zł, a w tym:

- sprzedaż biletów miesięcznych: 2 632 242,00 zł,
- sprzedaż biletów jednorazowych: 3 657 590,00 zł.

Tabela 3. Liczba wozokilometrów wykonanych na terenie miasta Zgierza na liniach autobusowych w 2003 r.

Linia	Dni robocze (253)	Soboty (50)	Niedziele (62)	Razem
1	234 252,70	33 515,00	28 954,00	296 721,70
3	122 302,73	15 598,00	17 620,00	155 521,13
4	90 759,90	0,00	0,00	90 759,90
5	446 567,20	53 660,00	50 629,20	550 856,40
6	186 234,81	51 871,25	26 087,62	234 193,68
8	67 095,60	0,00	0,00	67 095,60
51	124 834,25	13 456,80	15 759,41	154 050,46
Razem	1 272 047,19	138 101,05	139 050,62	1 549 198,86

Źródło: opracowanie własne na podstawie [1].

Tabela 4. Liczba wozokilometrów wykonanych na terenie miasta Zgierz na liniach tramwajowych w 2003 r.

Linia	Dni robocze (253)	Soboty (50)	Niedziele (62)	Razem
11	122 436,00	17 955,00	22 264,20	162 655,20
46	147 405,30	17 255,00	20 658,40	185 318,70
Razem	269 841,30	35 210,00	42 922,60	347 973,90

Źródło: opracowanie własne na podstawie [1].

W 2003 r. łączna wartość sprzedaży biletów w porównaniu z rokiem 2002 zmniejszyła się o 140 924,00 zł. Zmniejszyła się również wartość sprzedaży biletów miesięcznych (ulgowych i normalnych). Wynosi ona 2 632 242,00 zł, jest mniejsza w porównaniu z 2002 r. o 50 980,00 zł. Odnotowano także zmniejszenie sprzedaży biletów jednorazowych (ulgowych i normalnych). Obecnie wynosi ona 3 657 590,00 zł, w porównaniu z 2002 r. jest mniejsza o 89 944,00 zł.

Gmina Zgierz jest zobowiązana również do refundacji kosztów przejazdów, tak aby ceny biletów pokrywały koszty przewozów pasażerów środkami komunikacji miejskiej. Gmina Zgierz dopłaca do każdego biletu kwotę odpowiadającą jednemu wykonanemu wozokilometrowi, tak aby przejazdy były w pełni opłacalne.

Tabela 5. Wartość sprzedaży biletów w 2003 r. w porównaniu z 2002 r. (w zł)

Wyszczególnienie	Rok 2003	Rok 2002
Bilety miesięczne:		
– ulgowe	1 028 908,00	1 071 728,00
– normalne	1 603 334,00	1 611 494,00
Razem	2 632 242,00	2 683 222,00
Bilety jednorazowe:		
– ulgowe	1 923 252,00	2 039 804,00
– normalne	1 734 338,00	1 707 730,00
Razem	3 657 590,00	3 747 534,00
Ogółem	6 289 832,00	6 430 756,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie [1].

Dopłaty gminy Zgierz do biletów miesięcznych i jednorazowych w środkach komunikacji autobusowej i tramwajowej w 2003 r. są prezentowane w tab. 6. W ciągu roku 2003 sprzedaż biletów spadła łącznie o 140 924,00 zł, ponieważ ich cena wzrosła oraz wzrosła liczba osób bezrobotnych w Zgierzu. Spadek sprzedaży biletów spowodował większe dopłaty gminy Zgierz do przejazdów środkami komunikacji miejskiej. Gmina Zgierz do każdego biletu autobusowego miesięcznego i jednorazowego dopłaciła łącznie 6,84 zł. Natomiast do każdego biletu tramwajowego miesięcznego i jednorazowego gmina Zgierz dopłaciła odpowiednio:

- na linii numer 11 – 10,26 zł,
- na linii numer 46 – 10,91 zł.

Poza realizacją usług przewozowych liniowych objętych zapłatą ze środków gminy Zgierz, MUK świadczą usługi przewozowe na podstawie zamówień zewnętrznych za pełną odpłatnością, z zastosowaniem cen pokrywających koszty tych usług z narzutem zysku. Świadcząc te usługi, wykonano w 2003 r. 25,7 tys.

wozokilometrów (w roku 2002 – 21,3 tys. wozokilometrów). Do pozostałych usług przewozowych można zaliczyć: przewóz osób niepełnosprawnych, przewóz dzieci i wycieczek szkolnych do kin, teatrów, muzeów itp.

W ramach działalności dodatkowej MUK w Zgierzu świadczą usługi reklamowe w zakresie dzierżawy miejsc na wiatach przystankowych. W 2003 r. wartość przychodów uzyskana z tytułu reklamy wyniosła 1 187,30 tys. zł [1].

Tabela 6. Dopłaty gminy Zgierz do biletów miesięcznych i jednorazowych w środkach komunikacji autobusowej i tramwajowej w 2003 r. (w zł)

Wyszczególnienie	Autobusy	Tramwaje	
		Linia 11	Linia 46
Bilety miesięczne:			
– ulgowe	2,37	3,26	3,50
– normalne	2,78	5,11	5,38
Razem	5,15	8,37	8,88
Bilety jednorazowe:			
– ulgowe	0,45	0,58	0,68
– normalne	1,24	1,31	1,35
Razem	1,69	1,89	2,03
Ogółem	6,84	10,26	10,91

Źródło: opracowanie własne na podstawie [1].

Miejskie Usługi Komunikacyjne są zakładem budżetowym miasta Zgierza, zajmującym się organizacją komunikacji miejskiej, o czym już wcześniej wspomniano. Zakład nie posiada wielkiego majątku, dlatego nie można przeprowadzić szczegółowej analizy majątku trwałego MUK w Zgierzu.

Na podstawie podpisanych porozumień komunalnych między Zgierskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym „Markab”, Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Łodzi oraz Międzygminną Komunikacją Tramwajową w Łodzi MUK stworzyły organizację przewozów pasażerskich na terenie miasta Zgierza.

4. Podsumowanie

Analizując działalność Miejskich Usług Komunikacyjnych w Zgierzu, należy stwierdzić, że system lokalnego transportu zbiorowego w Zgierzu jest dobrze rozwinięty i w pełni zaspokaja podstawowe potrzeby przewozowe mieszkańców miasta. Usługi przewozowe w tym systemie są świadczone przez Zgierskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „Markab”, Międzygminną Komunikację Tramwajową w Łodzi, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Łodzi, Polskie Koleje Państwowe, Państwową Komunikację Samochodową oraz prywatne firmy przewozowe. Zagrożeniem dla sprawności funkcjonowania komunikacji miejskiej jest zły stan techniczny taboru przewozowego.

W komunikacji miejskiej nadal są możliwości zwiększenia efektywności i zredukowania kosztów. Poprawę jakości świadczonych miejskich usług przewozowych oraz zmniejszenie kosztów ich świadczenia można osiągnąć poprzez zwiększenie częstotliwości kursów oraz zastępowanie taboru autobusowego

i tramwajowego o dużej pojemności – taborem mniejszym. Należy również lepiej dostosować rozkłady jazdy do potrzeb pasażerów oraz lepiej wykorzystać możliwości tkwiące w nowoczesnych systemach wspomaganego komputerowo sterowania ruchem pojazdów komunikacji miejskiej. Konieczne jest nadanie pojazdom komunikacji miejskiej priorytetów w ruchu ulicznym. Chodzi tutaj zwłaszcza o wydzielone pasy dla autobusów i sterowanie ruchem na skrzyżowaniach z uwzględnieniem potrzeb komunikacji miejskiej.

Literatura

- [1] Informacje uzyskane z MUK z Zgierzu 15 kwietnia 2004 r.
- [2] Internet, www.muk.igkm.com.pl, z 16 kwietnia 2004 r.
- [3] Krassowski K., *Elementy techniczne gospodarki miejskiej (technika komunalna)*, Uniwersytet Łódzki, Łódź 1983.
- [4] Suchorzewski W., *Raport o stanie komunikacji miejskiej w 2002 roku*, IGKM, Warszawa 2001.
- [5] Tulibacki W., *Zarządzanie lokalnym transportem pasażerskim przez gminy – obecne formy i prognoza kierunków zmian*, VI Ogólnopolska konferencja „Komunikacja Miejska”, IGKM, Łódź 2002.
- [6] Wojciechowski E., *Samorząd terytorialny w warunkach gospodarki rynkowej*, PWN, Warszawa 1997.
- [7] Wojciechowski E., *Zarządzanie w samorządzie terytorialnym*, Difin, Warszawa 2003.

PUBLIC TRANSPORT SERVICES ORGANISED BY LOCAL AUTHORITIES – AN EXAMPLE OF CITY OF ZGIERZ

Summary

The development of public transport is aimed at providing assistance for those citizens who do not own a car and improving public transportation services so that they become more competitive and capable of standing up against individual transport. Public transport is an attempt at providing an alternative for the private car in zones with limited traffic. With the dramatic increase in use of the private car it is necessary to oppose this trend and to promote public transport in order to increase its overall share in transportation and travel. Public transport encourages structural stability in the use of space and development of commerce and transportation.

Each city, including Zgierz should have its own plans of public transport development based on sound financial analysis. Public transport policy should provide guidance for breaching development barriers, especially those relating to the financial and technical aspects of the problem and facilitate the decision-making process concerning the use and development of public transport. The primary goal of public transport policy is to oppose unfavourable trends in urban communication, in particular, dominating position of the private car in residential areas. To achieve this goal it is necessary to use organisational, financial and legal resources and employ efficient planning techniques.