



AgEcon SEARCH
RESEARCH IN AGRICULTURAL & APPLIED ECONOMICS

The World's Largest Open Access Agricultural & Applied Economics Digital Library

This document is discoverable and free to researchers across the globe due to the work of AgEcon Search.

Help ensure our sustainability.

Give to AgEcon Search

AgEcon Search
<http://ageconsearch.umn.edu>
aesearch@umn.edu

*Papers downloaded from **AgEcon Search** may be used for non-commercial purposes and personal study only. No other use, including posting to another Internet site, is permitted without permission from the copyright owner (not AgEcon Search), or as allowed under the provisions of Fair Use, U.S. Copyright Act, Title 17 U.S.C.*

Lukasz Komorowski, Monika Stanny

Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN

PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY NA OBSZARACH WIEJSKICH – WNIOSKI Z BADAŃ

PUBLIC TRANSPORT IN RURAL AREAS – STUDIES CONCLUSIONS

Słowa kluczowe: transport publiczny, obszary wiejskie, gminy, finansowanie, rozwój

Key words: public transport, rural areas, communities, financing, development

JEL codes: O18, R40

Abstrakt. Przyjęto założenie, że finansowanie transportu publicznego przez samorządy lokalne jest zjawiskiem częstym na obszarach wiejskich o wielofunkcyjnej strukturze gospodarki, natomiast relatywnie rzadkim w samorządach monofunkcyjnych rolniczo. Podjęto próbę odpowiedzi na pytanie, czy transport publiczny na obszarach wiejskich jest usługą o regresywnym kierunku, czy jednak liczba gmin finansujących go wzrasta. Przeprowadzone na grupie 2173 gmin wiejskich i miejsko-wiejskich analizy pozwoliły na empiryczną falsyfikację pierwszej oraz weryfikację drugiej części pytania. Mimo zwiększającej się liczby samorządów finansujących transport zbiorowy wykazano znaczne zróżnicowanie przestrzenne w tym aspekcie. Relatywnie wysoki odsetek mieszkańców gmin względnie monofunkcyjnych, położonych poza strefą oddziaływania największych miast, pozbawiony jest możliwości korzystania z organizowanej przez gminę komunikacji zbiorowej. Jednocześnie w gminach tych wskazuje się na silną potrzebę dofinansowywania tej usługi.

Wstęp

Zgodnie z ustawową definicją, publiczny transport zbiorowy (zwany dalej PTZ) jest „powszechnie dostępnym regularnym przewozem osób wykonywanym w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej” [Dz.U. 2011, nr 5, poz. 13, art. 4]. W jego ramach świadczone są przewozy o charakterze użyteczności publicznej, w których definicji w sposób szczególnie podkreślono zbiorowego odbiorcę tej usługi, wskazując na jej ogólnospołeczny charakter. Komunikacja zbiorowa powinna zatem być jednocześnie usługą powszechnie dostępną oraz dopasowaną do panującej sytuacji społeczno-ekonomicznej. Obie cechy zostały silnie zaakcentowane w traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej [UE 2012], jak również w licznych opracowaniach naukowych [Wyszomirski 2002, Gorzym-Wilkowski i in. 1999].

Niedostateczny rozwój publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich jest wynikiem z jednej strony braku środków finansowych na jego organizację, a z drugiej, występującą obecnie tendencją do centralizacji niektórych usług publicznych, na co wskazywał m.in. Michał Wolański i współautorzy [2017]. Jedyną motywacją finansowania transportu publicznego w wielu gminach wiejskich i miejsko-wiejskich jest obowiązek nałożony na nie w ustawie o systemie oświaty¹ [Dz.U. 1991, nr 95, poz. 425]. Organizowana w ten sposób gminna komunikacja zbiorowa ma często charakter szczątkowy, a jej standardy jakościowe i techniczne pozostawiają wiele do życzenia [NIK 2016]. Z tego względu w literaturze przedmiotu zwraca się uwagę na regresywny charakter transportu zbiorowego, skutkujący izolacją przestrzenną najmniej mobilnych grup społecznych na wsiach (m.in. osób starych, dzieci, najmniej zamożnych), a co za tym

¹ W sytuacji, gdy odległość do najbliższej placówki przekracza ustalone progi wyrażone w kilometrach, samorząd gminny ma obowiązek zapewnienia bezpłatnego dowozu do placówek dzieci w wieku przedszkolnym oraz uczniów szkół podstawowych.

idzie – utrudnionym dostępem do podstawowych usług publicznych świadczonych najczęściej w centralnej miejscowości gminy [Rosner, Stanny 2014, Wolański i in. 2017].

Problem regresu transportu publicznego dostrzegany jest w opracowaniach naukowych przede wszystkim na poziomie zmian strukturalnych, prawnych oraz form wykonywania tej usługi. Brak jednak opracowań odnoszących się do przemian przestrzennych, dokonujących się w transporcie publicznym w ostatnich kilkunastu latach. Wydaje się, że nie wynika to z braku zainteresowania aspektami przestrzennymi publicznego transportu zbiorowego, lecz z relatywnie niewielkiej dostępności danych statystycznych, obrazujących przemiany w przestrzennej dostępności tej usługi w jednostkach samorządu terytorialnego w odpowiednio długim horyzoncie czasowym.

Badacze zajmujący się kwestiami transportu publicznego wskazują na silną zależność pomiędzy gęstością zaludnienia a potrzebami rozwojowymi komunikacji zbiorowej. Prawdliwość tę wykazały m.in. analizy przeprowadzone przez międzynarodową organizację zajmującą się transportem publicznym – UITP (International Association of Public Transport)². Miasta o większej gęstości zaludnienia odznaczają się zwiększonym zapotrzebowaniem użytkowników na przejazdy komunikacją miejską. Analogicznie, wraz ze zmniejszaniem się gęstości zaludnienia spada zarówno popyt na transport publiczny, jak i podaż wynikająca z wysokich kosztów jego organizacji [UITP 2002, Szołtysek 2011]. Przekładając tę prawidłowość na grunt krajowy, można wnioskować, że rozwojowi publicznego transportu zbiorowego sprzyja koncentracja ludności, współwystępująca z wielofunkcyjnością gmin o największej gęstości zaludnienia. Założono zatem, że im struktura gospodarcza gminy jest bardziej wielofunkcyjna, tym częstszym zjawiskiem jest dofinansowywanie gminy do transportu zbiorowego (ludność bezrolna jest bardziej mobilna przestrzennie [Rosner 1991]). W gminach o relatywnie niskim poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego, gdzie struktura lokalnej gospodarki jest monofunkcyjna rolniczo, dopłaty do transportu publicznego są zjawiskiem bardzo rzadkim.

Celem artykułu jest sprawdzenie, czy rzeczywiście w gminach wiejskich i miejsko-wiejskich jest to usługa o regresywnym kierunku, czy może jednak liczba gmin dofinansowujących ją zwiększa się. Przy założeniu empirycznej falsyfikacji pierwszej, a weryfikacji drugiej części tego pytania, pojawiają się trzy problemy: jakie typy gmin dofinansowują publiczny transport zbiorowy, czy gminy dostrzegają potrzebę takich dopłat, czy komunikacja publiczna jest pewnego rodzaju „przywilejem” typowym dla gmin położonych w strefach podmiejskich dużych miast.

Material i metodyka badań

Podstawę analizy empirycznej stanowiły dane ze sprawozdań finansowych jednostek samorządu terytorialnego za lata 2001-2016, udostępniane przez Ministerstwo Finansów w formie niezagregowanych tabel zbiorczych [<http://www.mf.gov.pl>]. Zakres podmiotowy badania obejmuje wszystkie gminy wiejskie oraz miejsko-wiejskie (łącznie 2173 jednostki), zgodnie z podziałem administracyjnym kraju obowiązującym w 2016 roku. Identyfikacja gmin finansujących publiczny transport zbiorowy polegała na sprawdzeniu, czy gmina dofinansowała³ tę usługę w danym roku budżetowym. Zgodnie z przyjętą metodyką powstała baza wynikowa pozwalająca na liczne analizy statystyczne, jak również prezentację zmian za pomocą metod kartograficznych⁴.

² Badanie przeprowadzono w Houston, Melbourne, Londynie, Paryżu, Monachium, Tokio i Hongkongu.

³ Dofinansowanie stanowi różnicę między wydatkami bieżącymi a dochodami bieżącymi z tytułu lokalnego transportu zbiorowego (dział 600 „transport i łączność” w klasyfikacji budżetowej, rozdział 60004 „lokalny transport zbiorowy”, paragrafy od 1 do 498 w klasyfikacji wydatków oraz 049, 057, 075, 083, 097 w klasyfikacji dochodów budżetowych).

⁴ Zmiany administracyjne dokonywane relatywnie często w latach 2001-2016 spowodowały, że wyodrębnienie porównywalnych danych na poziomie NUTS 5 było czynnością pracochłonną. Ze względu na istnienie wspólnego budżetu dla miast i części wiejskich gmin miejsko-wiejskich, niemożliwym było ponadto wydzielenie do analizy wyłącznie obszarów wiejskich. Kolejną trudnością w agregowaniu danych budżetowych jest niejednoznaczność konstrukcji klasyfikacji budżetowej oraz związana z tym różnorodność interpretacji poszczególnych jej rozdziałów i paragrafów przez gminy.

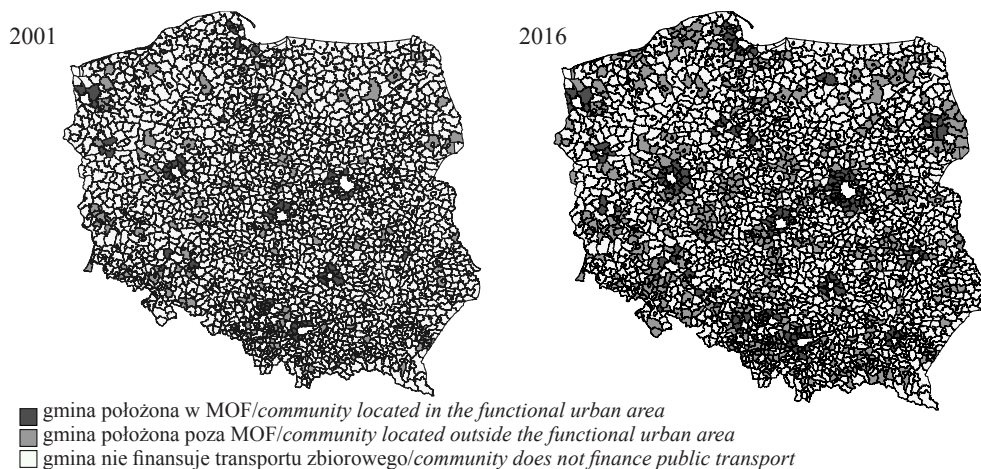
Druga część analizy przeprowadzona została na podstawie wyników III Ankiety Gminnej realizowanej w ramach projektu „Monitoring rozwoju obszarów wiejskich” (MROW) w roku 2016. Ponadto do charakterystyki gmin dotujących publiczne usługi komunikacyjne wykorzystano typologię strukturalną obszarów wiejskich opisaną w I etapie badań MROW⁵.

Rozbieżności w liczbie gmin finansujących transport publiczny pomiędzy opisywanymi badaniami wynikają z różnic w metodach zbierania danych. W przypadku sprawozdań budżetowych informacja o finansowaniu transportu publicznego wynikała wprost z zaksięgowanych wydatków poniesionych przez gminę w danym roku sprawozdawczym. Informacja o finansowaniu transportu zbiorowego uzyskana z ankiet rozsyłanych do gmin miała zaś charakter deklaracji osoby wypełniającej kwestionariusz.

Jako główne narzędzie analityczne tak złożonych macierzy danych opisanych na różnych skalach logicznych (zarówno porządkowych, jak i ilorazowych) przyjęto *Pivot Table*, które umożliwia uzyskanie informacji niewidocznych na ogół w skomplikowanym i wielowymiarowym układzie danych źródłowych. Technika ta umożliwia przedstawienie wyników w postaci tabeli relacyjnej.

Dynamika i rozkład przestrzenny finansowania usługi transportu publicznego

Gminy wiejskie i miejsko-wiejskie nie są zbiorem homogenicznym pod względem zarówno poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego, jak i powiązanych z nim takich cech, jak liczba ludności, rodzaj funkcji gospodarczej czy oddalenie od dużych ośrodków miejskich [Stanny 2012]. Rozkład przestrzenny oraz jego zmiana w analizowanych 15 latach wskazują, że usługa transportu zbiorowego dostępna była przede wszystkim w miejskich obszarach funkcjonalnych⁶ (MOF). W 2016 roku blisko 3/4 gmin w MOF finansowało transport zbiorowy, a odsetek ten wzrósł ponaddwukrotnie od początku badanego okresu. Jednocześnie dostęp do przewozów użyteczności publicznej miało blisko 80% mieszkańców tych obszarów (tab. 1).



Rysunek 1. Rozkład przestrzenny gmin finansujących transport publiczny w latach 2001 i 2016
Figure 1. Spatial distribution of communes financing public transport in 2001 and 2016

Źródło: opracowanie własne na podstawie zbiorczych sprawozdań z wykonania budżetów gmin
Source: own study based on communities budget implementation reports

⁵ Monitoring rozwoju obszarów wiejskich (MROW) to projekt realizowany przez IRWiR PAN, finansowany przez Fundację Europejski Fundusz Rozwoju Wsi Polskiej. Jego celem jest systematyczne badanie zmian przestrzennego zróżnicowania rozwoju społeczno-gospodarczego terenów wiejskich w Polsce. Metodyka badania została opisana w publikacjach [Rosner, Stanny 2014, 2016, Stanny i in. 2016].

⁶ „Miejski obszar funkcjonalny jest układem osadniczym ciągłym przestrzennie, złożonym z odrębnych administracyjnie jednostek. Obejmuje zwarty obszar miejski oraz powiązaną z nim funkcjonalnie strefę zurbanizowaną. Administracyjnie obszary te mogą obejmować gminy miejskie, wiejskie, i miejsko-wiejskie” [MRR 2011, s.187]

Tabela 1. Rozwój finansowania usługi transportu publicznego na obszarach wiejskich w latach 2001-2016
Table 1. Development of public transport financing in rural areas in 2001-2016

Wyszczególnienie/Specification	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<i>Gminy położone poza MOF/Communities located outside the functional urban area (FUA)</i>																
Liczba gmin z PTZ/Number of communities with public transport	131	139	141	154	166	176	195	210	221	232	253	292	304	334	385	440
Odsetek gmin spoza MOF/Percentage of communities located outside the FUA [%]	6,7	7,1	7,2	7,9	8,5	9,0	10,0	10,7	11,3	11,8	12,9	14,9	15,5	17,0	19,7	22,5
Liczba mieszkańców/Number of residents [mln]	1,87	1,98	2	2,15	2,27	2,34	2,55	2,68	2,87	3,04	3,24	3,66	3,78	4,1	4,58	5,12
Odsetek mieszkańców spoza MOF/Percentage of residents outside the FUA [%]	11,4	12,1	12,2	13,1	13,8	14,3	15,6	16,3	17,5	18,2	19,4	22,0	22,7	24,6	27,6	30,8
<i>Gminy położone w obrębie MOF/Communities located in functional urban area</i>																
Liczba gmin z PTZ/Number of communities with public transport	67	75	86	96	96	100	105	111	119	127	130	136	139	141	144	151
Odsetek gmin spoza MOF/Percentage of communities located outside the FUA [%]	31,3	35,0	40,2	44,9	44,9	46,7	49,1	51,9	55,6	59,3	60,7	63,6	65,0	65,9	67,3	70,6
Liczba mieszkańców/ Number of residents [mln]	0,92	1,04	1,25	1,42	1,42	1,48	1,58	1,72	1,87	2,02	2,11	2,22	2,31	2,35	2,41	2,51
Odsetek mieszkańców spoza MOF/Percentage of residents outside the FUA [%]	33,8	37,9	45,0	50,5	49,9	51,4	54,1	58,1	62,3	65,6	67,5	70,1	72,0	72,4	73,5	76,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie zbiorczych sprawozdań z wykonania budżetów gmin oraz Bank Danych lokalnych GUS
Source: own study based on communities budget implementation reports and Bank Danych lokalnych GUS data

Choć w ujęciu zbiorczym rozwój transportu publicznego następuje również na obszarach wiejskich zlokalizowanych poza MOF miast wojewódzkich, to w rozkładzie przestrzennym zauważalna jest tendencja do koncentracji transportu publicznego wokół mniejszych ośrodków miejskich. Wciąż ponad 2/3 mieszkańców gmin wiejskich i miejsko-wiejskich spoza MOF pozbawiona jest możliwości przemieszczania się organizowanym przez gminę transportem zbiorowym. Mimo że odsetek gmin finansujących tę usługę zwiększył się o blisko 20 p.p. w ciągu 15 badanych lat, to wciąż mówić można o wykluczeniu znacznej części mieszkańców obszarów wiejskich z dostępu do niej (rys. 1).

Zróźnicowanie finansowania publicznego transportu zbiorowego według typów strukturalnych obszarów wiejskich

Przestrzenne zróźnicowanie rozwoju obszarów wiejskich w Polsce prezentują wyniki badań MROW 2014 i 2016. Przyjęta tam metoda analizy umożliwiła wydzielenie siedmiu tzw. strukturalnych typów gmin, które charakteryzują się podobnymi relacjami cech (składowych) definiujących (w zakresie operacyjnym) poziom rozwoju społeczno-gospodarczego obszarów wiejskich w Polsce⁷. Poszczególne typy to: typ 1 – gminy z dominacją rolnictwa tradycyjnego; typ 2 – gminy z dominacją rolnictwa wielkoobszarowego; typ 3 – gminy z przewagą funkcji rolniczej, pośrednie; typ 4 – gminy wielodochodowego, rozdrobnionego rolnictwa; typ 5 – gminy wielofunkcyjne, wykazujące równowagę sektorów gospodarczych; typ 6 – gminy zurbanizowane, wykazujące redukcję funkcji rolniczych; typ 7 – gminy silnie zurbanizowane. Dla pierwszych trzech typów charakter lokalnej gospodarki jest względnie monofunkcyjny rolniczo, struktura gospodarza zaś dla 4 pozostałych typów jest relatywnie wielofunkcyjna [Rosner, Stanny 2016, s. 40].

Analiza danych z tabeli 2 wykazała⁸, że 1/3 gmin deklarujących funkcjonowanie na ich obszarze usługi transportu publicznego (z wyłączeniem obowiązkowego finansowania dowozu uczniów do szkół) zalicza się do gmin typu zurbanizowanego (6 i 7). Dodatkowo wraz z gminami pozostałych dwóch typów (4 i 5) o względnie wielofunkcyjnej strukturze gospodarcej (w tym i wielozawodowości w rodzinach rolniczych) tworzą zbiór obejmujący ponad 2/3 gmin. Rozkład struktury całego zbioru potwierdza, że w gminach o relatywnie niskim poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego, gdzie struktura lokalnej gospodarki jest monofunkcyjna rolniczo, dopłaty do przewozów użyteczności publicznej są zjawiskiem bardzo rzadkim.

Co czwarta badana gmina zadeklarowała, że dopłaca do transportu zbiorowego, który jest realizowany jako usługa publiczna (bez uwzględnienia dowozu dzieci do szkół). Na pytanie skierowane do urzędu gminy, czy gmina, która nie finansuje zbiorowego transportu publicznego, dostrzega potrzebę takich dopłat – niespełna 10% odpowiedziało twierdząco. Rozkład przestrzenny tych jednostek przedstawiono na rysunku 2. Co piąta gmina z tego zbioru należy do typu 1 – o cechach obszarów peryferyjnych. Stwierdzono, że 2/3 gmin dostrzegających po-

⁷ Typy 1 i 3 są charakterystyczne dla wschodniej i centralnej Polski (terenów dawnego zaboru rosyjskiego), skupiają obszary tradycyjnego rolnictwa rodzinnego, przy czym różnią się one między innymi położeniem względem miast średniej wielkości. Typ 2 występuje głównie w północno-zachodniej Polsce (na terenach tzw. ziem odzyskanych), są to obszary o wysokim udziale w użytkowaniu gruntów zrestrukturyzowanych gospodarstw państwowych. Typ 4 to obszar Małopolski i Podkarpacia, czyli południowo-wschodnia część kraju (dawna Galicja) z gminami o rozdrobnionej strukturze agrarnej, ale o bardzo dużych miejscowościach wiejskich. Typ 5 dominuje na terenach Wielkopolski (dawny zabór pruski) są to gminy relatywnie wielofunkcyjne z dobrze rozwiniętym sektorem rolniczym. Typy 6 i 7 to przede wszystkim obszary podmiejskie – tj. najbliższy pierwszy pierścień (przestrzennego „rozlewania się” miast) lub gminy bardziej oddalone, ale pozostające w strefie oddziaływania miast.

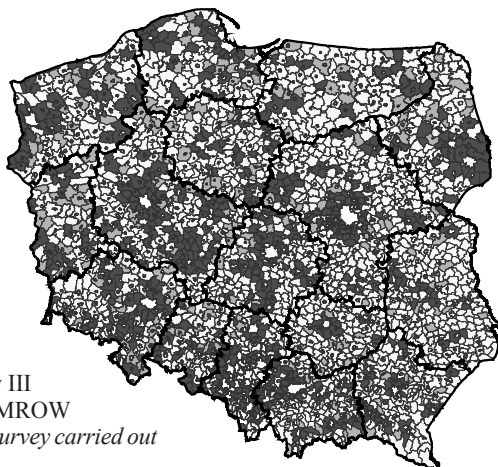
⁸ III Ankieta Gminna MROW realizowana w 2016 roku została skierowana do burmistrzów/wójtów wszystkich gmin wiejskich i miejsko-wiejskich i wypełniana przez wskazanego przez niego urzędnika w imieniu jednostki lokalnej, w związku z czym w artykule używana jest forma „gmina deklaruje.../gmina dostrzega...” etc. „Z liczby 2173 gmin odpowiedzi na pytania opisywane w opracowaniu udzieliło 95% urzędów gminnych. Co czwarta badana gmina zadeklarowała, że dopłaca do transportu zbiorowego, który jest realizowany jako usługa publiczna (z zastrzeżeniem, że wyłączonej został dowóz dzieci do szkół podstawowych i gimnazjów, będący ustawowym obowiązkiem samorządu gminnego).

Tabela 2. Gminy finansujące i dostrzegające potrzebę finansowania transportu publicznego według typów strukturalnych obszarów wiejskich
 Table 2. *Communities financing and seeing need to finance public transport according to rural areas structural types*

Wyszczególnienie/ <i>Specification</i>	Ogółem/ <i>Total</i>	Dominacja rolnictwa tradycyjnego – typ 1/type 1 – dominance of traditional agriculture	Dominacja rolnictwa wielkoobszarowego – typ 2/type 2 – dominance of large-scale agriculture	Przewaga funkcji rolniczej, pośrednie – typ 3/type 3 – prevalence of the agricultural function	Wielofunkcyjne, równowaga sektorów – typ 4/type 4 – multi-income, fragmented agricultural structure	Wielodochodowe, rozdrobnione rolnictwo – typ 5/type 5 – multifunctional with balanced sectors of the economy	Zurbanizowane, redukcja funkcji rolniczej – typ 6/type 6 – urbanized, reduced agricultural function	Silnie zurbanizowane – typ 7/type 7 – highly urbanized
Charakter struktury gospodarczej/ <i>Character of economic structure</i>								
monofunkcyjny/monofunctional								
wielofunkcyjny/multifunctional								
Gminy finansujące PTZ wg typów obszarów wiejskich/ <i>Communities financing public transport by rural areas types</i>								
Liczba gmin/ <i>Number of communities</i>	564	40	66	84	59	139	133	43
Procent gmin/ <i>Percentage of communities</i>	100	7	12	15	10	25	24	8
Gminy dostrzegające potrzebę dopłat do PTZ wg typów obszarów wiejskich/ <i>Communities seeing the need for financing public transport by rural areas types</i>								
Liczba gmin/ <i>Number of communities</i>	195	39	61	35	17	38	3	2
Procent gmin/ <i>Percentage of communities</i>	100	20	31	18	9	19	2	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników MROW Etap I i III Ankiety Gminnej realizowanej w ramach III etapu MROW
 Source: own study based on MROW I and MROW III survey carried out in communities

- gmina deklaruje finansowanie transportu zbiorowego/
community declares financing public transport
- gmina widzi potrzebę finansowania transportu zbiorowego/
community sees the need for financing public transport
- gmina nie deklaruje, ani nie widzi potrzeby finansowania transportu zbiorowego/
community does not finance nor see the need for financing public transport



Rysunek 2. Rozkład przestrzenny gmin deklarujących oraz dostrzegających potrzebę finansowania publicznego transportu zbiorowego

Figure 2. Spatial distribution of communities financing and seeing need to finance public transport

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników III Ankiety Gminnej realizowanej w ramach III etapu MROW

Source: own study based on MROW I and MROW III survey carried out in communities

trzebę dofinansowania to gminy rolniczo monofunkcyjne. Taka struktura rozkładu tej zmiennej może być interpretowana jako wyraz potrzeb najuboższych jednostek samorządowych, których nie stać na dofinansowywanie PTZ (poza realizacją obowiązkowego dowozu dzieci do szkół).

Relatywnie wyższa zamożność gmin położonych na bezpośrednim zapleczu aglomeracji (przy jednocześnie wyższej ich gęstości zaludnienia) oraz o zróżnicowanej strukturze gospodarczej powoduje, że rozwój komunikacji publicznej (tab. 1) doprowadził do względnego zaspokojenia popytu na tę usługę. Potwierdzeniem dla takiego wnioskowania jest wskazanie zaledwie przez 5 gmin tzw. zurbanizowanych typu 6 i 7 potrzeby dofinansowania komunikacji zbiorowej (tab. 2).

Podsumowanie

Po okresie regresu komunikacji zbiorowej na obszarach wiejskich w latach 90. XX wieku, od początku XXI wieku następuje stały rozwój publicznego transportu zbiorowego. Liczba gmin finansujących usługę transportu publicznego zlokalizowanych poza MOF wzrosła ponadtrzykrotnie. Nadal jednak ponad 2/3 mieszkańców wsi spoza MOF pozbawionych jest możliwości korzystania z transportu zbiorowego organizowanego przez gminę (bez uwzględnienia obowiązkowego dowozu dzieci do szkół).

Nieco ponad 10% badanych gmin (spośród niefinansujących PTZ) zadeklarowało potrzebę dopłaty do tego rodzaju usługi, jednak aż 2/3 z tych gmin odznacza się wyraźnie rolniczym charakterem struktury gospodarczej i peryferyjnym położeniem względem miast regionalnych. Transport publiczny jest zatem usługą istotną dla społeczności nie tylko gmin podmiejskich, ale również zlokalizowanych poza strefą oddziaływania aglomeracji.

Analiza dostępności usługi publicznego transportu zbiorowego według typów strukturalnych obszarów wiejskich potwierdziła ponadto, że im struktura gospodarcza gminy jest bardziej wielofunkcyjna, tym częstszym zjawiskiem jest dofinansowywanie gminy do transportu zbiorowego.

Literatura/Bibliography

- Bank Danych Lokalnych (Local Data Bank). GUS. <https://bdl.stat.gov.pl/BDL>.
- Gorzym-Wilkowski Waldemar, Andrzej Miszczuk, Magdalena Miszczuk, Krzysztof Żuk. 1999. *Zarys ekonomiki gminy* (Outline of the economics of the commune). Lublin: Norbertinum.
- MRR. 2011. *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* (The concept of the Spatial Development of the Country 2030). Warszawa: Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.
- NIK. 2016. *Wykonywanie przez gminy obowiązku dowożenia dzieci i uczniów do przedszkoli i szkół* (Execution by the municipalities of the obligation to transport children and students to kindergartens and schools). Poznań: Najwyższa Izba Kontroli.
- Rosner Andrzej. 1991. *Migracje wieś-miasto a przepływy między typami gospodarstw domowych ludności wiejskiej* (Rural-urban migration and population flows between types of rural households). Warszawa: Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN.
- Rosner Andrzej, Monika Stanny. 2014. *Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap I* (Monitoring of rural development. Stage 1). Warszawa: Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN, Fundacja Europejski Fundusz Rozwoju Wsi Polskiej.
- Rosner Andrzej, Monika Stanny. 2016. *Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap II* (Monitoring of rural development. Stage 2). Warszawa: Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN, Fundacja Europejski Fundusz Rozwoju Wsi Polskiej.
- Stanny Monika. 2012. Modele funkcjonalne wiejskich obszarów peryferyjnych w Polsce (Functional models of peripheral rural areas in Poland). *Roczniki Naukowe SERiA XIV* (4): 110-114.
- Stanny Monika, Andrzej Rosner, Edyta Kozdroń. 2016. *Changes in the spatial distribution of the level and dynamics of socio-economic development of rural areas in Poland*. *Wieś i Rolnictwo 4* (173): 29-47, doi: 10.7366/wir042016/02.
- Szołtysek Jacek. 2011. *Kreowanie mobilności mieszkańców miast* (Creating mobility of urban residents). Warszawa: Wolters Kluwer.
- UE. 2012. *Wersja skonsolidowana traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej* (Consolidated version of the treaty on the functioning of the European Union). Bruksela: Unia Europejska. Dz.U. C 326, 26/10/2012 P. 0001-0390.
- UITP. 2002. *Public transport for sustainable mobility*. Brussels: *International Association of Public Transport*.
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* (The Act of December 16, 2010 on public collective transport). Dz.U. 2011, nr 5, poz. 13.
- Ustawa z dnia 7 września 1991 roku o systemie oświaty* (The Act of 7 September 1991 on the education system). Dz.U. 1991, nr 95, poz. 425.
- Wolański Michał, Wiktor Mrozowski, Mateusz Pieróg. 2017. *Transport zbiorowy poza miastami – regres, reformy, rekomendacje* (Regional public bus transport – regress, reforms, recommendations). *Zarządzenie Publiczne* 38: 62-77, doi: 10.15678/ZP.2016.38.4.05.
- Wyszomirski Olgierd (red.). 2002. *Gospodarowanie w komunikacji miejskiej* (Management in public transport). Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
<http://www.mf.gov.pl>, dostęp 1.03.2017.

Summary

The paper assumed that public transport is more often financed in the multifunctional rural areas than in typical agricultural communities. The authors have tried to explain whether public transport in urban areas is regressive or the number of communities financing this service is increasing. Own studies show that number of rural communities financing public transport has increased between 2001 and 2016. In spite of all, there are large spatial differentiations across the country. Comparatively high percentage of inhabitants of typical agricultural areas do not have possibility to use public transport. Need to organize this service was pointed relatively often in those communities.

Adres do korespondencji
dr hab. Monika Stanny, prof. PAN (orcid.org/0000-0003-4954-1679)
mgr Łukasz Komorowski (orcid.org/0000-0001-9287-719X)
Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa Polska Akademia Nauk
ul. Nowy Świat 72, 00-330 Warszawa
e-mail: mstanny@irwirpan.waw.pl, lkomorowski@irwirpan.waw.pl