

Mikołaj Tomaszuk¹, Adam Kaczmarek²

*¹Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu
Wydział Nauk Politycznych i Dziennikarstwa
Zakład Studiów nad Bezpieczeństwem
mikołaj.tomaszuk@amu.edu.pl*

²adam.kaczmarek961@gmail.com

Integracja publicznego transportu zbiorowego na przykładzie aglomeracji poznańskiej – opinie włodarzy gmin

Zarys treści: Polski ustawodawca przewiduje kilka metod współpracy międzygminnej, której celem jest wspólne wykonywanie zadań publicznych. W przypadku integracji dotyczącej organizacji i zarządzania miejskim publicznym transportem zbiorowym w Polsce najczęściej wykorzystywaną do tego celu formułą jest instytucja porozumienia międzygminnego. Celem opracowania jest zweryfikowanie omawianych w literaturze wad i zalet integracji międzygminnej w formule porozumień międzygminnych lub związków komunalnych z punktem widzenia i doświadczeniem włodarzy gmin aglomeracji poznańskiej płynącym z kilkuletniej współpracy z miastem Poznaniem w dziedzinie publicznego transportu zbiorowego. Zbadanie satysfakcji włodarzy jest ważne w kontekście zacieśnienia integracji i jej rozszerzenia o inne dziedziny polityki komunalnej.

Słowa kluczowe: współpraca międzygminna, publiczny transport zbiorowy, jakość transportu publicznego

Wprowadzenie

Od prawie dziesięciu lat włodarze gmin aglomeracji poznańskiej podejmują działania na rzecz integracji zadań związanych z organizacją i zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym. O dozwolonych prawem i sankcjonowanych praktyką sposobach na przekazanie i wykonywanie kompetencji w tym zakresie można znaleźć w literaturze przedmiotu wiele interesujących opracowań (zob. Kołsut 2016). Integracja publicznego transportu zbiorowego jest tylko jednym z wielu przykładów na usieciwienie działań jednostek samorządu terytorialnego, które polega na ponadgminnej koordynacji polityk komunalnych. Dynamiczne zmiany demograficzne polskich miast i ich przedmieść, jak również rosnące oczekiwania mieszkańców wobec władz gmin sprawiają, że zaspokojenie tych

potrzeb wiąże się z koniecznością przemodelowania sposobu uprawiania polityki lokalnej, a przede wszystkim polityki komunalnej. Literatura przedmiotu¹ podejmuje temat dotyczący integracji polityk komunalnych gmin z kilku perspektyw badawczych. Po pierwsze na gruncie nauki o prawie omawiane są formalne aspekty stosowania w praktyce ustawowych form międzygminnej kooperacji. Ponadto wskazuje się na prawne wady i zalety zawieranych przez gminę porozumień lub powoływanych z ich woli międzygminnych związków komunalnych. Z kolei przedstawiciele nauki o organizacji i zarządzaniu podejmują problem z punktu widzenia efektywności instytucjonalnych form współdziałania międzygminnego. Zwraca się też uwagę na model finansowania usług użyteczności publicznej polegających na zorganizowanym przewozie osób. Przedstawiciele nauki o politykach publicznych podnoszą problem efektywności z punktu widzenia modelu kooperatywnego finansowania wspólnego koszyka zamówień usług przewozowych, których beneficjentami są mieszkańcy dużych miast i ich obszarów funkcjonalnych. W przypadku opracowań powstałych w wyniku ewaluacji współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego w Republice Federalnej Niemiec nie kwestionuje się zasadności dotychczasowych rozwiązań, lecz zadaje się pytanie, jak jeszcze lepiej mogą one służyć mieszkańcom i ich potrzebom. Aktualnie w Niemczech toczy się debata nad nowym modelem finansowania usług publicznych, zaś w stolicy Wielkiej Brytanii nowy burmistrz miasta dyskutuje opisany w strategii transportu publicznego nowy model świadczenia tych usług wraz z założeniami zmiany miejskiej kultury mobilności.

Omówione w artykule wady współpracy międzygminnej mogą zostać częściowo rozwiązane dzięki opracowaniu i wdrożeniu środków zaufania we współpracy międzygminnej. Są one rozumiane jako sprawne administrowanie powierzonymi kompetencjami z zakresu organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym, opracowanie zrozumiałych i akceptowanych przez wszystkie strony porozumienia zasad współpracy, prowadzenie przejrzystej polityki finansowania i rozliczania przekazanych w formie dotacji środków publicznych, jak również opracowanie wspólnych dla stron porozumienia zasad kontroli i nadzoru nad powierzonym zadaniem.

Celem pracy jest zweryfikowanie omawianych w literaturze wad i zalet kooperacji międzygminnej w formule porozumień międzygminnych lub związków komunalnych z punktem widzenia i doświadczeniem wóldarzy gmin aglomeracji poznańskiej płynącym z kilkuletniej współpracy z miastem Poznaniem w dziedzinie publicznego transportu zbiorowego. Zbadanie satysfakcji wóldarzy jest ważne w kontekście zacieśnienia integracji i jej rozszerzenia o inne dziedziny polityki komunalnej.

W celu przygotowania kwestionariusza wywiadu autorzy przygotowali kilka pytań badawczych:

1. Czy i w jakim stopniu wóldarze gmin aglomeracji poznańskiej są zadowoleni ze współpracy z miastem Poznaniem i ZTM Poznań w ramach przekazania

¹ Por. Kołodziejcki, Wyszomirski (2010, s. 45), Sparmann (2010, s. 201), Kielbus, Kostrzewska (2015), Madej i in. (2015), Roehring (2015, s. 94), Ziemiński (2016, s. 17).

kompetencji w zakresie organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym?

2. Czy wóldarze gmin aglomeracji poznańskiej mają świadomość korzyści wynikających ze współpracy międzygminnej w zakresie komunikacji publicznej z miastem Poznaniem? Czy dostrzegają wady takiej kooperacji?
3. Jak oceniana jest współpraca gmin z Zarządem Transportu Miejskiego w Poznaniu? Czy i w jakim stopniu wywiązuje się ta jednostka organizacyjna miasta Poznania z powierzonych jej zadań? Czy zaspokojone są oczekiwania gmin wynikające z nadzoru nad przekazanymi kompetencjami na rzecz miasta Poznania? Czy wóldarze gmin mają poczucie wpływu na bieżącą politykę transportową miasta Poznania i działania podejmowane przez ZTM Poznań?
4. Czy i w jaki sposób wóldarze gmin oceniają jakość świadczonych usług przewozowych kontraktowanych przez ZTM Poznań? Czy formułują takie oczekiwania i je egzekwują?
5. Czy dotychczasowa formuła współpracy satysfakcjonuje zarządzających gminami? Czy mając świadomość wad i korzyści wynikających ze współpracy w formule związku międzygminnego, wóldarze gmin byłiby zainteresowani rezygnacją z porozumienia międzygminnego po to, aby przystąpić do związku międzygminnego?

Odpowiedzi uzyskane na powyższe pytania pozwolą na zweryfikowanie przyjętej tezy badawczej: wóldarze gmin aglomeracji poznańskiej, współpracujący w formule porozumień międzygminnych w zakresie organizacji i zarządzania transportem publicznym z miastem Poznaniem, są zadowoleni z dotychczasowej współpracy, dostrzegają jej wady i zalety, mają przekonanie o wpływie na bieżącą politykę w tym zakresie, formułują i egzekwują postulaty jakościowe w stosunku do oferowanych usług przewozowych. Dotychczasowe zalety współpracy nie skłaniają do zmiany jej formuły z porozumienia międzygminnego, na związek międzygminny.

Wady i zalety ponadgminnych form współpracy jednostek samorządu terytorialnego. Propozycje usprawnień

Specyfika aktualnej polityki komunalnej wskazuje na popularyzację publiczno-prawnych formy współpracy jednostek samorządu terytorialnego (Wyporska-Frankiewicz 2010, s. 47). Literatura przedmiotu jest bogata w opracowania poświęcone zaletom płynącym z tej formuły współpracy². Często podkreśla się, że przekazywanie zadań lub ich wspólna realizacja jest znacznie bardziej efektywna niż wykonywanie ich samodzielnie. Ponadto kooperatywne formy realizacji usług publicznych pozwalają na „(...) elastyczne rozwiązywanie nietypowych sytuacji i umożliwiają bardziej kompleksowe niż w drodze aktu administracyjnego

² Por. Wytrązek (2004), Adamus i in. (2012), Dolnicki (2012), Milewska, Czaban (2014), Szlachetko, Gajewski (2016), Tomaszuk (2016).

rozwiązania większej liczby stanów faktycznych” (Ofiarski 2004, s. 555). Powyższe stwierdzenie jest sformułowane w przekonaniu o konieczności zdefiniowania ram współpracy miast, gałęzi przemysłu i instytucji, co w sposób systemowy pozwoliłoby na zajęcie się wyzwaniami, przed jakimi stoją miasta w takich dziedzinach, jak zrównoważony rozwój, samowystarczalność, jakość życia, konkurencyjność i partycypacja obywatelska.

Analizie wad i zalet współpracy międzygminnej w dozwolonych w polskim prawie formach organizacyjno-prawnych poświęcono wiele opracowań. Zasadnicza różnica między porozumieniem międzygminnym a związkiem komunalnym polega na stronie podmiotowej wykonywanych zadań publicznych. W wypadku związku komunalnego dochodzi do powstania odrębnego od gmin podmiotu mającego osobowość prawną, gdyż to ten nowy podmiot będzie wykonywał zadania publiczne wcześniej mu przekazane (Adamus 2012, s. 10). W przypadku porozumienia międzygminnego, podmiotem wykonującym cedowane zadanie jest jedna ze stron porozumienia, która ma prawo dobrać siły i środki adekwatne do wykonywania powierzonych jej zadań. W przypadku zadań związanych z organizacją i zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym porozumienia międzygminne cieszą się największą popularnością wśród polskich samorządowców (Adamus 2012, s. 10). Mają one szczególny charakter, gdyż razem z przekazywaniem zadań przenoszone są również prawa i obowiązki z nimi związane (Swaniewicz i in. 2016, s. 63). W czasie obowiązywania porozumienia to na gminie przejmującej zadania spoczywa odpowiedzialność za ich realizację. Gminy cedujące zadania nie mają bezpośredniego wpływu na sposób ich wykonywania (Swaniewicz i in. 2016, s. 63). Należy również podkreślić, że wykonywanie zadania będącego przedmiotem porozumienia nie powoduje zmiany jego charakteru (Czajkowski i in. 2013, s. 23). Z punktu widzenia zarządzającego gminą ważne jest nie tylko przekazanie zadania innej jednostce samorządu terytorialnego, lecz również pełnienie nadzoru nad wykonywaniem tego zadania, nad kosztami jego realizacji oraz nad jakością świadczonych usług na rzecz mieszkańców.

Samo pojęcie nadzoru nad wykonywaniem zadań może być rozumiane w praktyce politycznej niewłaściwie – jako brak zaufania do partnera porozumienia. Nadzór zakłada możliwość kontroli, sprawozdawczość i realny wpływ na działania innego podmiotu. W przypadku porozumień międzygminnych powyższe aspekty tylko w części mają rację bytu. Ważne jest jednak, aby przed przyjęciem uchwały w sprawie możliwości podpisania przez organ wykonawczy gminy umawiające się strony wypracowały przepisy określające środki wpływu, kontroli i nadzoru, budujące zaufanie we wzajemnych relacjach. Uniknie się wówczas nierównomiernego rozkładu odpowiedzialności między stronami porozumienia za realizowane w jego ramach zadania (Swaniewicz i in. 2016, s. 63) i komplikacji przy uzyskiwaniu satysfakcjonujących rozstrzygnięć dla wszystkich stron porozumienia. Można bowiem wskazać, że jedną ze słabszych stron kooperacji gmin mniejszych z większymi jest brak zrozumienia i powstałe wrażenie, że wiodący podmiot przeważnie dyktuje warunki takiej współpracy. Może to przekładać się na niską satysfakcję z takiej współpracy i niezrozumienie wzajemnych oczekiwań i interesów.

Współpraca gmin w oparciu o podpisane porozumienia ma liczne zalety, które składają samorządy do częstego korzystania z tej formy współdziałania jako sposobu realizacji zadań publicznych. Warto pamiętać, że po uzyskaniu konsensusu przy zawieraniu porozumienia decyzje w zakresie realizacji powierzonych zadań podejmuje podmiot przejmujący zadania bez udziału podmiotów powierających (Swaniewicz i in. 2016, s. 24). W przypadku transportu publicznego potrzeby transportowe i postulaty pasażerskie podlegają dynamicznym zmianom i wymagają bieżącej ewaluacji. Dlatego też dla jednostki cedującej uprawnienia w tej dziedzinie ważne jest, by gmina przejmująca ich wykonanie w równy sposób dbała o potrzeby transportowe wszystkich mieszkańców. Uniknie się wówczas poczucia ignorowania i lekceważenia interesów mniejszej gminy.

Teoretycznie formuła związku komunalnego traktuje równo wszystkich założycieli, lecz siłą ich głosów różnicuje się od liczby mieszkańców reprezentowanych przez głosującego i/lub od partycypacji majątkowej gmin. W związkach międzygminnych „partycypacja majątkowa w realizacji powierzonych (...) zadań często ulega nienaturalnemu zachwianiu, np. celem pozyskania przez niektórych uczestników związków większych wpływów w jego strukturach” (Swaniewicz i in. 2016, s. 24). Na korzyść związków wpływa to, że gospodarka finansowa jest zupełnie wyodrębniona od finansów gmin lub powiatów tworzących związek. W przypadku porozumień międzygminnych dotyczących komunikacji publicznej dziedziną najczęściej dyskutowaną jest strona finansowa takiej formy współpracy, koszty utrzymania infrastruktury czy też metoda rozliczania dochodów m.in. ze sprzedaży biletów. Jest to istotne z punktu widzenia kosztów mogących stanowić podstawę obliczania cen i stawek opłat za usługi publiczne, świadczone przez związek w ramach przekazanych mu zadań. Im łatwiejsze jest ustalenie i wydzielenie kosztów związanych z obsługą systemu objętego wspólnym zarządem nad zadaniami, tym trwałość takiej formuły współpracy jest większa. Widoczne wady związków nie umniejszają ich zalet polegających również na realnym udziale przedstawicieli wszystkich członków w podejmowaniu decyzji w procesie uchwałodawczym dotyczącym ich mieszkańców. W porozumieniach międzygminnych udział ten nie jest możliwy. W praktyce może to prowadzić do obniżania zaufania i niekiedy do różnicowania mieszkańców na tych mieszkających w różnych gminach i mających różne prawa zwłaszcza do korzystania z ulg. W przypadku transportu publicznego dotyczy to np. ulg dla seniorów, wprowadzania 100% ulgi w opłacie za przejazd w dniach o podwyższonym stężeniu pyłów PM 10 i PM 2,5 (Tomaszyk 2017). W odróżnieniu od porozumień w przypadku związków międzygminnych istnieje większa kontrola nad tym, co zachodzi wewnątrz wspólnej działalności. Członkowie związku są traktowani „liniowo”, co pozwala na upodmiotowione traktowanie gmin mniejszych i jest środkiem podnoszącym ich udział w procesie decyzyjnym, wzmacniając legitymację podjętych uchwał.

O nowym etapie w budowie wspólnego systemu usług użyteczności publicznej na terenie aglomeracji poznańskiej i w Wielkopolsce jest mowa w kontekście zacieśnienia współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego w związku z uruchomieniem połączeń Poznańskiej Kolei Metropolitalnej. Otwarte pozostaje pytanie, czy dotychczasowa forma współpracy – porozumienia

międzygminne – w zakresie organizacji gminnych przewozów pasażerskich jest wystarczająca do skomunikowania i zarządzania połączeniami komunikacji kolejowej, autobusowej i tramwajowej³. Przykłady innych miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych w Polsce wskazują, że wspólna komunikacja aglomeracyjna jest koordynowana zarówno przez związki międzygminne, jak i np. GOP, MZMZG oraz w oparciu o porozumienia międzygminne: Kraków, Warszawa. Zaś na obszarze katowickiego związku metropolitalnego⁴ powstaje pierwszy w Polsce Zarząd Transportu Metropolitalnego. Autorzy zastrzegają, że znane im są różnice między poszczególnymi modelami, jednak nie jest przedmiotem badania ich analiza i wskazanie modelu adekwatnego dla aglomeracji poznańskiej.

Omówienie wyników badań ankietowych

Integracja publicznego transportu zbiorowego w aglomeracji poznańskiej jest możliwa dzięki porozumieniom międzygminnym z miastem Poznaniem. Z chwilą włączenia w system transportu aglomeracyjnego Poznańskiej Kolei Metropolitalnej i finansowania jej usług przez jednostki samorządu terytorialnego objęte jej zasięgiem, zasadne jest pytanie o efektywność dotychczasowych form współpracy i możliwości ewentualnych zmian. Doświadczenia władarzy gmin są budowane w oparciu o dotychczasową współpracę, której administratorem jest Zarząd Transportu Miejskiego z siedzibą w Poznaniu. Zbadanie satysfakcji władarzy z tej metody współdziałania i zadowolenia z oferty usług przewozowych jest ważne w kontekście zacieśnienia integracji i jej rozszerzenia o inne dziedziny polityki komunalnej. Stąd też za zasadne uznano zadanie pytań dotyczących opinii wójtów i burmistrzów na temat:

- ich wpływu na bieżącą politykę transportową miasta Poznania,
- ich wpływu na strategiczną politykę miasta Poznania w odniesieniu do transportu publicznego, której skutki dotyczą również aglomeracji,
- stopnia zaspokojenia przez ZTM Poznań ich oczekiwań w odniesieniu do transparentności w wyliczaniu i rozliczaniu dotacji na realizację zadania, ewaluacji potrzeb transportowych mieszkańców gmin, wywiązywania się z zadań przewidzianych dla organizatora PTZ w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (Ustawa... 2010),
- ich wiedzy w kwestii stopnia satysfakcji mieszkańców z nowych zasad organizujących transport publiczny i jakości świadczonych usług.

Do gmin została wysłana elektroniczna forma kwestionariusza wywiadu, przygotowana w oparciu o program komputerowy „ankieta+”. Ankiety zostały również wysłane tradycyjną pocztą. W obu przypadkach autorzy oczekiwali na odpowiedzi przez okres dwóch tygodni. Spośród 15 gmin objętych badaniami

³ Na przykład w obowiązującym „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla aglomeracji poznańskiej” przewiduje się możliwość powołania w formule związku komunalnego jednego organizatora przewozów, który zasięgiem swych usług objąłby całe województwo.

⁴ Pełna nazwa: Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (GZM).

uzyskano 9 ankiet zwrotnych w formie elektronicznej. Stąd wnioski, nawet jeśli zostały uogólnione w odniesieniu do ogółu gmin współpracujących z miastem Poznaniem w tej dziedzinie, należy analizować z punktu widzenia tylko 9 gmin. Wyniki zostały przekazane do Zarządu Transportu Miejskiego, który ustosunkował się pisemnie do sformułowanych wniosków.

Integracja komunikacji miejskiej wiąże się dla mieszkańców z wieloma korzyściami. Wśród tych najważniejszych wymienia się m.in. wprowadzenie jednolitej taryfy biletowej, poszerzenie oferty przewozowej i jej lepsze skomunikowanie z innymi formami transportu, ujednoczenie regulaminu przewozowego i in. Interesujące jest zbadanie, jakie korzyści z integracji widzą dla swoich mieszkańców wójtowie i burmistrzowie. Spośród możliwych odpowiedzi w tabeli 1 najczęściej wybierano: synchronizację rozkładów jazdy (7 wskazań), niższe koszty podróży (6 wskazań), lepszą dostępność połączeń (5 wskazań), możliwość podróżowania z jednym biletem (4 wskazania).



Ryc. 1. Korzyści gmin ościennych z integracji komunikacji publicznej z miastem Poznaniem

Źródło: opracowanie własne.

Kolejne pytanie dotyczyło wiedzy wóldarzy gmin na temat postulatów przewozowych mieszkańców. Poproszono o dokonanie hierarchizacji w skali od 1 do 5, gdzie cyfra 1 oznacza – nieważne, zaś 5 – najważniejsze. Szczegółowe wyniki zestawiono w tabeli 1. Warto zauważyć, że odpowiedzi zasadniczo pokrywają się z tymi udzielonymi w poprzednim pytaniu. Zarządzający gminami powinni znać potrzeby swoich mieszkańców i na tej podstawie podejmować działania. W przekonaniu respondentów dla ich mieszkańców w komunikacji publicznej liczą się m.in. częstotliwość połączeń, koszty podróży, wyższy komfort jazdy, pewność realizacji usługi, nowoczesny tabor, standard przystanków, ich dostępność oraz sprawna i prawdziwa (wiarygodna) informacja pasażerska. Zwraca uwagę niski poziom wskazań dla ekologii, dostępności komunikacji nocnej i w konsekwencji dla usługi halobus⁵ oraz dla bezpieczeństwa osobistego w pojeździe i w trakcie oczekiwania na przejazd.

⁵ Halobus, telebus, transport na żądanie – to popularne nazwy nowej w Polsce, ale znanej w Niemczech na terenach o niskim wskaźniku zaludnienia usługi autobusu na telefon.

Tabela 1. Opinie władarzy gmin (liczba wskazań respondentów) na temat rangi wybranych postulatów pasażerskich mieszkańców

Usługa/ocena	Nie-ważne (1)	Mało ważne (2)	Ważne (3)	Bardzo ważne (4)	Najważniejsze (5)
Usługa halobus	3	3	2	–	–
Dostępność komunikacji nocnej	1	1	4	3	–
Kultura osobista kierowców i kontrolerów	–	–	3	5	–
Standard przystanków	–	–	3	5	–
Sprawna i prawdziwa informacja pasażerska	–	–	1	5	3
Łatwość zakupu biletu, np. kupno kartą płatniczą itp.	–	1	2	2	4
Ekologia, np. autobusy o napędzie hybrydowym	–	3	3	–	3
Dostępność przystanków i dworców	–	–	1	5	3
Częstotliwość połączeń i ilość kursów	–	–	–	2	7
Nowoczesny tabor	–	–	2	5	2
Pewność realizacji usługi	–	–	1	6	2
Bezpieczeństwo w pojeździe i przystankach	–	–	3	3	3
Wyższy komfort jazdy	–	–	2	5	2
Obniżenie kosztów podróży	–	–	1	1	7

Hierarchizacja w skali od 1 do 5, gdzie cyfra 1 oznacza – nieważne, zaś 5 – najważniejsze.

Źródło: opracowanie własne.

W kolejnym pytaniu podjęto sprawę kosztów transportu miejskiego. Jest to ważny aspekt integracji komunikacji miejskiej, gdyż jako jedną z jej zalet przedstawia się niższe koszty dla gmin i dla mieszkańców⁶. W odpowiedzi na pytanie o wysokość dotacji przeznaczanej na transport publiczny z budżetu gminy połowa z badanych gmin wskazała na rosnące koszty dla budżetu gminy. Z pozostałych odpowiedzi nie wynika, czy one wzrosły w stosunku do tych sprzed integracji, czy też nie. Jedna z odpowiedzi sugeruje, że koszty są akceptowalne dla gminy. Należy jednak zwrócić uwagę na to, że błędny jest ten punkt widzenia, który w integracji oferty przewozowej kilku gmin upatruje korzyści w postaci obniżenia kosztów dotacji. Stawka za wozokilometr jest wypadkową tak wielu zależności, że trudno oczekiwać, by w efekcie integracji uległa ona drastycznej obniżce⁷.

⁶ Warto zwrócić uwagę, że gmina cedująca uprawnienia ma realną możliwość kontroli kosztów świadczonych usług, chociażby próbując stawkę za wozokilometr czy też na bieżąco zlecając za pośrednictwem badania potoków pasażerskich kontrolę napelnienia i wpływów z biletów. Na podstawie tych danych można podejmować trafniejsze decyzje np. o modyfikacji trasy autobusu, korekcie rozkładu jazdy czy też skierowaniu do obsługi linii pojazdu o mniejszej pojemności. Nie zmienia to faktu, że w kontekście miejskiego transportu zbiorowego trzeba realnie myśleć o racjonalizacji kosztów i wydatków niż o oszczędnościach.

⁷ Za niezasadne uznać również należy takie wypowiedzi lokalnych polityków, którzy postulują oszczędności na świadczeniu usług przewozowych. Mają najpewniej na myśli racjonalizację wydatków. Obniżenie kosztów podróżowania może dotyczyć tej części kosztów, którą ponosi pasażer. I to on najczęściej odczuwa efekt integracji oferty przewozowej.

Tabela 2. Proszę wskazać zalety współpracy z miastem Poznaniem w dziedzinie transportu publicznego

Zalety współpracy z miastem Poznaniem w kwestii zbiorowego transportu publicznego zdaniem wóldarzy gmin ościennych	Ilość głosów	Ilość głosów (w %)
Wprowadzenie zintegrowanego biletu	7	21,88
Lepsza synchronizacja rozkładów jazdy	5	15,63
Lepsze dopasowanie oferty przewozowej do mieszkańców	4	12,50
Standaryzacja świadczonych usług	4	12,50
Ujednoczenie polityki w zakresie transportu zbiorowego	3	9,38
Przekazanie kompetencji na rzecz miasta Poznania	2	6,25
Wprowadzenie biletu bus-tramwaj-kolej	2	6,25
Wiarygodność otrzymywanych danych	2	6,25
Sprawniejsze opracowywanie projektów planów rozwoju sieci komunikacyjnej	1	3,13
Wsparcie i pomoc w rozwiązywaniu problemów lokalnych	1	3,13
Lepszy dostęp do wiedzy na temat potrzeb mieszkańców	1	3,13

Respondenci mieli wybrać minimum 2, a maksimum 5 odpowiedzi.

Źródło: opracowanie własne.

Interesujących danych dostarcza tabela 2. Zawiera ona odpowiedzi na pytanie dotyczące zalet współpracy z miastem Poznaniem w kwestii zbiorowego transportu publicznego. Według kolejności odpowiedzi najczęściej wybieranych przez respondentów za główne zalety uznano: wprowadzenie zintegrowanego biletu, lepszą synchronizację rozkładów jazdy, standaryzację świadczonych usług oraz lepsze dopasowanie oferty przewozowej do mieszkańców. Analiza otrzymanych odpowiedzi obejmuje również te niewskazane przez reprezentantów gminy. Z punktu widzenia formuły współpracy i realnego wpływu na sposób wykonywania przekazanej kompetencji wydaje się, że istotne dla współpracy powinny być takie cechy, jak: otwartość na nowe inicjatywy, sprawność administracji, sprawna wymiana informacji czy też dokładniejsze określenie potrzeb przewozowych.

Odpowiedzi uzyskane na pytanie o wady współpracy z miastem Poznaniem potwierdzają omówione w literaturze przedmiotu obawy wóldarzy gmin związane ze współpracą z większą gminą w oparciu o porozumienie międzygminne. Tabela 3 prezentuje wszystkie uzyskane odpowiedzi. Autorzy za niepokojące uznają odpowiedzi o najwyższym wskazaniu przez respondentów; kolejno: zwiększenie kosztów usługi transportowej, obawa zdominowania i narzucenia rozwiązania, które nie będzie w interesie społeczności lokalnej, decyzje nieuwzględniające interesów mojej gminy w zarządzaniu transportem miejskim, gorszy dostęp do wiedzy na temat potrzeb mieszkańców. Respondenci wskazali również takie odpowiedzi, jak „niskie zaufanie do partnera”, „brak współpracy przy określaniu polityki transportowej z Radą Miasta Poznania”. Zwraca się szczególną uwagę na tę drugą odpowiedź. Co prawda z aktualnie obowiązujących przepisów nie wynika konieczność współpracy rad gmin przy podejmowaniu decyzji w dziedzinach objętych porozumieniem międzygminnym, to taką nieformalną praktykę

Tabela 3. Wady współpracy międzygminnej w opinii włodarzy gmin ościennych miasta Poznania

Wady współpracy międzygminnej według respondentów:	Liczba oddanych głosów	Procent oddanych głosów
Obawa zdominowania i narzucenia rozwiązania, które nie będzie w interesie społeczności lokalnej	6	23,08
Zwiększenie kosztów usługi transportowej	6	23,08
Decyzje nieuwzględniające interesów mojej gminy w zarządzaniu transportem publicznym	4	15,38
Brak współpracy przy określeniu polityki transportowej z Radą Miasta Poznania	3	11,54
Niskie zaufanie do partnera	2	7,69
Przekazanie części kompetencji na rzecz miasta Poznania, niska przejrzystość sprawozdań z ich wykonywania	1	3,85
Słaba wymiana informacji	1	3,85

Źródło: opracowanie własne.

należałoby przemyśleć. ZTM Poznań deklaruje konsultacje wszystkich zmian w zakresie kształtu linii i rozkładów jazdy, cen biletów lub uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych. Jednak część gmin deklaruje, że wspomniane środki są dla nich niewystarczające lub też korzysta się z nich w sposób nieodpowiedni. Taka sytuacja jest nieunikniona. Świadczy o braku zaufania i zrozumienia, na czym polega współpraca mniejszych gmin z większymi. Zatem zmianie musi ulec formuła tej współpracy, która jest warunkowana zmianą mentalną. Wzorując się chociażby na modelu współpracy między organami uchwałodawczymi w procesie integracji europejskiej, można dopuścić możliwość konsultacji rady właściwej do podjęcia decyzji z jej odpowiednikami w gminach cedujących uprawnienia (Frieske 1999, Tosiek 2003).

Z punktu widzenia celu badania istotne było ustalenie, w jaki sposób włodarze gmin aglomeracji poznańskiej wyobrażają sobie rozwój komunikacji miejskiej. Pytania z tego zakresu tematycznego są o tyle istotne, że ta dziedzina polityki komunalnej będzie w najbliższych latach stanowiła jedno z istotniejszych zadań wymagających ponadgminnej koordynacji, która w efekcie ma determinować rozwój obszarów funkcjonalnych oraz ograniczyć kongestię na poznańskich ulicach. W opinii respondentów jednym z ważniejszych działań, które ma usprawnić transport publiczny, jest budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

W kontekście poprawy współpracy z ZTM Poznań i z miastem Poznaniem ankietowani wskazują następujące obszary wymagające zmiany:

1. poprawę transparentności rozliczeń z ZTM kosztów związanych z lokalnym transportem; w tej samej grupie identyfikuje się postulat zmiany/poprawy sposobu naliczania i rozliczania dotacji;
2. zwiększenie kontroli nad organizacją transportu zbiorowego;
3. zwiększenie wpływu gmin na taryfę przewozową, negocjowanie stawek za wozokilometr, wpływ na regulamin przewozów.

Powyższe postulaty nie dziwią w kontekście wskazanych w tekście wad współpracy gmin na podstawie porozumień międzygminnych. Tym samym większość

z przedstawicieli gmin, którzy nadesłali odpowiedzi, wyraża zdanie, że ich wpływ na bieżącą politykę transportową prowadzoną przez ZTM Poznań jest średni (nota 5 w skali od 1 do 10), trzy gminy wskazały, że jest to wpływ więcej niż średni (nota 8), zaś pojedyncze gminy określają swój wpływ na bardzo duży (noty 9 i 10). To dobre wyniki dla pracowników ZTM. Pytanie o kierunki rozwoju transportu aglomeracyjnego są związane nie tylko z modelem organizacyjnym tej współpracy, ale również z jakością oferty przewozowej i udogodnień dla mieszkańców, wspólnymi inicjatywami metropolitalnymi w zakresie transportu, komunikacji i mobilności. W tabeli 4 zamieszczono wszystkie uzyskane odpowiedzi.

Spośród inicjatyw przedstawionych do wyboru w tabeli 4, ankietowani mogli wybrać ich dowolną liczbę, oceniając ich wagę w skali od 1 do 5, gdzie 1 – słabe (niskie zapotrzebowanie), 2–3–4 – średnie zapotrzebowanie, 5 – priorytetowe (doskonałe) znaczenie.

Pod koniec kwestionariusza wywiadu reprezentantom gmin ponownie zadano pytanie o ich przekonanie o wywiązywaniu się z ustawowych zadań organizatora PTZ przez ZTM Poznań. Odpowiedzi na tak zadane pytanie mają szczególną wagę ze względu m.in. na to, że stanowią obiektywne kryterium oceny działań organizatora oraz mogą wskazywać na świadomość cedenta zakresu przekazanych

Tabela 4. Wskazania wóldarzy gmin co do kierunków wspólnych inicjatyw metropolitalnych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego

Kierunki rozwoju wspólnych inicjatyw metropolitalnych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego	Skala				
	1	2	3	4	5
Wprowadzenie wspólnego biletu	–	–	–	–	7*
Synchronizacja rozkładów jazdy	–	–	–	5	3
Wprowadzenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej	–	–	2	3	3
Budowa zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych na terenie metropolii Poznań	–	–	2	2	3
Wprowadzenie darmowej komunikacji publicznej	–	–	3	4	–
Dostosowanie oferty dla osób z niepełnosprawnościami	–	–	1	1	6
Unifikacja wizualna przystanków	–	1	4	1	1
Wspólne standardy statycznej informacji pasażerskiej	–	2	2	1	2
Integracja transportu zbiorowego z indywidualnym	–	–	–	2	5
Zapewnienie priorytetu w ruchu drogowym środkiem transportu publicznego	–	–	–	3	5
Pierwszeństwo inwestycji w systemy transportu przed inwestycjami w budowę	–	1	1	2	3
Zastępowanie przestarzałego taboru nowym	–	–	–	3	5
Wskazywanie konkurencyjności transportu zbiorowego nad indywidualnym	–	1	1	3	2
Ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta	–	1	1	3	2
Ukazanie roli transportu szynowego jako alternatywy	–	–	1	5	2
Minimalizowanie negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze	–	–	–	5	3

1 – nieważne, zaś 5 – bardzo ważne. * Przykładowa liczba wskazań.

Źródło: opracowanie własne.

kompetencji i nadzoru nad ich wykonaniem. Tabela 5 zawiera zbiorcze opracowanie odpowiedzi.

Respondenci są zadowoleni (ocena 4+) z tego, w jaki sposób miasto za pośrednictwem ZTM Poznań wywiązuje się z przekazanych zadań. Podsumowaniem tej części badania było postawienie pytania: czy wszystkie oczekiwania, jakie miał Pan/Pani odnośnie do współpracy z miastem Poznaniem (w odniesieniu do transportu publicznego) są zaspokajane? W oparciu o uzyskane odpowiedzi można wnioskować, że większość badanych jest zdania, że ich oczekiwania względem współpracy z miastem Poznaniem są zaspokojone.

Kolejne pytanie dotyczyło określenia tego, czy respondenci są zadowoleni ze współpracy opartej na porozumieniu międzygminnym. Większość respondentów wybrała odpowiedź „tak” – 77,8% wyników, zaś 22,2% (3 gminy) było przeciwnego zdania. Tym samym można przypuszczać, przy zastrzeżeniu, że w badaniu wzięła udział tylko połowa z liczby gmin współpracujących z Poznaniem w zakresie transportu publicznego, że model integracji transportu miejskiego w Poznaniu oparty na porozumieniach międzygminnych, satysfakcjonuje gminy. Ankietowani zostali również poproszeni o uargumentowanie swoich odpowiedzi. Na

Tabela 5. Czy ZTM Poznań wywiązuje się w przekonaniu wóldarzy podpoznańskich gmin z zadań organizatora PTZ?

Wywiązywanie przez ZTM Poznań się z zadań organizatora transportu zbiorowego	1*	2*	3*	4*	5*	6*
Badanie i analiza potrzeb przewozowych	–	2	1	4	2	–
Wyznaczanie przystanków	–	1	3	1	3	1
Nadzór nad systemem PEKA	–	–	–	3	6	–
Świadczenie usług zgodnie ze zobowiązaniami, np. brak odwołanych kursów	–	–	2	1	5	1
Organizacja transportu zbiorowego na odcinkach o niskim wskaźniku zaludnienia	–	–	2	3	3	1
Aktualizacja i/lub realizacja istniejącego planu transportowego	–	–	1	3	2	3
Prowadzenie systemu informacji dla pasażera	–	–	1	3	5	–
Sprzedaż biletów	–	–	–	3	5	1
Funkcjonowanie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego	–	1	1	2	5	–
Wdrażanie zasady uniwersalnego projektowania	–	1	1	4	3	–
Windykacja należności	2	–	1	4	2	–
Kontrola biletów	1	1	–	4	2	1
Współpraca z operatorami na terenie gmin	–	–	–	3	5	1
Planowanie wysokości dotacji	–	–	1	2	6	–
Kontrola jakości świadczonych usług	–	–	1	4	3	1
Rozliczanie dotacji	–	–	1	2	3	3
Badanie rzeczywistych potoków pasażerskich	–	2	–	1	4	2
Suma	3	8	16	47	63	15

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 6. Czy wszystkie oczekiwania gminy odnośnie do współpracy z miastem Poznaniem są Pana/Pani zdaniem zaspokojone?

Odpowiedzi	Suma % uzyskanych odpowiedzi	Liczba
Tak	66,7%	6
Nie	33,3%	3

Źródło: opracowanie własne.

podstawie uzyskanych opinii wskazać można, że na korzyść współpracy międzygminnej przemawiają⁸: „dobre skomunikowanie z komunikacją międzygminną”, „lepsza synchronizacja połączeń komunikacji publicznej”, „możliwość podróżowania na jednym bilecie”, „zwiększenie częstotliwości połączeń i ilości kursów”, „bardzo dobry kontakt z pracownikami ZTM”, „omówienie kwestii z pracownikami i wyjaśnienie wszelkich spraw”. Wśród mniejszej liczby negatywnych opinii wskazano „brak bezpośredniej kontroli nad organizacją transportu zbiorowego”. Jeden z respondentów przytoczył takie uzasadnienie: „PTZ musi być realizowany ponadlokalnie z racji tendencji przejazdów źródło–cel. Integracja zapewnia wspólny bilet, co zdecydowanie jest wygodniejsze i tańsze dla pasażerów”⁹.

Kolejne pytanie było związane ze wskazaniem powodów, dla których gminy mogłyby być zainteresowane powołaniem związku międzygminnego z zadaniem integracji i organizacji transportu publicznego na terenie aglomeracji poznańskiej. Respondenci mogli wybrać dowolną liczbę powodów zmian.

Wyniki badań z tabeli 7 potwierdzają wcześniejsze opinie i są zgodne z wynikami badań prezentowanymi w przywołanej literaturze przedmiotu. Argumentem przemawiającym za powołaniem związku jest prowadzenie bardziej transparentnej polityki finansowej i realizacja zadań przez jeden podmiot, na jego odpowiedzialność. Argumenty „za” związkiem są przywoływane przy wyrażaniu negatywnych opinii na temat porozumień międzygminnych.

Tabela 7. Powody, dla których związek międzygminny powinien koordynować komunikację publiczną na obszarze aglomeracji poznańskiej

Odpowiedzi	% wskazań	% respondentów	Liczba wskazań spośród wypełnionych ankiet
Zadania publiczne realizowane są przez jeden podmiot	62,5	71,4	5
Posiada osobowość prawną (wykonuje zadania we własnym imieniu i na własną odpowiedzialność)	12,5	14,3	1
Gminy uczestniczące są zwolnione z obowiązków oraz konsekwencji prawnych za niewykonanie zadania	12,5	14,3	1
Gminy członkowskie mają realny udział w podejmowaniu decyzji	25,0	28,6	2
Łatwiejsze wyodrębnienie kosztów	62,5	71,4	5
Nie jestem za utworzeniem związku	12,5	14,3	1

Źródło: badania własne.

⁸ Badania własne.

⁹ Badania własne.

Tabela 8. Które z poniższych wskazań definiują według Pani/Pana jakość w transporcie publicznym?

Odpowiedzi	Liczba wskazań spośród wypeł- nionych 9 ankiet	% wska- zań
Nowoczesny tabor, klimatyzowany, niskoemisyjny	8	88,89
Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego	2	22,22
Dostępność usługi transportowej	7	77,78
Ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko	0	0,00
Przystępna cena biletów	6	66,67
Przyjazny stosunek personelu do pasażerów	3	33,33
Wykwalifikowani pracownicy w punktach obsługi klienta	2	22,22
Bezpieczeństwo w podróży, monitoring w pojazdach	5	55,56
Dostępność udogodnień w postaci elektronicznych tablic informacyj- nych na przystankach, komunikatów głosowych, aplikacji mobilnej	5	55,56
Zadawalająca częstotliwość kursów	7	77,78
Bezpośredniość połączeń oraz możliwość połączeń kombinowanych	5	55,56
Ułatwienia dla osób niepełnosprawnych	6	66,67
Dostępność punktów sprzedaży biletów	4	44,44
Czystość na przystankach	3	33,33
Bezpieczeństwo w oczekiwaniu na przyjazd autobusu, tramwaju	3	33,33
Schludność wnętrza autobusów, tramwaju	3	33,33
Dostępność punktów sprzedaży biletów	3	33,33
Możliwość płacenia za bilet kartą lub telefonem	5	55,56
Pewność realizacji usługi	4	44,44
Punktualność usługi transportu	9	100,00
System powiadamiania SMS podróżnych o sytuacji niebezpiecznej w pojeździe	0	0,00

Źródło: opracowanie własne.

W kontekście zwiększania popularności transportu publicznego zwraca się uwagę na jakość oferowanych usług przewozowych oraz na jakość infrastruktury towarzyszącej przewozom. Ocena jakości świadczonej usługi jest pochodną artykułowanych oczekiwań i stopnia ich zaspokojenia z chwilą skorzystania z usługi. W badaniu zadano pytanie o to, jak władarze gmin definiują jakość w transporcie publicznym. Uważa się bowiem, że wiedza ta przekłada się później na oczekiwania gmin względem miasta Poznania, operatorów systemu usług i tym samym ma wpływ na decyzje polityczne związane z kierunkami integracji i działaniami niezbędnymi w celu poprawy systemu. Spośród listy ankietowani mieli wskazać 10, ich zdaniem, najważniejszych. Wykaz wskazań respondentów pokazano w tabeli 8.

W oparciu o te wskazania zapytano o opinię na temat sposobów usprawnienia transportu publicznego (tab. 9). Uzyskano w kolejności następujące odpowiedzi:

- budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- zwiększenie częstotliwości połączeń,
- lepsze dopasowanie taboru do zapotrzebowania potoków pasażerskich.

Tabela 9. Jak można byłoby Pani/Pana zdaniem usprawnić transport publiczny?

Odpowiedzi	Liczba wskazań spośród wypełnio- nych 9 ankiet	% wska- zań
Lepiej dopasować tabor do zapotrzebowania/potoków pasażerskich	4	44,44
Zwiększenie częstotliwości połączeń	5	55,56
Poprawić punktualność kursowanie	1	11,11
Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych	7	77,78
Poprawa dostępności sieci sprzedaży biletów	1	11,11
Poprawa funkcjonowania systemu PEKA	3	33,33
Polepszenie dostępu do elektronicznej informacji pasażerskiej	1	11,11
Poprawa przejrzystości strony internetowej ZTM Poznań	2	22,22
Wprowadzenie poręcznej aplikacji mobilnej	3	33,33

Źródło: opracowanie własne.

Podsumowanie

W oparciu o udzielone w kwestionariuszu wywiadu odpowiedzi można sformułować pewne wnioski i rekomendacje. Po pierwsze, większość gmin, których przedstawiciele wzięli udział w badaniu, jest zadowolona ze współpracy z miastem Poznaniem w zakresie organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym. Zadania te w przekonaniu respondentów są wykonywane rzetelnie. Wskazano również te obszary współpracy, które wymagają udoskonalenia, m.in. uzyskiwanie informacji, bieżące badanie rzeczywistych potoków pasażerskich i tym samym lepsze dopasowanie pojemności autobusu do rzeczywistych potrzeb, poprawa windykacji należności z opłat dodatkowych. Za problemy uznano: niską przejrzystość rozliczeń z ZTM w Poznaniu, sposób naliczania i rozliczania dotacji, brak bezpośredniej kontroli nad organizacją transportu zbiorowego czy brak wpływu na negocjowanie wcześniej wspomnianych stawek za wozokilometr. Według pracowników ZTM, którym przesłano do konsultacji wyniki ankiet i wstępną wersję opracowania, takie opinie współpracujących z nimi gmin mogą dziwić. Gminy będące właścicielami spółek – operatorów – mają realną możliwość kształtowania stawek przewozowych. Po drugie mogą w oparciu o ustawowe formy nadzoru kontrolować przekazaną dotację i celowość jej wydatkowania. Mając na względzie zbiór czynników, od których zależy ostateczna stawka za wozokilometr oraz fakt, że w efekcie integracji poszerza się oferta przewozowa, trudno oczekiwać, by obniżenie dotacji dla gmin było jedynym celem sieciowania zadania. Nie można jednak rezygnować z myślenia o tym, że cedent zadania powinien mieć kontrolę nad jego kosztami. Może do tego wykorzystywać liczne instrumenty, m.in. dążąc do lepszej egzekucji opłat dodatkowych oraz uszczelniając system kontroli biletowej i tym samym podnosząc wskaźnik sprzedanych biletów. Nadto kontrola nad rzeczywistymi potokami pasażerskimi może prowadzić do korekty, we współpracy z ZTM, pojemności obsługującego linię taboru bądź takiej zmiany trasy, rozkładu jazdy, by lepiej odpowiadała oczekiwaniom pasażerów.

Po drugie, respondenci są zgodni co do tego, jakie wyzwania w najbliższych latach stoją przed jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie budowy spójnego systemu aglomeracyjnego transportu zbiorowego. Na pytanie, jak można usprawnić transport publiczny, największy odsetek respondentów wskazał odpowiedź: budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz zwiększenie częstotliwości połączeń i poprawa punktualności kursów.

Po trzecie, wady formy prawnej porozumień międzygminnych w sprawie przekazania zadania organizacji transportu na rzecz miasta Poznania są dostrzegane przez respondentów. Obawiają się oni m.in. dominującej pozycji miasta Poznania. Myśląc o dalszej współpracy, należałoby przełamać niechęć do wymiany informacji, zwłaszcza informowania o zamierzonych decyzjach, co prowadzić może do zwiększenia zaufania wobec partnera i budowania dobrych relacji.

Po czwarte, respondenci nie mają problemu z identyfikacją korzyści płynących z integracji. Wśród zalet współpracy wymieniają kolejno: integrację taryfowo-biletową, niższe koszty podróży, zwiększenie częstotliwości połączeń, poprawę jakości usług. Formułują też swoje oczekiwania co do jakości oferty przewozowej.

Po piąte, idea powołania związku międzygminnego nie znajduje wyraźnego poparcia wśród respondentów. Argumentem przemawiającym za powołaniem związku jest prowadzenie bardziej transparentnej polityki finansowej i realizacja zadań przez jeden podmiot, na jego odpowiedzialność. Argumenty „za” związkiem są przywoływane przy wyrażaniu negatywnych opinii na temat porozumień międzygminnych. Z politologicznego punktu widzenia dziwić może niski odsetek odpowiedzi wskazujących na większy wpływ na politykę poprzez współdecydowanie.

W efekcie przeprowadzonych badań zweryfikowano postawioną tezę w następujący sposób: władze gmin aglomeracji poznańskiej, współpracujący w formule porozumień międzygminnych w zakresie organizacji i zarządzania transportem publicznym z miastem Poznaniem, są zadowoleni z dotychczasowej współpracy, dostrzegają jej wady i zalety, lecz nie mają przekonania o swoim wpływie na bieżącą politykę miasta Poznania w tym zakresie, nie formułują i nie egzekwują postulatów jakościowych w stosunku do oferowanych usług przewozowych. Pomimo tych niedociągnięć dotychczasowe zalety współpracy nie skłaniają do zmiany jej formuły z porozumienia międzygminnego na związek międzygminny.

Literatura

- Adamus R. i in. (red.) 2012. Związki międzygminne. Komentarz. Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa.
- Adamus R. 2012. Związki międzygminne: komentarz. Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa.
- Czajkowski J.M. i in. 2013. [W:] A. Porawski (red.), Współpraca JST w Polsce – stan i potrzeby. Poznań.
- Dolnicki B. (red.) 2012. Formy współdziałania jednostek samorządu terytorialnego. Lex a Wolters Kluwer business, Warszawa.
- Frieske K.W. 1999. Dialog społeczny: zasady, procedury i instytucje w odniesieniu do podstawowych kwestii społecznych. Warszawa.

- Jaworska-Dębska B. i in. 2013. M. Stahl (red.), Prawo administracyjne: Pojęcia instytucje, zasady w teorii i orzecznictwie. Wyd. Wolters Kluwer. Warszawa.
- Kiełbus M., Kostrzewska J. 2015. Zalety realizacji zadań w formie związku międzygminnego. Kancelaria Ziemiński & Partners (www.wspolnota.pl; dostęp: 20.11.2015).
- Kołodziejski H., Wyszomirski O. 2010. Problemy funkcjonowania i rozwoju rynku transportu miejskiego. [W:] Zintegrowany transport publiczny w obsłudze miast i regionów. Materiały konferencyjne V Konferencji Naukowo-Technicznej organizowanej w ramach XXIV KTP. Wydawnictwo Naukowe Instytutu Technologii Eksploatacji – PIB, Radom,
- Kołsut B. 2016. Zinstytucjonalizowane sieci współdziałania międzygminnego w Polsce. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Madej B., Pruciak K., Madej R. 2015. Publiczny transport miejski. Zasady tworzenia rozkładów jazdy. Biblioteka Akademii Transportu i Przedsiębiorczości, Warszawa.
- Milewska A., Czaban T. 2014. Formalnoprawne aspekty funkcjonowania związków międzygminnych. Zeszyty Naukowe SGGW, 106.
- Ofiński Z. (red.) 2004. Księga jubileuszowa z okazji 15-lecia WPiA Uniwersytetu Szczecińskiego. Szczecin.
- Roehring C. 2015. Landleben mit Zukunft? Empfehlungen und Strategien zur Sicherung von Mobilitäts und Versorgungsdiensten in strukturschwachen ländlichen Räumen in Nordhessen sowie Definition einer Minimalausstattung. Kassel University Press, Kassel.
- Sparmann J. 2010. Nachhaltige Sicherung der Mobilität in der Region Frankfurt Rhein/Main als Herausforderung fuer die interkommunale Zusammenarbeit. [W:] H. Pechlaner, M. Bachinger (red.), Lebensqualität und Standortattraktivität, Kultur, Mobilität und regionale Marken als Erfolgsfaktoren. Erich Schmidt Verlag, Berlin.
- Swianiewicz P. i in. 2016. Współpraca międzygminna w Polsce – związek z rozsądkiem. Wyd. Naukowe SCHOLAR, Warszawa.
- Szlachetko J.H., Gajewski R. (red.) 2016. Instytucjonalne formy współdziałania jednostek samorządu terytorialnego na obszarach. Gdańsk.
- Tomaszyk M. 2017. Bezpłatna komunikacja podczas alertu smogowego, Przegląd Komunalny 12, Wydawnictwa Abrys, Poznań.
- Tomaszyk M. 2016. Kierunki rozwoju aglomeracji poznańskiej – uwagi na marginesie dotychczasowej współpracy i propozycji przyłączenia ościennych gmin do miasta Poznania. Środkowoeuropejskie Studia Polityczne, 1. Wydawnictwo Naukowe Wydziału Nauk Politycznych i Dziennikarstwa UAM, Poznań.
- Tomaszyk M. 2017. Wybrane elementy polityki jakości komunikacji publicznej w aglomeracji poznańskiej na przykładzie standardów Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu. Polityka i społeczeństwo 3(15).
- Tosiek P. 2003. Parlament Europejski. Studium prawno-politologiczne. Lublin.
- Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 10 grudnia 2010 r. (Dz.U. z 2011 r., nr 5, poz. 13).
- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (dostęp: 21.02.2018 r.).
- Wyporska-Frankiewicz J. 2010. Publicznoprawne formy działania administracji o charakterze dwustronnym. Warszawa.
- Wytrążek W. 2004. Środki nadzoru nad samorządem terytorialnym. Prawo, Administracja, Kościół, 3.
- Ziemiński K. 2016. Formy współdziałania jednostek samorządu terytorialnego w zakresie realizacji ich zadań. [W:] K. Ziemiński, A. Misiejko (red.), Organizacja publicznego transportu zbiorowego przez jednostki samorządu terytorialnego ze szczególnym uwzględnieniem prawnych aspektów współdziałania. Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, seria: Prawo, 97, Poznań.
- Zimmermann J. 2005. Prawo administracyjne. Kraków.

Integration of public collective transport on the example of Poznań Agglomeration – opinions of the municipal authorities cooperating with the city of Poznań

Abstract: There are many ways to cooperate between local government units. The most known in Poland are: inter-municipal agreement and inter-communal relationship. Both have their pros and cons. This article is going to show why the municipal authorities mostly chooses the first one type of cooperation despite of pros of the second one. It is also going to show the community stewards point of view of organizing the public collective transport, if collaboration with the ZTM Poznań is worth for communes that are part of the Poznań Agglomeration. Carried out research could be a turning point of a perception by municipals of quality of public transport. It could define how the public collective transport will look like in the future.

Key words: inter-municipal cooperation, public collective transport, quality of public transport