



**Uniwersytet
Ekonomiczny
w Katowicach**



Strategia rozwoju zbiorowego transportu miejskiego w Gliwicach. Identyfikacja i ocena opcji strategicznych

Katowice, październik 2010 rok

Autorzy

Dr Grzegorz Dydkowski

Prof. UE dr hab. Robert Tomanek

Przygotowanie i prowadzenie warsztatów

Prof. UE dr hab. Florian Kuźnik

Mgr Marcin Baron

Opracowanie przygotowano na zamówienie Miasta Gliwice

(wersja poprawiona)

Spis treści

Wprowadzenie	4
1. Charakterystyka metodologii badań	7
2. Diagnoza strategiczna systemu transportu zbiorowego Polski i Metropolii Górnośląskiej.....	10
2.1. Kompetencje w zakresie lokalnego transportu zbiorowego w Polsce	10
2.2. Zmiany w zakresie sposobów obsługi potrzeb przewozowych w miastach.....	11
2.3. Charakterystyka systemu transportowego Metropolii Górnośląskiej	17
3. Charakterystyka Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP).....	21
3.1. Gminy tworzące KZK GOP.....	21
3.2. Zasady finansowania lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez KZK GOP ...	22
3.3. Oferta usług przewozowych KZK GOP	29
3.4. Ocena jakości usług świadczonych na zlecenie KZK GOP	31
4. Diagnoza strategiczna systemu transportu zbiorowego Gliwic.....	38
4.1. Charakterystyka miasta	38
4.2. Układ drogowy miasta.....	40
4.3. Układ linii miejskiego transportu zbiorowego.....	43
4.4. Oczekiwania mieszkańców i pasażerów wynikające z „Badań oczekiwań i potrzeb klientów komunikacji publicznej w Gliwicach”	45
4.5. Kierunki potencjalnych działań (wynikające z dokonanych ocen oraz oczekiwań mieszkańców i pasażerów).....	48
4.6. Podmioty wykonujące obsługę transportem zbiorowym w Gliwicach.....	50
4.6.1. Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Gliwicach.....	50
4.6.2. Tramwaje Śląskie S.A.	53
4.6.3. Przewoźnicy kolejowi i autobusowi wykonujący przewozy ponadlokalne.....	54
4.7. Finansowanie miejskiego transportu zbiorowego.....	57
5. Zamierzenia strategiczne Miasta oraz innych podmiotów mające wpływ na rozwój transportu zbiorowego w Gliwicach.....	60
5.1. Polityka transportowa UE oraz Polski.....	60
5.2. Strategia rozwoju województwa śląskiego i Metropolii Górnośląskiej.....	64
5.3. Strategia Gliwic.....	67
6. Identyfikacja uwarunkowań rozwoju systemu transportowego Gliwic oraz opcji strategicznych..	73
7. Strategia rozwoju transportu zbiorowego w Gliwicach na lata 2010-2022 (propozycje).....	78
7.1. Czynniki strategii	78
7.2. Misja i wizja strategiczna oraz strategiczne obszary rozwojowe	78
7.3. Priorytety strategiczne	79
7.4. Cele strategiczne	82
7.5. Działania strategiczne.....	83
7.6. Narzędzia realizacji strategii rozwoju transportu zbiorowego Gliwic	85
7.7. Podmioty realizujące strategię rozwoju transportu zbiorowego.....	86
Podsumowanie.....	88
Bibliografia.....	90

Wprowadzenie

Przygotowywana *Strategia rozwoju zbiorowego transportu miejskiego w Gliwicach* jako opracowanie badawcze mające na celu wyznaczenie przez samorząd Gliwic kierunków rozwoju transportu zbiorowego koncentruje się na priorytetach, celach strategicznych oraz obszarach działań dotyczących właśnie miejskiego transportu zbiorowego w Gliwicach. Jednak nie sposób dokonać zawężenia tematyki pracy wyłącznie do transportu zbiorowego, bez zubożenia wyników opracowania - transport zbiorowy jest częścią systemu transportowego miasta, przemieszczenia mieszkańców dokonywane są także transportem indywidualnym oraz pieszo, poza tym system transportowy Gliwic jest częścią systemu transportu aglomeracji, oraz transportu krajowego i międzynarodowego.

System transportowy powinien umożliwiać społeczeństwu (mieszkańcom jak i osobom spoza miasta) realizację prawa do mobilności. Wydaje się, że to jedna z podstawowych przesłanek wolności obywatelskich. Jednocześnie powinno się minimalizować negatywne skutki zewnętrzne transportu – konieczne jest nie tylko rozwijanie transportu ale też oddziaływanie na sposoby realizacji prawa mobilności. Tworząc warunki do realizacji prawa mobilności należy mieć na uwadze wykorzystanie różnych podsystemów transportowych. Celowe jest elastyczne podejście i odrzucenie schematycznego myślenia polegającego na stawianiu samochodów osobowych, czy szerzej trakcji spalinowej, w opozycji lub jednoznacznie negatywnym świetle względem transportu zbiorowego, czy też bezemisyjnych sposobów przemieszczeń (np. rowerami). Transport samochodowy stał się częścią życia ludzi, częścią przestrzeni miast i jest kluczowym narzędziem realizacji prawa mobilności – jednocześnie narastająca kongestia oraz inne efekty zewnętrzne nie dość, że ograniczają mobilność, to dodatkowo są źródłem spadku efektywności systemu transportowego, konkurencyjności miast oraz pogarszania się jakości życia. Dlatego też konieczny jest zrównoważony rozwój transportu. Transport miejski, zarówno indywidualny (infrastruktura), jak i zbiorowy finansowane są ze środków publicznych – dlatego konieczne jest prowadzenie polityki poprawy efektywności funkcjonowania poprzez m.in. wzrost stopnia wykorzystania infrastruktury, wspieranie przemieszczeń transportem zbiorowym lub para-zbiorowym, integrację, wykorzystanie właściwych w zależności od wielkości potoku środków przewozowych, ochronę środowiska i przestrzeni miejskiej. Transport zbiorowy w systemach transportowych dużych miast i metropolii musi odgrywać kluczową rolę – stąd konieczność podejmowania działań zwiększających jego konkurencyjność i efektywność wykorzystania w obsłudze potrzeb transportowych.

Kreując strategię rozwoju transportu zbiorowego w Gliwicach należy uwzględnić wiele czynników – w szczególności znaczenie rozwoju technologicznego dla przyszłości transportu, konieczność ograniczania emisji zanieczyszczeń oraz zmiany demograficzne. Gliwice jako miasto o rozwiniętej strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta, odgrywające kluczową rolę w Metropolii Górnośląskiej i posiadające duży potencjał rozwojowy (wynikający z charakterystyki społecznej, lokalizacji oraz szybko poprawiającej się dostępności transportowej) powinny stać się liderem w zakresie innowacyjnego, efektywnego i zrównoważonego rozwoju transportu miejskiego.

Duże znaczenie dla funkcjonowania transportu mają decyzje z zakresu zagospodarowania przestrzennego, w tym dotyczące lokalizacji obiektów infrastruktury punktowej i liniowej, co powoduje że większość działań w zakresie transportu pasażerskiego powinno być wynikiem wieloletniej wizji mobilności mieszkańców, zaspokajania potrzeb transportowych, zrównoważonego i efektywnego rozwoju systemu transportowego. Wdrożenie polityki rozwoju transportu miejskiego wymaga wielu działań o charakterze strukturalnym, jest to proces długotrwały, stąd też powinien być właściwie ukierunkowany i zaplanowany. Złożoność realizacji strategii rozwoju transportu wynika również z faktu, że transport jest sektorem sieciowym, składającym się z wielu elementów (infrastruktury, pojazdów, podmiotów, regulacji prawnych, przyjętych rozwiązań ekonomicznych i organizacyjnych), które są w kompetencjach administracji różnych szczebli. Elementy systemu transportu są finansowane z różnych źródeł i wg różnych zasad, stosuje się do nich często różne regulacje prawne. Wiele regulacji stanowiących jest wg gałęzi transportu, czy zakresu świadczonych usług, np. zasady uprawnień do przejazdów ulgowych określone w ustawach, są inne dla miejskiego transportu zbiorowego, a inne dla przewozów kolejowych, mimo, że usługi świadczone są na tym samym obszarze. Powoduje to, że miasta mają wpływ jedynie na wybrane elementy systemu transportu pasażerskiego, co w rezultacie ogranicza możliwość skutecznego i efektywnego działania.

Celem niniejszego opracowania jest identyfikacja i ocena opcji strategicznych oraz przygotowanie strategii rozwoju transportu zbiorowego dla Gliwic.

Celowi pracy podporządkowany został układ pracy. Praca składa się z siedmiu rozdziałów, wstępu oraz zakończenia. W rozdziale pierwszym przedstawiono metodologię badań oraz podstawowe dokumenty wykorzystywane podczas przygotowania strategii rozwoju miejskiego transportu zbiorowego. Rozdział drugi zawiera diagnozę strategiczną systemu transportu zbiorowego Polski i Metropolii Górnośląskiej. W rozdziale trzecim przedstawiono podstawowe informacje o Komunikacyjnym Związku Komunalnym GOP, który jest organizatorem miejskiego transportu zbiorowego w centralnej części województwa śląskiego, w tym też w Gliwicach. Rozdział czwarty zawiera diagnozę strategiczną systemu transportu zbiorowego Gliwic. Zamierzenia strategiczne Gliwic i innych podmiotów wpływające na rozwój transportu zbiorowego w Gliwicach

przedstawiono w rozdziale piątym. Rozdział szósty zawiera identyfikację strategii rozwoju systemu transportu miejskiego w Gliwicach. W rozdziale siódmym przedstawiono propozycję strategii rozwoju transportu zbiorowego w Gliwicach na lata 2010 – 2022.

Opracowanie zostało wykonane przez Centrum Badań i Ekspertyz Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, w szczególności przez pracowników Katedry Transportu Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach. Autorzy opracowania są pracownikami Katedry Transportu, specjalizują się z zagadnieniach funkcjonowania i rozwoju miejskiego transportu zbiorowego. Dodatkowo w przygotowaniu, prowadzeniu i opracowaniu wyników warsztatów uczestniczyli pracownicy Katedry Badań Strategicznych Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach.

1. Charakterystyka metodologii badań

W okresie ostatnich kilku lat zostało przygotowanych kilkanaście dokumentów (planów, strategii, studiów, opracowań, raportów) w różnym zakresie i z różną szczegółowością przedstawiających stan istniejący, opisujących i wskazujących na uwarunkowania oraz kierunki rozwoju województwa śląskiego oraz Gliwic. W opracowaniach ujęto zagadnienia związane z funkcjonowaniem i rozwojem systemu transportowego, w tym też systemu transportu zbiorowego. Wymienić można:

- Strategia zintegrowanego i zrównoważonego rozwoju miasta Gliwice do 2022 roku. Strategia została przyjęta przez Radę Miejską w Gliwicach (uchwała nr XII/386/2007 z dnia 22 listopada 2007 roku),
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gliwice, część A „Uwarunkowania”, część B „Ustalenia”, część C „Synteza” Gliwice, grudzień 2009. Studium zostało przyjęte uchwałą nr XXXI/956/2009 Rady Miejskiej w Gliwicach w dniu 17 grudnia 2009,
- Wieloletni Plan Inwestycyjny dla Miasta Gliwice na lata 2010 – 2013. Uchwała nr XXVI/849/2009 Rady Miejskiej w Gliwicach z 16 lipca 2009,
- Wstępna koncepcja połączenia kolejowego w dwóch wariantach: relacji Sośnica Pyskowice i relacji Sośnica Łabędy oraz ich wpisanie w system komunikacji miejskiej na obszarze miasta Gliwice, ZDG „TOR” Sp. z o.o., Warszawa, maj 2009,
- Wstępna koncepcja budowy linii tramwajowej na odcinku Gliwice – Gliwice Łabędy,
- Strategia rozwoju Województwa Śląskiego. Województwo Śląskie, Katowice, luty 2010,
- Raport o stanie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii „Silesia”. Górnośląski Związek Metropolitalny, styczeń 2009,
- Strategia rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii „Silesia” do 2025 roku. Górnośląski Związek Metropolitalny, Katowice styczeń 2010,
- Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Śląskiego. Marszałek Województwa Śląskiego, Katowice 21 czerwca 2004,
- Strategia rozwoju i integracji transportu pasażerskiego w Aglomeracji Górnośląskiej. Opracowanie wykonane na zlecenie Województwa Śląskiego. Pracownia Projektowa Urbanistyki i Architektury „Ład”, Katowice grudzień 2003,
- Diagnoza stanu systemu transportowego oraz plan rozwoju transportu zbiorowego w obszarze działania KZK GOP. Ernst and Young, Katowice-Warszawa, sierpień 2007,

- Strategia działania KZK GOP na lata 2008-2020, Katowice, 18 listopad 2008. Strategia została przyjęta przez Zgromadzenie KZK GOP w dniu 2 grudnia 2008,
- Badanie oczekiwań i potrzeb klientów komunikacji publicznej w Gliwicach. PBS DGA Spółka z o.o., Sopot – Warszawa, czerwiec 2010,
- Badanie oczekiwań i potrzeb klientów komunikacji publicznej w Gliwicach. Raport tabelaryczno-graficzny mieszkańcy Gliwic. PBS DGA Spółka z o.o., Sopot – Warszawa, czerwiec 2010,
- Badanie oczekiwań i potrzeb klientów komunikacji publicznej w Gliwicach. Raport tabelaryczno-graficzny pasażerowie komunikacji publicznej. PBS DGA Spółka z o.o., Sopot – Warszawa, czerwiec 2010,
- Wybrane uchwały Zarządu oraz materiały analityczne KZK GOP (np. uchwały zawierające dane dotyczące pracy eksploatacyjnej, kosztów i przychodowości linii miejskiego transportu zbiorowego oraz prognozy pracy eksploatacyjnej: uchwała Zarządu KZK GOP nr 29/2010 z 11 maja 2010 roku w sprawie rozliczania dotacji gmin członkowskich KZK GOP za 2009 rok, uchwała Zarządu KZK GOP nr 23/2009 z 26 maja 2009 roku w sprawie określenia udziału komunikacji tramwajowej w obsłudze transportowej obszaru Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP, ponadto wykorzystano m. in. dane o dochodach i wydatkach KZK GOP, ofercie przewozowej oraz wyniki badań napełnień linii KZK GOP).

W wymienionych dokumentach w szerszym lub węższym zakresie dokonano charakterystyki wybranych zagadnień funkcjonowania transportu miejskiego, propozycji standardów obsługi oraz ocen i oczekiwań mieszkańców oraz pasażerów transportu zbiorowego, które należy uwzględnić oraz które mogą być pomocne przy tworzeniu strategii i kierunków rozwoju miejskiego transportu zbiorowego. Opracowania zawierają również szacunki kosztów wybranych rozwiązań (np. utworzenia linii tramwajowej Gliwice – Gliwice Łabędy lub połączenia kolejowego Sośnica – Pyskowice lub Sośnica – Łabędy). Wiele poglądów dotyczących rozwoju systemu transportowego Gliwic, sformułowano także podczas dyskusji o zmianie sposobu obsługi komunikacyjnej, wyrażono je podczas debaty która miała miejsce w Urzędzie Miejskim w Gliwicach w kwietniu 2009 roku, a także w wystąpieniach, artykułach, prasie lokalnej czy w witrynach internetowych. Przygotowując niniejsze opracowanie zapoznano się również z ocenami i prognozami kształtowania się miejskiego transportu zbiorowego w kraju i UE oraz toczącą się na forum instytucji UE, dyskusją o przyszłości transportu w samej Unii i na świecie. Kończy się bowiem okres, na który przyjęta została polityka transportowa zawarta w Białej Księdze z 2001 roku: „Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 roku. Czas wyborów”. Przygotowywany jest kolejny dokument, obecnie powstaje wiele opracowań, komunikatów dotyczących ocen mijającego dziesięciolecia oraz strategii

rozwoju transportu na kolejne dziesięciolecia, np. „TRANSvisions Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 Year Horizon”. Jednocześnie trwają prace nad Strategią Europa 2020, a transport jest istotnym elementem wpływającym na funkcjonowanie gospodarki.

Wiedza pozyskana na podstawie analizy wymienionych wcześniej dokumentów, została uzupełniona o wyniki warsztatów z udziałem władz miasta, pracowników urzędu miasta, jednostek miejskich, Politechniki Śląskiej w Gliwicach oraz organizacji non profit. Warsztaty strategiczne stały się płaszczyzną wymiany poglądów na kierunki rozwoju systemu transportowego Gliwic – zwłaszcza w zakresie transportu zbiorowego. W szczególności przedyskutowano podstawowe elementy strategii: misję i wizję, obszary i kierunki działań. Zweryfikowano również założenia proponowane przez zespół przygotowujący strategię oraz rozwinęto przedstawione aktywności – zwłaszcza w zakresie proponowanych działań. W oparciu o wyniki warsztatów przygotowano propozycję finalnej wersji strategii.

Całość opracowania została poddana konsultowaniu z przedstawicielem zewnętrznego ośrodka naukowego (prof. dr hab. inż. Sylwester Markusik z Politechniki Śląskiej) – Koreferent pozytywnie ocenił strategię wnosząc głównie uwagi mające charakter rozszerzający, w szczególności w zakresie kluczowych przedsięwzięć. Autorzy uznali, że propozycje rozszerzenia listy przedsięwzięć to zasadna uwaga, jednak mając na uwadze zastosowaną metodę warsztatową, takie działania mogą podjąć tylko władze miasta po przyjęciu strategii jako dokumentu programowego.

2. Diagnoza strategiczna systemu transportu zbiorowego Polski i Metropolii Górnośląskiej

2.1. Kompetencje w zakresie lokalnego transportu zbiorowego w Polsce

Zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym, zapewnienie lokalnego transportu zbiorowego należy do zadań własnych gmin. Gminy posiadają majątek służący realizacji miejskiego transportu zbiorowego, decydują o wielkości oferty przewozowej oraz jakości usług transportu miejskiego. Gminy realizując wymienione zadanie posiadają uprawnienie do stanowienia cen usług, jednocześnie z budżetów gmin finansowane jest bieżące utrzymanie i rozwój systemów transportu miejskiego. Ponadto projekty rozwojowe miejskiego transportu zbiorowego mogą uzyskać współfinansowanie ze środków Unii Europejskiej (UE) w ramach regionalnych i krajowych programów.

Po wstąpieniu Polski w struktury Unii Europejskiej do transportu miejskiego stosuje się nie tylko postanowienia polskiego prawodawstwa, ale również systemu prawnego Unii. Jedną z podstawowych zasad stosowanych przez Unię Europejską jest zasada subsydiarności (pomocniczości), zgodnie z którą na szczeblu wspólnotowym powinny być podejmowane tylko te działania, które zapewniają większą skuteczność i efektywność, niż w przypadku, gdyby ich prowadzenie pozostawić w wyłącznej kompetencji rządów/regionów/miast poszczególnych państw członkowskich. Przyjęto, że zadanie zapewnienia lokalnego transportu zbiorowego będzie zgodnie z oczekiwaniami społeczności lokalnych - właściwie realizowane przez miasta/samorządy gminne. Jednak mimo deklaracji stosowania zasady subsydiarności instytucje UE zajmują się, a w pewnych sytuacjach również ingerują w sposób organizacji i świadczenia usług lokalnego transportu zbiorowego. Wynika to z ogólnych zasad obowiązujących w UE, ustanowionych w Traktatach UE, takich jak wolność gospodarcza, swoboda prowadzenia działalności gospodarczej, swoboda przepływu dóbr i kapitału, znaczenie usług publicznych. Stąd też oprócz dokumentów o randze Zielonych Ksiąg (propozycje do dyskusji), Białych Ksiąg (oficjalne polityki UE), przykładów dobrej praktyki, wybrane zagadnienia świadczenia usług publicznych, w tym miejskiego transportu zbiorowego regulowane są aktami prawnymi o randze rozporządzeń. Przykładem dokumentów przygotowanych przez różne organy UE mogą być Zielona Księga Komisji Europejskiej „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”¹, Biała Księga Transportu „Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 roku – czas wyborów”² lub Rozporządzenie nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczące usług publicznych w

¹ Komisja Wspólnot Europejskich. Bruksela, 25.9.2007 COM (2007) 551

² Komisja Wspólnot Europejskich. Bruksela, 12.9.2001 COM (2001) 370

zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) 1107/70.

2.2. Zmiany w zakresie sposobów obsługi potrzeb przewozowych w miastach

Przemieszczenia niepiesze osób w miastach realizowane są środkami transportu zbiorowego oraz w sposób indywidualny – samochodami osobowymi. Udział pozostałych sposobów przemieszczeń – jednośladami jest niewielki. W okresie ostatnich kilkunastu lat zachodziły znaczące zmiany w zakresie udziału transportu zbiorowego i indywidualnego w obsłudze miast. Zmniejszała się wielkość przewozów transportem zbiorowym, przy czym największe spadki wielkości przewozów (mierzonych liczbą przewiezionych pasażerów) w miejskim transporcie zbiorowym w Polsce, wystąpiły w ostatniej dekadzie XX wieku oraz w pierwszych latach XXI w. W 1990 roku wielkość przewozów wyniosła 7,3 mld pasażerów, w 1995 roku - 5,91 mld oraz w 2000 roku – 5,012 mld, w 2004 roku – 4,231 mld, a w 2008 4,187 mld pasażerów³. W ostatnich latach (2006 – 2008) w wyniku inwestycji w miejskim transporcie zbiorowym, poprawiających jakość usług lub rozszerzających obszar w którym świadczone są usługi oraz wzrostu ruchliwości mieszkańców nastąpiło zatrzymanie znacznych spadków wielkości przewiezionych pasażerów w miejskim transporcie zbiorowym na poziomie około 4,1 – 4,2 mld przejazdów rocznie (rysunek 1). Liczba przewożonych pasażerów miejskim transportem zbiorowym przewyższa znacznie wielkość przewozów w układzie regionalnym, krajowym i międzynarodowym. Pozostałe przewozy pasażerskie (poza miejskimi) są obecnie na poziomie 1 mld pasażerów rocznie. Również w przewozach pozamiejskich widoczny jest spadek, jednak analizując dynamikę zmian w poszczególnych gałęziach transportu zbiorowego, spadek występuje w transporcie drogowym i kolejowym transporcie, a wzrost w transporcie lotniczym⁴.

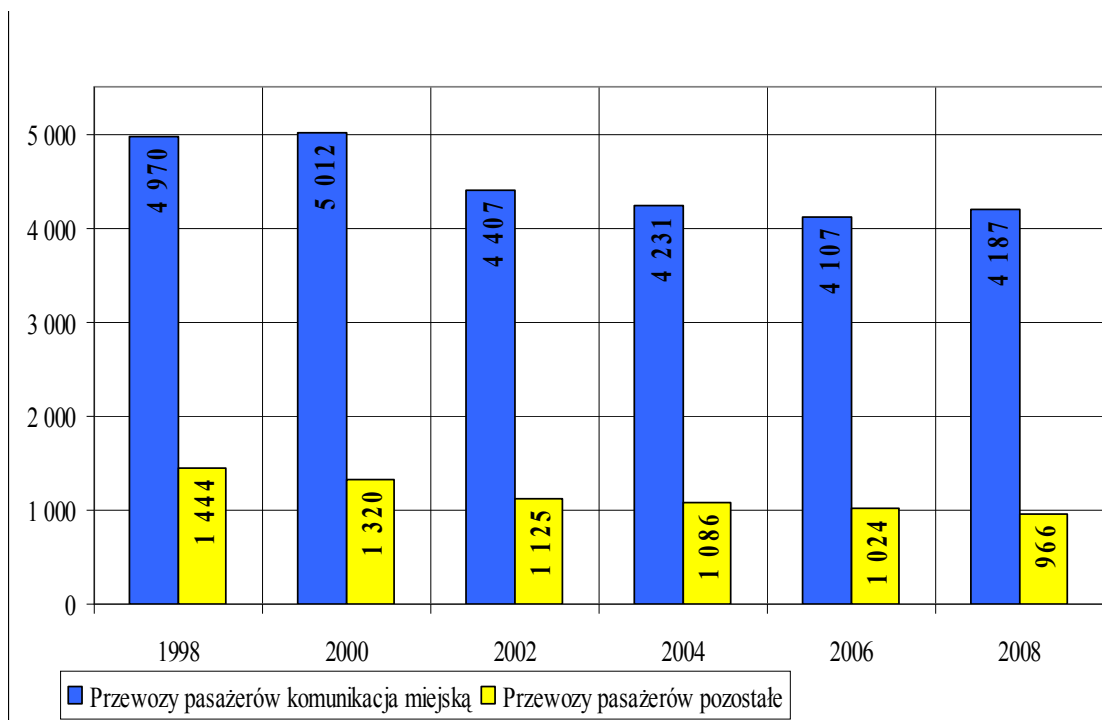
W prognozach zapotrzebowania na transport w Polsce przewiduje się znaczące zwiększanie się wydatków gospodarstw domowych na transport, przy czym zostaną one głównie skierowane na zakup i eksploatację samochodów osobowych. Zapotrzebowanie na przejazdy transportem zbiorowym nie będzie miało silnych czynników po stronie budżetów i preferencji gospodarstw domowych⁵. W rezultacie prognozowane są znaczące wzrosty, zarówno w zakresie liczby samochodów osobowych jak i pracy przewozowej motoryzacji indywidualnej. W prognozie

³ Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2007 oraz Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2008.

⁴ Ibid.

⁵ J. Burnewicz: Prognoza zapotrzebowania na transport w Polsce do 2013 i 2020 roku. Uniwersytet Gdański, Sopot październik 2004. Załącznik C: Prognoza zapotrzebowania na transport. Tabele przygotowane na zamówienie Ministerstwa Infrastruktury przez J. Burnewicza. Ibid., s.11-12.

wielkości przewozów minimum, spadek przewozów w miejskim transporcie zbiorowym w Polsce zatrzyma się dopiero w 2017 roku, na poziomie 3656,8 mln przewiezionych osób, natomiast w prognozie wielkości przewozów maksimum, spadek przewozów zatrzyma się wcześniej – w 2015 roku i będzie mniejszy, wielkość przewozów spadnie do poziomu 4070 mln osób⁶.



Rys. 1. Przewozy pasażerów miejskim transportem zbiorowym i pozostałe przewozy pasażerów w Polsce w latach 1998-2008 (mln pas.)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2004, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2004, s.3221, 518; Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2006, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2006, s.326, 525; Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2008, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2008, s.320, 527; Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2009, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2009, s.328, 536 oraz informacji telefonicznych uzyskanych z Urzędu Statystycznego w Katowicach.

W miastach w Polsce następuje wzrost liczby przemieszczeń transportem indywidualnym - samochodami osobowymi. W 2003 roku licząc liczbą przewiezionych osób udział motoryzacji indywidualnej (samochodów osobowych) w przewozach ogółem w miastach w Polsce wynosił nieco ponad 40%, w 2007 – ponad 45% a już w 2010 roku prognozuje się, że udział ten wzrośnie do ok. 48%⁷.

⁶ Na podstawie wykresów zawartych w: J. Burnewicz: Prognoza zapotrzebowania...op. cit. Załącznik C: Prognoza zapotrzebowania na transport. Tabele... op. cit.

⁷ J. Burnewicz: op. cit.

Podobnie jak ma to miejsce w skali kraju, również w centralnej części województwa śląskiego systematycznie spada liczba pasażerów przewożonych transportem zbiorowym, w przypadku obszaru KZK GOP - szacunkowo w granicach 2 do 3% rocznie. Potwierdziły to wykonane badania napełnień w 2008, 2009 i 2010 roku. Na podstawie badań napełnień przeprowadzonych w 2008 roku na ok. 180 liniach komunikacyjnych i po rozszerzeniu tych wyników na pozostałe linie nie objęte pomiarami, wyliczono roczną liczbę przejazdów (pasażerów) - w 2008 roku liczba ta wyniosła 356.058.957. W roku następnym dokonano kolejnych pomiarów na ok. 170 liniach i w oparciu o te oraz o poprzednie pomiary, wyliczono roczną liczbę przejazdów, która w 2009 roku wyniosła 348.090.378. Oznacza to, iż w ciągu roku liczba przejazdów (pasażerów) zmniejszyła się o 7,97 mln, tj. o ok. 2,2%. Nieco większy spadek, blisko 3% zanotowano w 2010 roku w porównaniu do 2009 roku⁸.

Udział różnych sposobów przemieszczania się dla terenu działania KZK GOP przedstawiono w tabeli 1 oraz rysunku 2. Udział podróży wykonywanych miejskim transportem zbiorowym tj. autobusem, tramwajem, mikrobusem i koleją jest największy w dniu roboczym (39%) i zmniejsza się do 29% w sobotę i 25% w niedzielę. Zwiększa się natomiast liczba podróży pieszych i rowerowych z 33% w dniu roboczym do 43% w niedzielę. W przypadku podróży wykonywanych samochodami (jako kierowca, jako pasażer i taksówkami) udział podróży zmienia się od 28% w dniu roboczym do 36% i 32% odpowiednio w sobotę i niedzielę. Wyłączając przemieszczenia piesze oraz doliczając do indywidualnych (samochodem), również te wykonywane taksówkami i jednośladami można, dla 2007 roku określić w KZK GOP udział transportu indywidualnego na poziomie ok. 46,4%, a zbiorowego na poziomie 53,6%. Podział pracy przewozowej liczonej liczbą przewiezionych osób w KZK GOP jest zatem bardzo bliski do tego jaki występował w 2007 roku w Polsce – ponad 45 % przejazdów transportem indywidualnym i ponad 54% transportem zbiorowym.

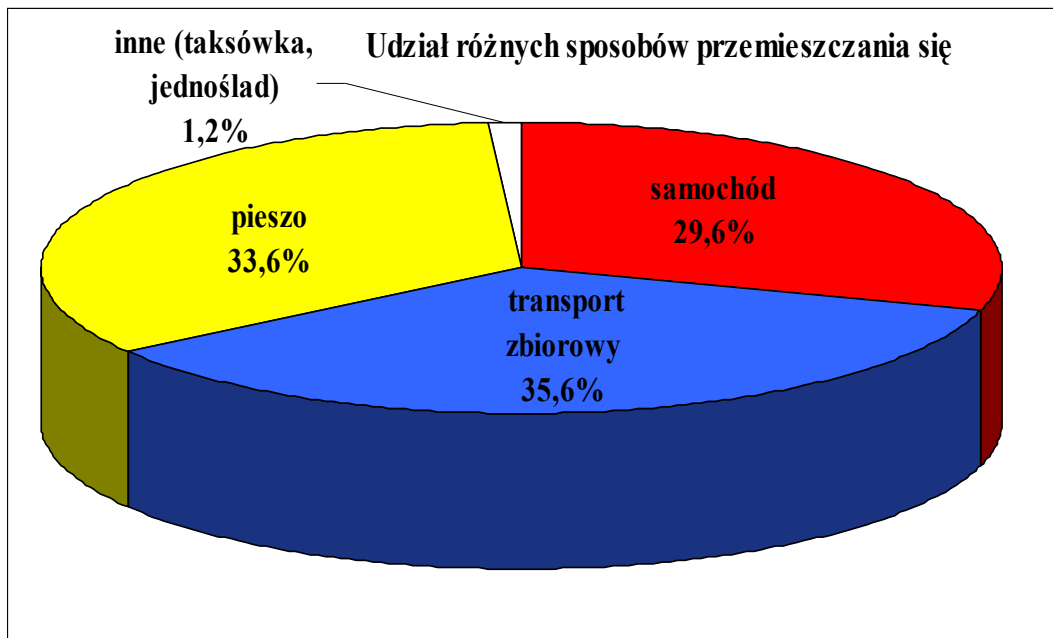
⁸ Na podstawie danych uzyskanych z KZK GOP.

Tabela 1. Udział różnych sposobów przemieszczanie się osób w wieku 6 i więcej lat w dniu roboczym i dni weekendowe na terenie KZK GOP, na podstawie badań przeprowadzonych w 2007 roku.

rodzaj dnia	samochód	transport zbiorowy	pieszo	inne (taksówka, jednoślad)
dzień roboczy	27,8%	38,9%	32,1%	1,2%
sobota	35,7%	29,5%	33,7%	1,1%
niedziela	32,2%	25,6%	41,1%	1,1%
średnio w tygodniu	29,6%	35,6%	33,6%	1,2%

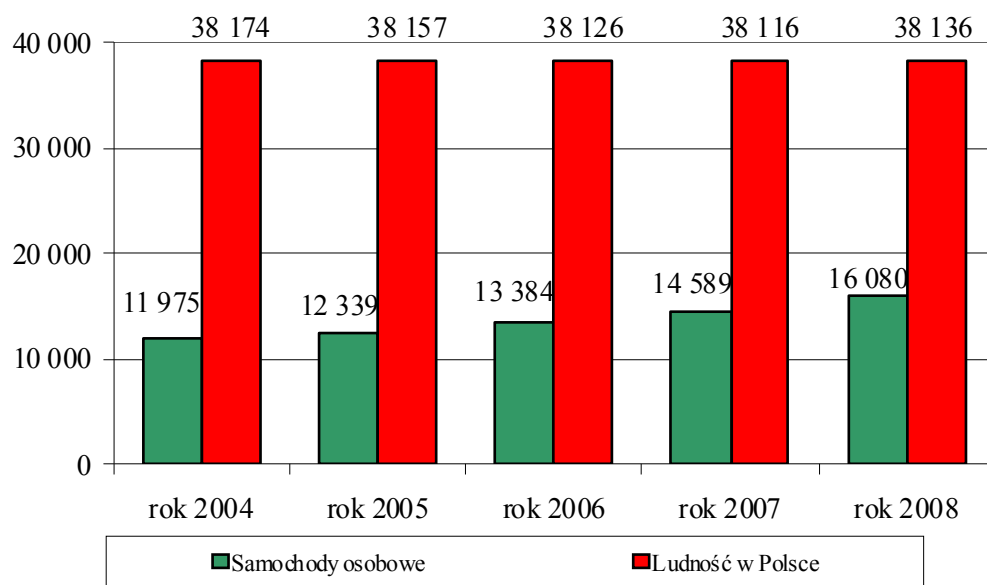
Źródło: Opracowanie na podstawie „Diagnoza stanu systemu transportowego oraz plan rozwoju transportu zbiorowego w obszarze działania KZK GOP. Ernst & Young Corporate Finance Sp. z o.o. Katowice – Warszawa, sierpień 2007.

Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych od 2004 roku do końca 2008 roku wzrosła w Polsce o ponad 34%, jednocześnie praktycznie na tym samym poziomie pozostała liczba ludności Polski (rysunek 3). W rezultacie znacząco wzrósł wskaźnik motoryzacji. Wskaźnik ten w 2004 roku wynosił 314 samochodów os./1000 mieszkańców, a w 2008 roku kształtował się na poziomie 422 samochodów os./1000 mieszkańców.



Rys 2. Udział różnych sposobów przemieszczania się obszarze KZK GOP w 2007 roku

Źródło: Ibid.



Rys. 3. Liczba samochodów osobowych oraz liczba ludności w Polsce (tys.)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2008. Warszawa, listopad 2008 r., str. 534, 194. Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2006. Warszawa, listopad 2006 r., str. 532, 196. Witryna internetowa: <http://gospodarka.gazeta.pl/gospodarka/>

W województwie śląskim w okresie od 1998 do 2008 spadła liczba ludności o 4,8%, wzrosła liczba pojazdów, przy czym największy wzrost jest w grupie samochodów osobowych (tabele 2 i 3). W rezultacie wskaźnik motoryzacji liczony liczbą pojazdów samochodowych na 1000 mieszkańców wzrósł z 237 w 1998 do 304 w 2004 roku i 409 w 2008 roku (rysunek 4). Jest on nieznacznie mniejszy niż wskaźnik liczony dla Polski.

Tabela 2. Liczba ludności w województwie śląskim oraz liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników w województwie śląskim w latach 1998 - 2008 w przeliczeniu na 1.000 mieszkańców

Lata/wyszczególnienie	1998	2000	2002	2004	2006	2008	Dynamika 2008/1998
Liczba ludności	4 882 448	4 765 657	4 731 533	4 700 771	4 669 137	4 645 665	-4,8%
Pojazdów ogółem/1.000 mieszkańców	320	332	355	382	429	502	57,1%
Samochodów osobowych/1.000 mieszkańców	237	267	283	304	346	409	72,4%

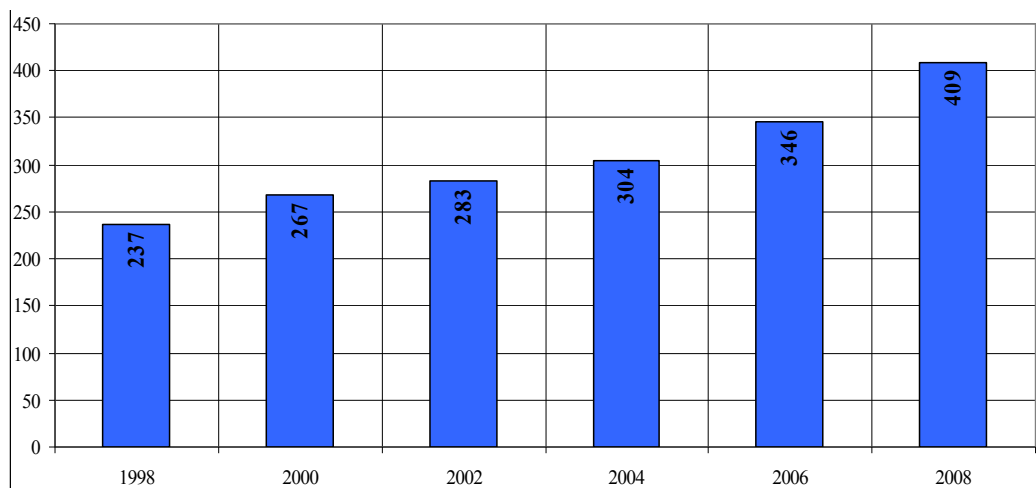
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Ważniejsze dane o województwie powiatach i gminach, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 1999r. s.14, 30; Rocznik Statystyczny Województwa Śląskiego 2003, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2003 s. 32, 207; Rocznik Statystyczny Województwa Śląskiego 2005, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2005 s. 102, 314; Rocznik Statystyczny Województwa Śląskiego 2007, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2007 s. 110, 320; Rocznik Statystyczny Województwa Śląskiego 2009, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2009 s. 115, 333.

Tabela 3. Liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników w województwie śląskim w latach 1998 - 2008

Lata/wyszczególnienie	1998	2000	2002	2004	2006	2008	Dynamika 2008/1998	Dynamika 2008/2000
ogółem (szt.)	1 559 954	1 580 653	1 679 697	1 793 948	2 004 617	2 332 561	49,5%	47,6%
w tym:								
Samochody osobowe	1 157 647	1 273 809	1 340 271	1 431 332	1 617 341	1 898 957	64,0%	49,1%
Autobusy	b.d.	8 921	8 926	8 797	9 229	9 818		10,1%
Samochody ciężarowe i ciągniki siodłowe	112 532	187 220	142 234	236 326	250 980	278 693	147,7%	48,9%
Ciągniki balastowe i rolnicze	b.d.	44 598	b.d.	44 947	47 527	51 400		15,3%
Motocykle	b.d.	54 908	58 558	61 643	67 070	79 289		44,4%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Ważniejsze dane o województwie powiatach i gminach, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 1999r. s. 30; Rocznik Statystyczny Województwa Śląskiego 2003, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2003 s. 207; Rocznik Statystyczny Województwa Śląskiego 2005, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2005 s. 314; Rocznik Statystyczny Województwa Śląskiego 2007, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2007 s. 320; Rocznik Statystyczny Województwa Śląskiego 2009, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2009 s. 333

Wraz z przyrostem liczby pojazdów rośnie natężenie ruchu na drogach. Wzrost natężenia ruchu drogowego wynosi kilka procent w skali roku, np. drogi wojewódzkie 3 – 4% w skali roku, podobnie krajowe, w rezultacie w licząc od 2000 do 2020 roku nastąpi podwojenie wielkości natężenia ruchu⁹.



Rys 4. Liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców w województwie śląskim w latach 1998 - 2008

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Ważniejsze dane o województwie powiatach i gminach, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 1999r. s.14, 30; Rocznik Statystyczny Województwa Śląskiego 2003, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2003 s. 32, 207; Rocznik Statystyczny Województwa Śląskiego 2005, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2005 s. 102, 314; Rocznik Statystyczny Województwa Śląskiego 2007, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2007 s. 110, 320; Rocznik Statystyczny Województwa Śląskiego 2009, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2009 s. 115, 333.

⁹ Zob. Witryna internetowa Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Dotychczasowy wzrost liczby samochodów nie jest tendencją występującą jedynie w Polsce, ale w wielu krajach na całym świecie. Prognozy wykonywane dla Polski na zlecenie administracji państwowej¹⁰, jak i niezależnie dla całej UE i poszczególnych państw na zamówienie instytucji UE¹¹, wskazują na dalszy wzrost liczby samochodów osobowych oraz udziału samochodów w obsłudze miast. Wygoda i komfort podróży samochodem osobowym, możliwość rozpoczęcia podróży w dowolnym momencie oraz konkurencyjne koszty zmienne korzystania z samochodu osobowego (koszt paliwa) w stosunku do cen biletów powodują, że pomimo rosnącego natężeniu ruchu, udział tego środka transportu w obsłudze potrzeb przewozowych polskich miast systematycznie rośnie.

2.3. Charakterystyka systemu transportowego Metropolii Górnośląskiej

Metropolia Górnośląska posiada dobrze rozwinięty system dróg kołowych zapewniających połączenia zarówno wewnątrz Metropolii jak i Metropolii w układach krajowych i międzynarodowych. Mimo przyrostu liczby samochodów osobowych, zrealizowane dotychczas inwestycje (m. in. A4, węzeł Murkowski, węzeł Sośnica, kolejne odcinki Drogowej Trasy Średnicowej - DTS) poprawiają możliwość przemieszczania się samochodami osobowymi w metropolii. Jednocześnie lokalizowanych jest wiele obiektów handlowych i usługowych w dogodnej dostępności pojazdami samochodowymi, wyposażonych w pojemne parkingi, co ułatwia i zachęca do korzystania z samochodów osobowych. Również zabudowa mieszkaniowa w wielu przypadkach realizowana jest poza centrami miast, w dzielnicach podmiejskich, w systemie zabudowy niskiej, w osiedlach o małej gęstości zaludnienia, co czyni samochód osobowy podstawowym środkiem zaspokajania potrzeb przewozowych.

Sieć komunikacji tramwajowej rozwijana była w większości przed drugą wojną światową oraz w części wschodniej Metropolii, w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych ubiegłego wieku. Komunikacja tramwajowa łączyła i obsługiwała osiedla mieszkaniowe i zakłady pracy, najczęściej związane z górnictwem, hutnictwem lub przemysłem maszynowym. W wielu miejscach zakłady te zostały zlikwidowane, natomiast nowe źródła i cele ruchu najczęściej lokalizowane są poza zasięgiem obsługi komunikacji tramwajowej. Dodatkowo wieloletnie zaniedbania w odtwarzaniu infrastruktury komunikacji tramwajowej, eksploatacja w większości starego taboru powodują, że komunikacja tramwajowa nie zapewnia oczekiwanych standardów w zakresie jakości oferowanych usług. Od 1996 roku realizowane jest przedsięwzięcie pn. „Kompleksowa przebudowa

¹⁰ J. Burnewicz: op. cit.

¹¹ TRANSvisions. Final Report. Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 Year Horizon. Project funded by the European Commission – DG TREN, march 2009.

infrastruktury technicznej w aglomeracji katowickiej”, jednak pomimo remontów wybranych odcinków infrastruktury oraz zakupu (tabor Citadis dla linii 6/41 Katowice-Bytom) i remontów taboru, nie zatrzymano degradacji tej trakcji. W rezultacie systematycznie spada wielkość pracy eksploatacyjnej wykonywanej przez Spółkę Tramwaje Śląskie S.A., w kilku przypadkach doszło również, w tym ze względów technicznych (stan torowisk nie gwarantował bezpieczeństwa – np. trasa Świętochłowice - Bytom) do zupełnego zaprzestania obsługi na wybranych fragmentach linii tramwajowych. Zaprzestanie obsługi komunikacji tramwajowej rodzi protesty społeczne, przy czym najczęściej wiążą się z obawą czy na tych odcinkach będzie prowadzona komunikacja autobusowa, a także skutków dla samej Spółki Tramwaje Śląskie S.A., dla której oznacza to zmniejszenie przychodów ze sprzedaży usług. Jednak z punktu widzenia wielkości wydatków publicznych, a także jakości usług należy stwierdzić, że wprowadzana komunikacja autobusowa (na odcinkach, gdzie potok pasażerski jest na tyle mały, iż nie znajduje uzasadnienia dalsze prowadzenie komunikacji tramwajowej), jest tańsza zarówno w kategorii kosztów własnych jak również uwzględniając koszty zewnętrzne¹², zapewnia również porównywalny lub nawet lepszy komfort przemieszczeń (na większości zlikwidowanych tras komunikacja autobusowa zapewnia ten sam czas przejazdu, eksploatowany tabor jest nowocześniejszy i bardziej komfortowy np. niska podłoga).

Warto zwrócić uwagę, że zarówno trakcja elektryczna (tramwaje, pojazdy trakcyjne komunikacji kolejowej), jak i trakcja spalinowa (autobusy, samochody osobowe), napędzane są energią pochodzącą z paliw kopalnych (przede wszystkim węgiel, ropa naftowa, gaz ziemny), nieodnawialnych w krótkim okresie czasu i coraz trudniej dostępnych. Samo wydobycie, paliw kopalnych, jak również poszczególne etapy przeróbki i przetwarzania wiążą się z negatywnymi skutkami dla środowiska, zarówno w przypadku węgla jak i ropy naftowej czy gazu. W Polsce większość (ok. 94%) energii elektrycznej pochodzi z energii pierwotnej, którą jest węgiel, przy czym zwraca uwagę znacznie niższa sprawność przetwarzania węgla na kolejne formy energii, niż paliw płynnych czy gazowych. Ocenia się, że sprawność przetworzenia węgla na energię elektryczną, transformacja tej energii związana z przesyłem, następnie przetworzenie energii elektrycznej na pracę mechaniczną jest znacznie (nawet dwukrotnie niższa), niż sprawność przetworzenia paliwa płynnego na pracę mechaniczną w silnikach spalinowych. Ponadto proces wydobycia węgla i zamiany na energię elektryczną wiążą się z wieloma negatywnymi skutkami dla środowiska naturalnego, z których znaczna część koncentruje się w Metropolii Górnośląskiej.

¹² Poziom kosztów zewnętrznych na podstawie: Handbook on estimation of external cost in the transport sector. Produced within the study Internalisation Measures and Policies for All external Cost of Transport (IMPACT). CE Delft, December 19th, 2007.

Wzrost znaczenia komunikacji tramwajowej, poprawa jej konkurencyjności wymaga znaczących nakładów inwestycyjnych zarówno na infrastrukturę jak i tabor. Przygotowywany jest projekt pn. "Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą" współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko. Zakłada się modernizację kilkudziesięciu kilometrów tras oraz zakup 30 sztuk i modernizację części taboru (85 sztuk).

Trudno jest pozytywnie ocenić komunikację kolejową w obsłudze metropolii. Wieloletnie niedofinansowanie Spółki PKP PR (obecnie Przewozy Regionalne sp. z o.o.), dopiero niedawne przekazanie Spółki samorządom wojewódzkim, nie pozostały bez wpływu na wielkość oferty przewozowej oraz jakość świadczonych usług. Dworce lub przystanki kolejowe, poza kilkoma wyjątkami są w złym stanie. Nie zachęcają do korzystania z transportu kolejowego, również w ograniczonym stopniu spełniają funkcje węzłów przesiadkowych.

Prowadzona polityka zagospodarowania przestrzennego nie ułatwia poprawy efektywności funkcjonowania transportu zbiorowego. Następuje zjawisko suburbanizacji, tj. migracji zazwyczaj grup bardziej zamożnych mieszkańców z dzielnic centralnych na przedmieścia, które swoim oddaleniem od centrum pozwalają na codzienne dojazdy do pracy w centrum, jednocześnie oferując zdecydowanie lepsze warunki życia, niż w poprzednim miejscu zamieszkania. W rezultacie suburbanizacji spada gęstość zaludnienia w centrach miast, ze wzrostem gęstości na przedmieściach. Jednocześnie najczęściej poza centrami miast, a więc obszarem o najlepiej rozwiniętej sieci transportu zbiorowego, lokalizowane są centra handlowo-usługowe. W rezultacie zwiększa się obszar wymagający obsługi komunikacyjnej, i jednocześnie spada wielkość potoków na wybranych trasach co powoduje konieczność rozrzedzania częstotliwości i tym samym pogarsza się ten parametr wpływający na jakość usług.

Na poprawę konkurencyjności transportu zbiorowego nie pozwala również polityka parkingowa. Jedynie w nielicznych miastach wprowadzone zostały opłaty za parkowanie, przy czym stawki opłat nie są wysokie i tym samym nie motywują do zmiany zachowań komunikacyjnych, polegających na pozostawianiu samochodów poza centrami miast. Nie prowadzi się polityki parkingowej w skali metropolii, a dobry układ drogowy powoduje, że nie prowadzi się również polityki optymalizacji ruchu pojazdów samochodowych, mającej na celu upłynnienie ruchu oraz lepsze wykorzystanie samochodów osobowych (np. promowanie przejazdów wspólnych i tym samym lepsze wykorzystanie samochodów osobowych)¹³. Przebudowa ulic w ścisłych centrach

¹³ Zapelnienie samochodów osobowych szacuje się na poziomie 1,3 osoby/samochód. Zwiększanie stopnia zapelnienia (samochód osobowy ma zazwyczaj 4 lub 5 miejsc), pozwala zaspokajać potrzeby

miast i zwiększanie tam liczby miejsc parkingowych, bez tworzenia rozwiązań systemów park and ride, sprzyja motoryzacji indywidualnej, tym samym osłabia pozycję miejskiego transportu zbiorowego.

Pozytywnie ocenić można integrację zarządzania miejskim transportem zbiorowym w obszarze metropolii. Integrację zapewnia KZK GOP, w skład którego wchodzi 25 gmin. Dodatkowo podpisane porozumienia z Międzygminnym Związkiem Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach, wybranymi gminami sąsiadującymi z KZK GOP pozwalają na korzystanie z biletu emitowanego i dystrybuowanego przez KZK GOP na obszarze ponad 40 gmin. Od 1 czerwca 2010 roku korzystający z usług transportu zbiorowego mogą również zakupić bilet miesięczny/30-dniowy uprawniający do poruszania się transportem zbiorowym KZK GOP oraz kolejowym Przewozów Regionalnych. Mimo znaczącego zaawansowania procesów integracji w centralnej części województwa śląskiego występują osobne ośrodki zarządzania transportem – Tychy i Jaworzno.

3. Charakterystyka Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP)

3.1. Gminy tworzące KZK GOP

Zgodnie z postanowieniami ustawy o samorządzie gminnym z 8 marca 1990 r., zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy. Gminy w celu realizacji tego zadania uzyskały stosowne kompetencje oraz środki rzeczowe. Do właściwości rad gmin należy stanowienie taryfy za usługi lokalnego transportu miejskiego, ponadto w procedurach komunalizacyjnych mienie państwowe, ogólnonarodowe, służące realizacji zadania lokalnego transportu zbiorowego, stało się mieniem komunalnym. Należy zwrócić, przy tym uwagę, że z różnych względów mienie Przedsiębiorstwa Komunikacji Tramwajowej w Katowicach, później Tramwajów Śląskich S.A. zostało przekazane KZK GOP dopiero w maju 2007 roku, następnie gminom dopiero w grudniu 2008 roku.

Mieszkańcy centralnej części województwa śląskiego przemieszczają się w ramach miast będących ich miejscem zamieszkania, ale też pomiędzy miastami. To z kolei wpływa na przebieg linii komunikacyjnych, których w większości trasa przebiega przez dwa lub więcej miast. Oznacza to, że organizacja miejskiego transportu zbiorowego w praktyce nie powinna być realizowana przez poszczególne gminy osobno. Uwzględniając znaczenie lokalnego transportu zbiorowego, miasta centralnej części województwa śląskiego w 1991 roku utworzyły Komunikacyjny Związek Komunalny GOP. Zgodnie ze Statutem KZK GOP, zadaniem Związku jest wspólne zaspokajanie potrzeb gmin w zakresie lokalnego transportu zbiorowego oraz skorelowanych z nim innych usług publicznych¹⁴.

Obecnie KZK GOP skupia 25 gmin (Katowice, Bytom, Bobrowniki, Będzin, Chorzów, Czeladź, Dąbrowa Górnicza, Chełm Śląski, Gierałtówice, Gliwice, Imielin, Knurów, Mysłowice, Piekary Śląskie, Psary, Pyskowice, Radzionków, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Siewierz, Sławków, Sosnowiec, Świętochłowice, Wojkowice, Zabrze), z których 12 to miasta na prawach powiatu. Zasięg działania Związku obejmuje prawie całą Metropolię Górnośląską (poza KZK GOP pozostają Tychy) oraz niektóre obszary z nią sąsiadujące, KZK GOP obejmuje teren o powierzchni ponad 1,4 tys. km², zamieszkały przez ok. 2 miliony osób (tabela 4).

¹⁴ Zob. Statut Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego z siedzibą w Katowicach.

Tabela 4. Podstawowe dane charakteryzujące gminę Gliwice na tle innych gmin KZK GOP (dane za 2009 rok)

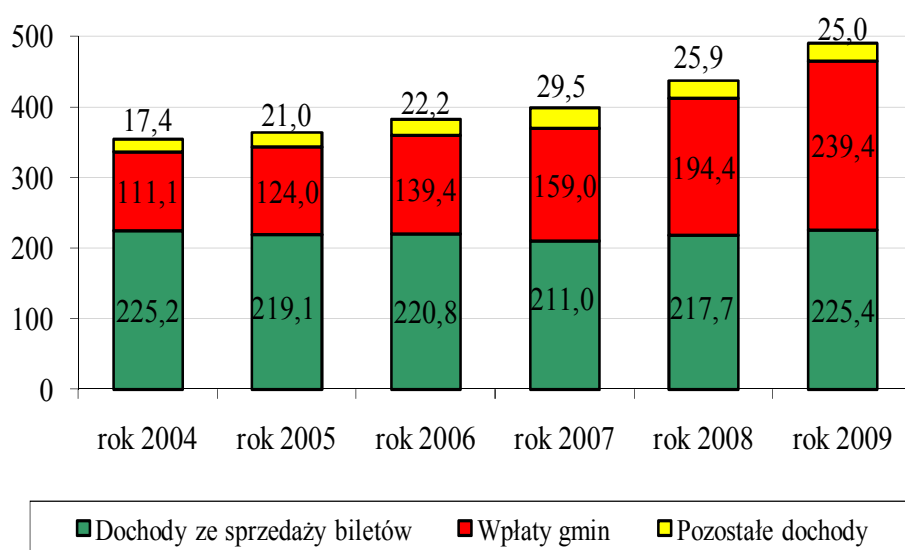
Lp	Gmina	Liczba mieszkańców	Powierzchnia gminy (km ²)	Gęstość zaludnienia (liczba mieszkańców/km ²)
1	Będzin	58 706	37	1 587
2	Bobrowniki	11 367	52	219
3	Bytom	182 749	69	2 649
4	Chełm Śląski	5 859	23	255
5	Chorzów	113 007	33	3 424
6	Czeladź	33 559	16	2 097
7	Dąbrowa Górnicza	127 686	189	676
8	Gierałtowiec	10 795	38	284
9	Gliwice	196 167	134	1 464
10	Imielin	8 186	28	292
11	Katowice	308 548	165	1 870
12	Knurów	39 207	34	1 153
13	Mysłowice	74 893	66	1 135
14	Piekary Śląskie	58 519	40	1 463
15	Psary	11 456	46	249
16	Pyskowice	19 048	31	614
17	Radzionków	17 160	13	1 320
18	Ruda Śląska	143 394	78	1 838
19	Siemianowice Śl.	70 712	25	2 828
20	Siewierz	12 238	114	107
21	Sławków	6 950	37	188
22	Sosnowiec	219 300	91	2 410
23	Świętochłowice	54 091	13	4 161
24	Wojkowice	9 195	13	707
25	Zabrze	187 674	80	2 346
	RAZEM	1 980 466	1 465	1 352

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zawartych w witrynie internetowej Głównego Urzędu Statystycznego, www.stat.gov.pl.

3.2. Zasady finansowania lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez KZK GOP

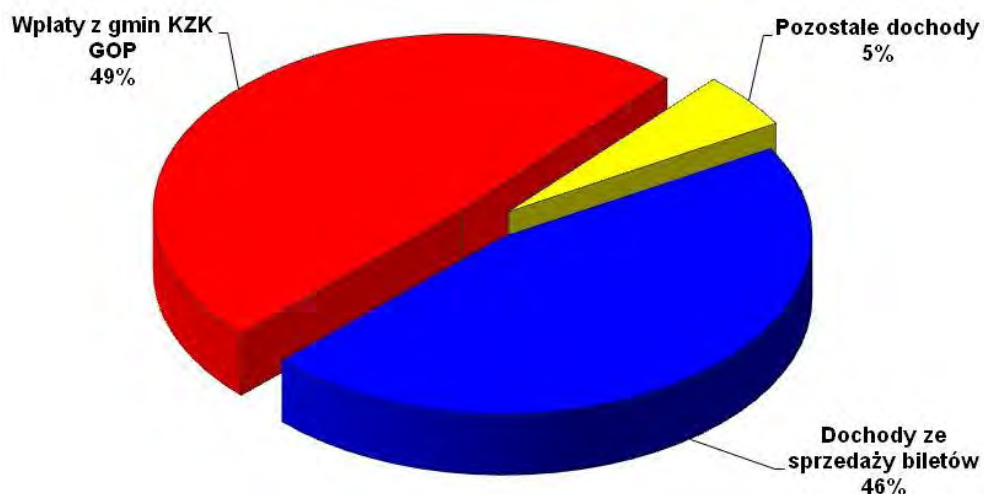
Miejski transport zbiorowy organizowany przez KZK GOP finansowany jest z dwu podstawowych źródeł, dochodów taryfowych (ze sprzedaży usług) oraz środków pochodzących z budżetów gmin. Wielkość dochodów ze sprzedaży biletów jest najogólniej pochodną cen biletów oraz wielkości popytu na usługi lokalnego transportu zbiorowego (liczby osób korzystających z miejskiego transportu zbiorowego KZK GOP). Inne czynniki wpływające na dochody to zmieniająca się struktura wiekowa oraz liczba osób uczących się, co przekłada się na liczbę osób uprawnionych do korzystania z przejazdów ulgowych i bezpłatnych, ponadto efektywność systemu kontroli i windykacji nałożonych opłat dodatkowych za jazdę bez ważnego biletu. Z kolei na popyt, obok dostępu do substytucyjnych sposobów przemieszczania się, wpływa jakość i dostępność oferowanych usług. Liczba osób korzystająca z usług KZK GOP systematycznie spada, stąd dokonywane podwyżki cen biletów nie przekładają się na wzrost dochodów ze sprzedaży usług. Wielkość uzyskiwanych dochodów KZK GOP w latach 2004 do 2009 przedstawia rysunek 5.

Widoczny jest wzrost (o ponad 38%) dochodów ogółem KZK GOP w okresie od 2004 do 2009 roku, przy czym wzrost ten to przede wszystkim rosnąca wielkość oraz udział publicznego finansowania miejskiego transportu zbiorowego. Dotacje wpłacane przez gminy w okresie 2004 – 2009 wzrosły o ponad 115%. W 2010 roku, po dokonanych rozliczeniach 2009 roku, zwrócono gminom ponad 11 mln zł wniesionych dotacji, uwzględniając dokonane zwroty wzrost wielkości dotacji w latach od 2004 do 2009 wynosi ok. 106%. Jednocześnie poziom dochodów ze sprzedaży biletów utrzymywał się w okresie od 2004 roku w granicach od 211 do 225,4 mln zł. Strukturę dochodów KZK GOP w 2009 roku przedstawia rysunek 6.



Rys. 5. Dochody KZK GOP w latach 2004 – 2009 (w mln zł)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KZK GOP.



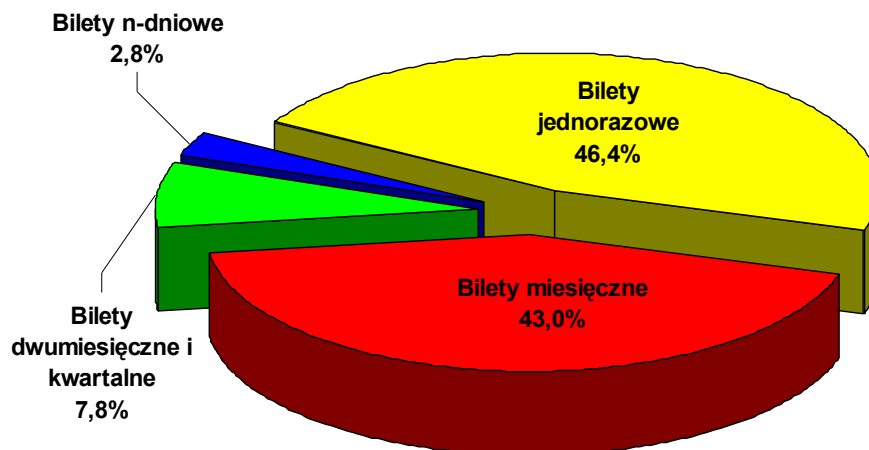
Rys. 6. Struktura dochodów KZK GOP w 2009 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KZK GOP

System cen stosowany w KZK GOP można ocenić pozytywnie. Obowiązuje taryfa strefowa, uzależniająca opłatę od odległości (strefy), dodatkowo ceny biletów różnicuje się w zależności od wielkości jednorazowego zakupu (bilety jednorazowe i okresowe) oraz przynależności do danej grupy społecznej (ulgi dla dzieci, młodzieży, studentów, emerytów, osób które ukończyły 70 lat). Mimo istniejącego zróżnicowania cen biletów system cen jest przejrzysty i prosty, co umożliwia prowadzenie sprzedaży w zewnętrznych sieciach sprzedaży.

W 2009 roku udział sprzedaży biletów jednorazowych w sprzedaży ogółem wyniósł 46,4%, biletów miesięcznych - 43%, biletów dwumiesięcznych i kwartalnych 7,8%, a biletów kilkudniowych 2,8% (rysunek 7). Sprzedaż prowadzona jest w różnych sieciach (Ruch S.A., Poczta Polska), hurtowniach i też indywidualnych punktach sprzedaży, co pozwala utrzymywać na niskim poziomie koszty sprzedaży. System sprzedaży biletów KZK GOP opiera się na sieci około 4.000 punktów sprzedaży w których można nabyć najbardziej popularne rodzaje biletów zwłaszcza jednorazowe w tym około 1.400 kolektur, które oferują do sprzedaży pełen asortyment biletów.

Ponadto bilety KZK GOP dostępne są w sieci automatów biletowych KZK GOP oraz bilet godzinny (4 zł) u prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej. Przepisy taryfowe przewidują dla różnych grup społecznych uprawnienia do przejazdów ulgowych lub bezpłatnych, zarówno ustawowych jak i nadanych przez gminy lub organizatorów komunikacji miejskiej. Udział biletów ulgowych w wartości biletów wydanych do sprzedaży wyniósł w 2009 roku prawie 39%. W grupie biletów jednorazowych bilety ulgowe stanowią prawie 42%, a w grupie biletów miesięcznych 36%.



Rys. 7. Struktura sprzedaży biletów KZK GOP w 2009 roku
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KZK GOP

Trudno jest wskazać czynniki mogące zapewnić wzrost dochodów ze sprzedaży biletów w kolejnych latach. Zmiany cen biletów, intensyfikacja kontroli biletowych i windykacji nałożonych opłat dodatkowych, kontrole przez kierowców, pozwoliły na uzyskanie dodatkowych przychodów, są one jednak niwelowane spadkiem liczby przewożonych osób. Jednocześnie zmiany w strukturze wiekowej mieszkańców, powodują zwiększanie się osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych (np. osoby które ukończyły 70 lat). Brak możliwości wygenerowania większych wzrostów dochodów ze sprzedaży biletów, może stać się w najbliższych latach istotnym elementem ograniczającym inwestycje i tym samym rozwój miejskiego transportu zbiorowego.

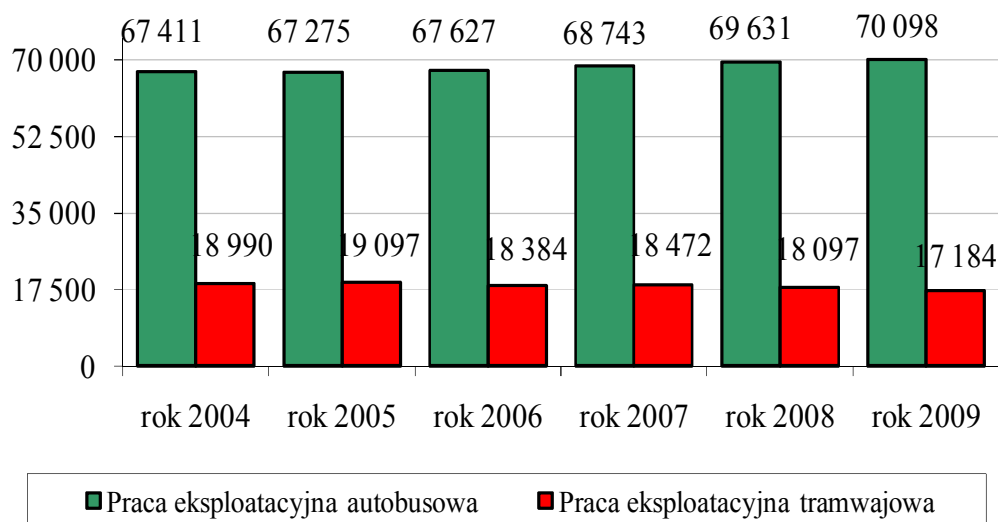
Drugim, obok dochodów ze sprzedaży usług, podstawowym źródłem dochodów są wpłaty wnoszone przez gminy członkowskie KZK GOP. Wielkości planowane dochodów i wydatków przyjmowane są w planie finansowym KZK GOP, przy czym wielkość wpłat wnoszonych przez poszczególne gminy ustalana jest zgodnie z zasadą zapisaną w § 40 Statutu KZK GOP. Najogólniej przyjęta kilka lat temu zasada obliczania wpłat przez gminy, polega na obliczaniu dochodowości/deficytu generowanego przez poszczególne linie komunikacji miejskiej i następnie przeliczanie deficytu na poszczególne gminy KZK GOP. Wdrażanie tego systemu rozliczeń rozpoczęto w 2008 roku, gdy udział tak liczonej wielkości dotacji wyniósł 25%, pozostałe 75% w 2008 roku obliczone było wg wykonanej na terenie gminy pracy eksploatacyjnej. W latach 2009 i 2010 udział wymienionych czynników jest po 50%, w roku 2011 zgodnie z postanowieniami Statutu, czynnik dochodowości/deficytu linii w obliczaniu wielkości dotacji wyniesie 75%, a w 2012 roku 100%, zatem wielkość dotacji danej gminy będzie zależała jedynie od dochodowości/deficytu poszczególnych linii komunikacyjnych. Ocenianie przyjętej zasady obliczania wielkości dotacji wnoszonych przez poszczególne gminy tworzące KZK GOP nie jest przedmiotem niniejszego opracowania. Jednak należy zwrócić uwagę, że system ten ogranicza przenoszenie deficytu/kosztów pomiędzy miastami tworzącymi KZK GOP, w rezultacie będzie wyzwał mechanizmy optymalizacji miejskiego transportu zbiorowego, m. in. poprzez zmiany rodzaju taboru obsługującego poszczególne linie, układ linii, jak również zmiany gałęzi transportu autobusy/tramwaje wykorzystywanych do obsługi komunikacyjnej. Przy zmianach sposobu obsługi komunikacyjnej pojawia się też zagadnienie kosztów zewnętrznych – należy stwierdzić, że koszty i korzyści zewnętrzne, zwłaszcza te środowiskowe, zasadniczo koncentrują się/dotyczą gminy w której zmiany środka transportowego zostały wprowadzone.

Związek zleca wykonanie usług przewozowych obejmujących rocznie ok. 87 mln wozokilometrów (86,401 mln wzkm w 2004 roku, 87,282 mln wzkm w 2009 roku). Uwzględniając przystąpienie od 2009 roku Piekar Śląskich i Pyskowic (z tego tytułu wzrost o 2,872 mln wzkm),

przy porównywaniu 23 gmin KZK GOP w 2009 roku w stosunku do 2004 roku, nastąpił spadek pracy eksploatacyjnej o 2,3%.

Zdecydowaną większość stanowi praca eksploatacyjna w komunikacji autobusowej, która kształtowała się od 67.411 tys. wzkm w 2004 roku do ponad – 70.000 tys. wzkm w 2009 roku (wzrost o ok. 4%, wynika z przystąpienia do KZK GOP Piekar Śląskich i Pyskovic). Wielkość pracy eksploatacyjnej wykonywanej w komunikacji tramwajowej to 18.990 tys. wzkm w 2004 roku i 17.184 tys. wzkm w 2009 roku – spadek o 9,5% (rysunek 8). Praca eksploatacyjna komunikacji autobusowej stanowi nieco ponad 80% pracy eksploatacyjnej zlecanej ogółem.

Wydatki KZK GOP na świadczenie usług przewozowych systematycznie rosną (rysunek 9) . W 2009 roku wydatki KZK GOP na przewozy wyniosły ponad 438 mln zł. Zwiększyły się one w okresie ostatnich sześciu lat o 100,9 mln zł, co stanowi wzrost niemal o 30%. Spowodowane jest to wyższymi stawkami zgłaszanymi przez przewoźników w postępowaniach przetargowych (tu istotnym czynnikiem był wzrost cen paliw). Ponadto w grudniu 2008 roku została zawarta nowa umowa (obowiązująca od 1 stycznia 2009) ze Spółką Tramwaje Śląskie S.A., w której stawki za

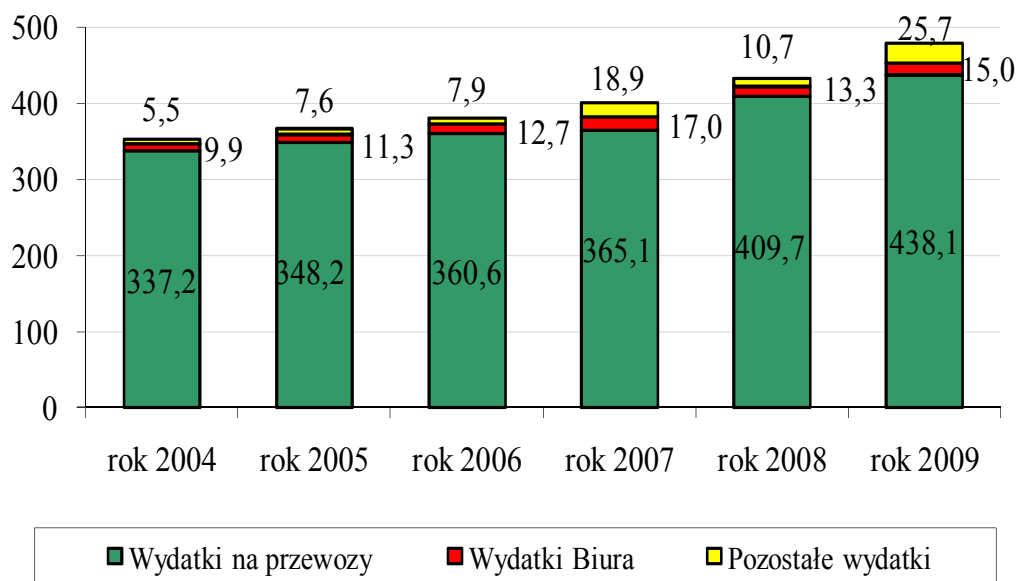


Rys. 8. Wielkość pracy eksploatacyjna KZK GOP w latach 2004 – 2009 (tys. wzkm)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KZK GOP.

jednostkę pracy eksploatacyjnej wzrosły o kilkanaście procent. W kolejnych latach, przy utrzymaniu obecnego poziomu pracy eksploatacyjnej nastąpi dalszy, znaczący wzrost wydatków na przewozy. Pod koniec 2009 i na początku 2010 roku zawarto nowe umowy z PKM Sp. z o.o. w Gliwicach, PKM Sosnowiec sp. z o.o. i PKM Katowice sp. z o.o., w których stawki płacone za wzkm są kilkanaście procent wyższe. Niezależnie od innych czynników wzrost stawek płaconych

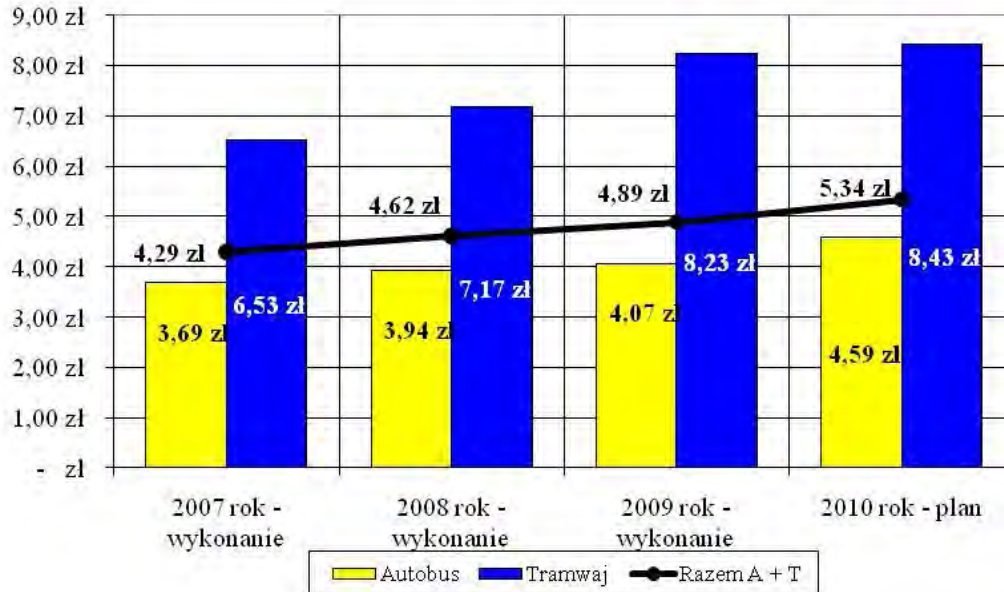
przewoźnikom za jednostkę pracy eksploatacyjnej, jest związany z dążeniem KZK GOP do podnoszenia jakości usług przewozowych, poprzez zaostrożenie wymogów dotyczących taboru, a także wprowadzaniem systemu głosowego zapowiadania przystanków. Ponadto na wzrost kosztów wpływ ma wprowadzany w KZK GOP system kontroli biletów przez kierowców w komunikacji autobusowej.



Rys. 9. Wydatki KZK GOP w latach 2004 - 2009 (w mln zł)

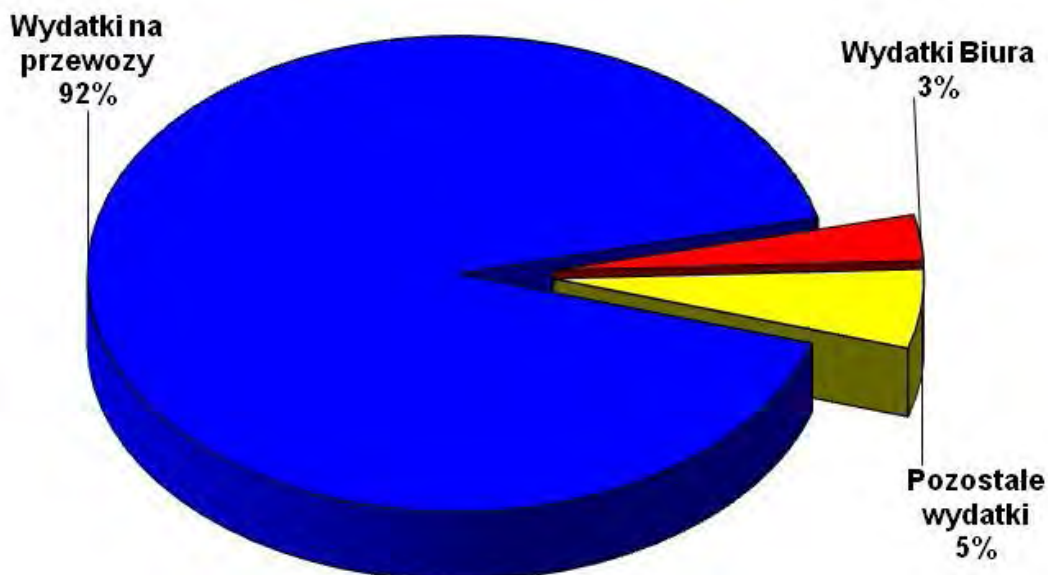
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KZK GOP.

Na rysunku 10 przedstawiono wielkość średnich stawek płaconych przez KZK GOP za jednostkę zrealizowanej pracy eksploatacyjnej (1 wzkm), przewoźnikom świadczącym usługi w latach od 2007 do 2010 roku (plan). Przewiduje się, że w okresie tym średnia stawka za usługi autobusowe wzrośnie z 3,69 zł w 2007 roku do 4,59 zł w 2010 roku, tj. o około 24%. W przypadku usług tramwajowych przewiduje się, że wzrost stawek wyniesie około 29%. W 2007 roku za 1 wzkm zrealizowanej pracy przewozowej zapłacono średnio 6,53 zł, a w 2010 roku przewiduje się średnią stawkę w wysokości 8,43 zł. Jednocześnie rośnie rozpiętość pomiędzy stawkami ze pracę eksploatacyjną komunikacji tramwajowej i autobusowej. W 2007 roku zapłata za wzkm komunikacji tramwajowej była o ok. 76% wyższa niż za pracę eksploatacyjną w komunikacji autobusowej. Przewiduje się, że w 2010 roku stawka płacona za jednostkę pracy eksploatacyjnej w komunikacji tramwajowej będzie o 83,6% wyższa niż w komunikacji autobusowej.



Rys. 10. Średnia stawka (netto) płacona przewoźnikom przez KZK GOP za świadczone usługi przewozowe (1 wzkm) w okresie od 2007 roku do 2010 roku (plan)
 Źródło: Opracowanie KZK GOP na podstawie danych własnych.

Wydatki na zakup usług przewozowych w 2009 roku kształtowały się na poziomie 438 mln zł i stanowiły prawie 92% wydatków KZK GOP ogółem (rysunek 11). Pozostałe 8 % stanowią wydatki Biura KZK GOP – 3% oraz pozostałe wydatki kształtujące się na poziomie prawie 5%, w tym m.in. wydatki na remonty przystanków oraz podatek od towarów i usług.



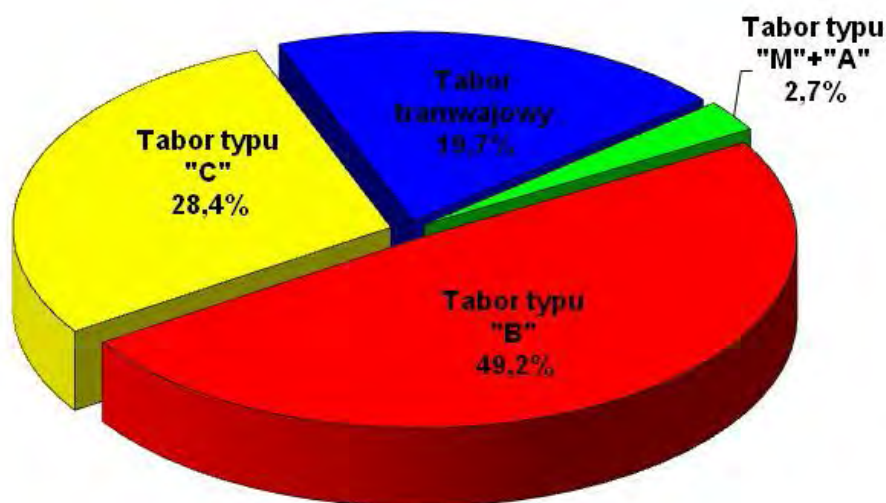
Rys. 11. Struktura wydatków KZK GOP w 2009 roku
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KZK GOP

3.3. Oferta usług przewozowych KZK GOP

Usługi przewozowe KZK GOP świadczone są taborem różnego typu, w 2009 roku wielkość pracy eksploatacyjnej poszczególnych typów taboru była następująca¹⁵:

- taborem minibusowym M do 60 osób oraz taborem typu „A” o pojemności co najmniej 60 osób, którym wykonano ok. 2,3 mln wzkm,
- taborem typu „B” o pojemności co najmniej 91 osób, którym wykonano ok. 42,9 mln wzkm,
- taborem typu „C” o pojemności co najmniej 140 osób, którym wykonano ok. 24,8 mln wzkm,
- taborem tramwajowym ok. 17,2 mln wzkm.

Łącznie w 2009 roku na podstawie umów z KZK GOP wykonano 87,282 mln wzkm, w tym na terenie gmin członkowskich 83,954 mln wzkm. Strukturę wykonanej pracy eksploatacyjnej wg typu taboru przedstawiono na rysunku 12. Dominuje tabor typu B oraz C, bardzo mały (2,7%) jest udział taboru typu M i A. KZK GOP ogłaszając przetarg na obsługę linii zwłaszcza taborem M, dotychczas nie spotyka się z dużym zainteresowaniem przewoźników, ponadto oferowane ceny za wzkm, często są wyższe niż w przypadku taboru większego - A oraz nawet B. Wynika to z faktu możliwości prowadzenia przez przewoźników działalności na własny rachunek, poza systemem KZK GOP oraz tego, że tabor M jest w dyspozycji najczęściej niewielkich podmiotów – nie uzyskują one korzyści skali jak ma to miejsce w przypadku dużych przewoźników posiadających tabor B i C.



Rys. 12. Struktura wykonanej na zlecenie KZK GOP w 2009 roku pracy eksploatacyjnej wg typu taboru

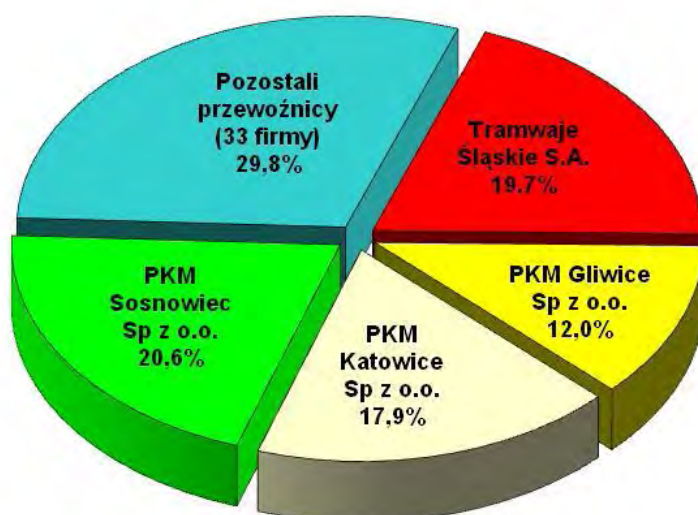
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KZK GOP

W systemie KZK GOP w 2009 roku na podstawie zawartych umów przewozy wykonywane

¹⁵ Na podstawie danych KZK GOP

są na 30 liniach komunikacji tramwajowej oraz 319 liniach komunikacji autobusowej, w tym 24 linie funkcjonują na mocy porozumienia zawartego pomiędzy KZK GOP i Międzygminnym Związkiem Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach. Klasyfikując linie wg prędkości komunikacyjnej oraz rodzaju obsługi komunikacyjnej, wg stanu na koniec lipca 2010 roku większość linii, tj. 268 linii można zaliczyć do linii zwykłych, 25 linii ma charakter przyspieszonych, 6 linii nocnych, 14 linii minibusowych oraz 6 linii bezpłatnych obsługujących hipermarkety. Długość tras komunikacyjnych wynosi 1.964 km, w tym 1.758 km tras autobusowych i 206 km tras tramwajowych. Długość linii komunikacyjnych na obszarze KZK GOP wynosi 5.997 km, w tym 5.650 km linii autobusowych i 347 km linii tramwajowych, w obszarze KZK GOP zlokalizowanych jest ok. 4.500 punktów przystankowych¹⁶.

Na zlecenie KZK GOP na koniec 2009 roku usługi przewozowe wykonywały 37 podmioty o różnej formie własności (dominowała własność publiczna – komunalna), jak i różnej formie organizacyjno-prawnej prowadzenia działalności (spółki z o.o. spółka akcyjna, spółki jawne, jednoosobowe przedsiębiorstwa przewozowe). Podmioty przystępując do zamówień publicznych zawierają również umowy i tworzą konsorcja. 36 podmiotów świadczy usługi w komunikacji autobusowej i 1 podmiot - Tramwaje Śląskie S.A. wykonuje przewozy tramwajowe. Do największych przewoźników pod względem wielkości wykonywanej pracy eksploatacyjnej w komunikacji autobusowej można zaliczyć PKM Sosnowiec Sp. z o.o. (ponad 20% ogółu pracy eksploatacyjnej), PKM Katowice Sp. z o.o. (blisko 18%) oraz PKM Sp. z o.o. w Gliwicach (12%) (rysunek 13).



Rys. 13. Udział pracy eksploatacyjnej wybranych przewoźników wykonujących usługi na zlecenie KZK GOP w 2009 roku.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KZK GOP

¹⁶ Ibid.

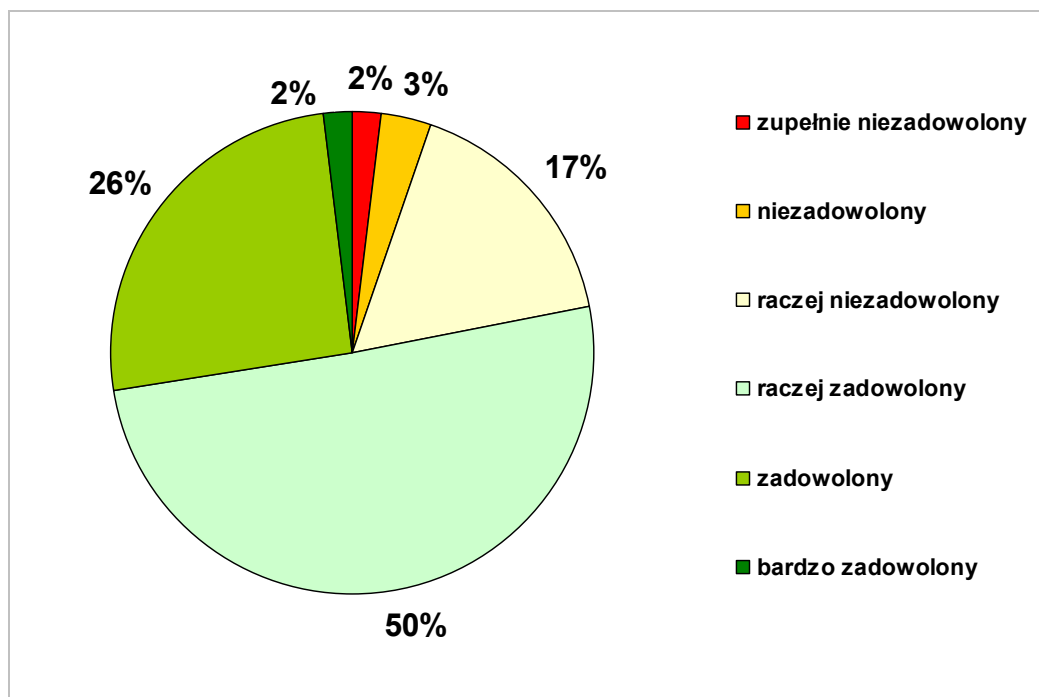
Wykonywanie usług przewozowych zlecane jest na zasadach określonych w ustawie z 29 stycznia 2004 roku Prawo zamówień publicznych. Przeprowadzane są głównie procedury zamówień na zasadach przetargu nieograniczonego, w których uczestniczyć mogą wszystkie firmy spełniające warunki określone w Ustawie oraz określone przez zamawiającego. Umowa z podmiotem który złożył najkorzystniejszą ofertę w postępowaniu zawierana jest obecnie na okres 4 lat, chyba że zachodzą przesłanki do zawarcia umowy na inny okres czasu – przykładowo umowa ze Spółką Tramwaje Śląskie S.A. zawarta została na okres 15 lat.

3.4. Ocena jakości usług świadczonych na zlecenie KZK GOP

W opracowaniu „Diagnoza stanu systemu transportowego oraz plan rozwoju transportu zbiorowego w obszarze działania KZK GOP”¹⁷, przedstawiono m.in. ocenę poziomu jakości usług KZK GOP. Badania wykonane zostały w styczniu 2007 roku - polegały na przeprowadzeniu wywiadów w ok. 5.000 gospodarstw domowych na terenie gmin KZK GOP. Na rysunku 14 przedstawiono ogólną ocenę funkcjonowania miejskiego transportu zbiorowego KZK GOP. Zdecydowana większość uczestników badania (78%) była raczej zadowolona, zadowolona i bardzo zadowolona. Oznacza to dużą przewagę nad osobami wyrażającymi niezadowolony (22%), w tym raczej niezadowolony było 17%, niezadowolony 3% i zupełnie niezadowolony 2%. Wskazuje to na duży poziom satysfakcji podróżujących – jest to ocena zarówno organizatora jak i podmiotów wykonujących usługi przewozowe. Uzyskane wyniki można przedstawić jako zależność wagi danej cechy jak i satysfakcji z jej spełnienia (rysunek 15).

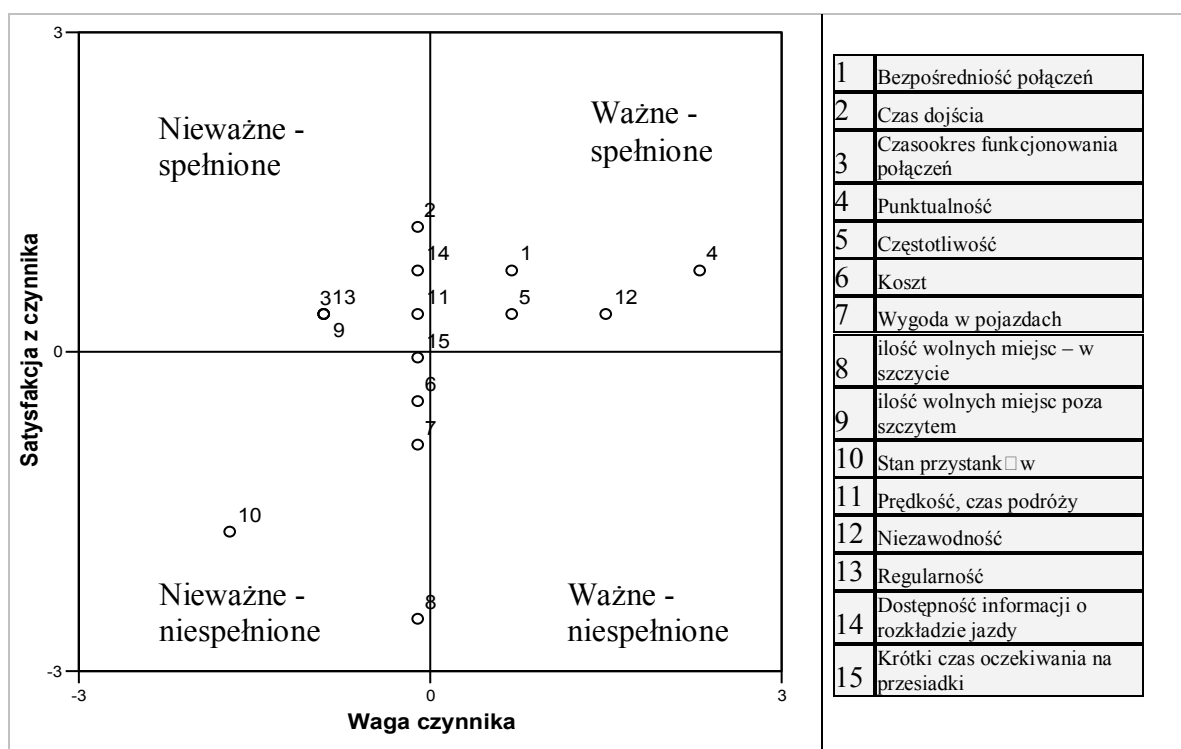
Rysunek 15 można ocenić łącznie z kolejnymi - wszystkie czynniki, które zostały przez respondentów uznane za ważne zostały sklasyfikowane jako spełnione. Celem określenia satysfakcji i powiązania satysfakcji z wagą czynnika, została określona za pomocą wywiadu wagi poszczególnych czynników, oraz poziomu satysfakcji z czynników oceny komunikacji autobusowej, tramwajowej i kolejowej. Dalej przedstawiono rysunki (16, 17, 18 i 19), które w sposób szczegółowy przedstawiają wagi oraz poziom satysfakcji jakie poszczególnym czynnikom nadali ankietowani.

¹⁷ Diagnoza stanu systemu transportowego... op. cit.



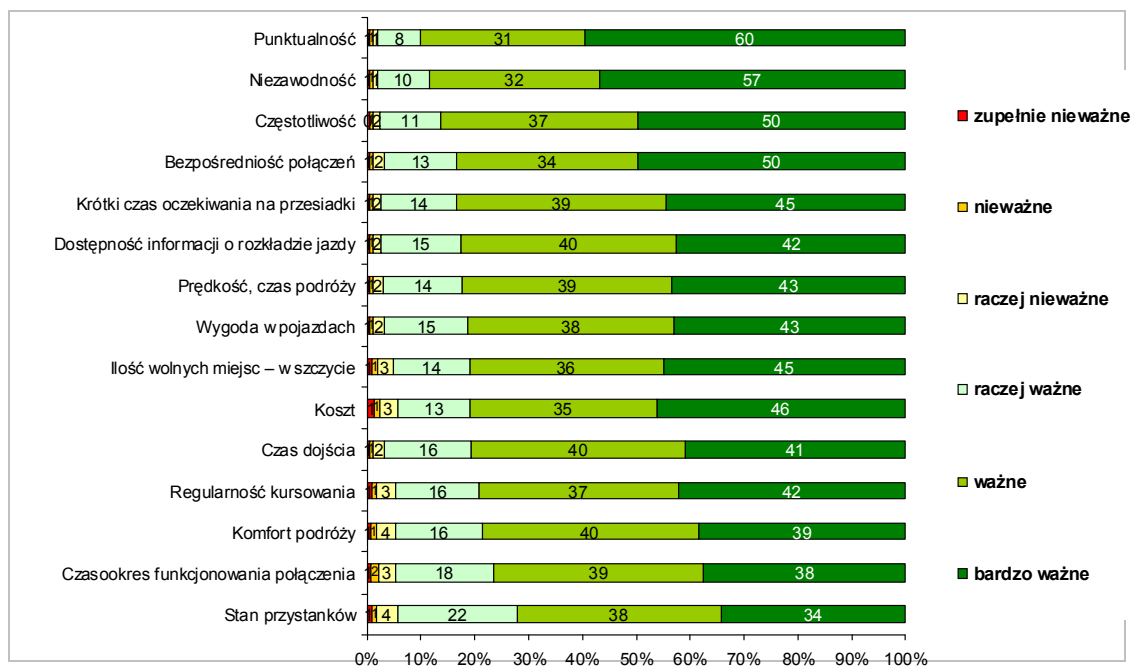
Rys. 14. Satysfakcja ogólna z funkcjonowania komunikacji zbiorowej KZK GOP (wśród osób korzystających z komunikacji zbiorowej (77% próby, pominięto odpowiedzi „nie wiem”, „trudno powiedzieć”).

Źródło: Diagnoza stanu systemu transportowego... op. cit., s. 143.



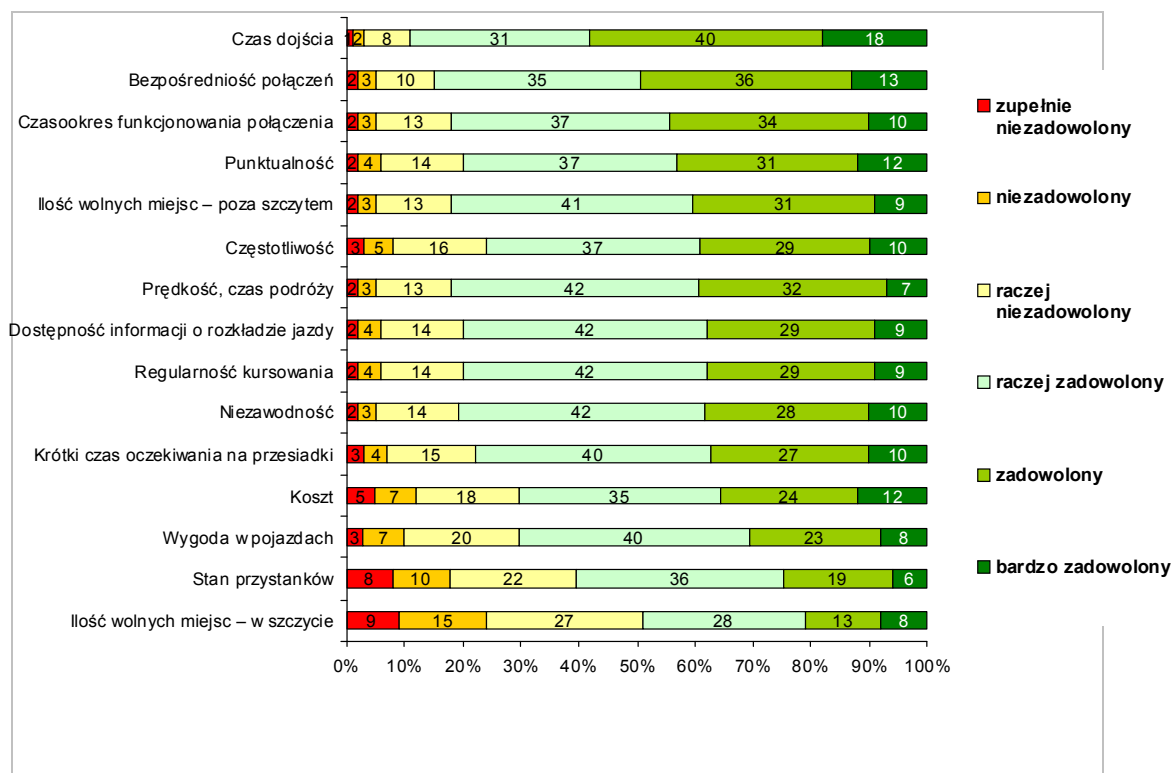
Rys. 15. Waga vs satysfakcja - na podstawie deklaracji respondentów (wśród osób korzystających z komunikacji zbiorowej, 77% próby).

Źródło: Ibid., s. 145.



Rys. 16. Waga czynników oceny komunikacji zbiorowej – deklaracje respondentów (wśród osób korzystających z komunikacji zbiorowej, 77% próby). Pominięto odpowiedzi „nie wiem, trudno powiedzieć”.

Źródło: Ibid., s. 143.



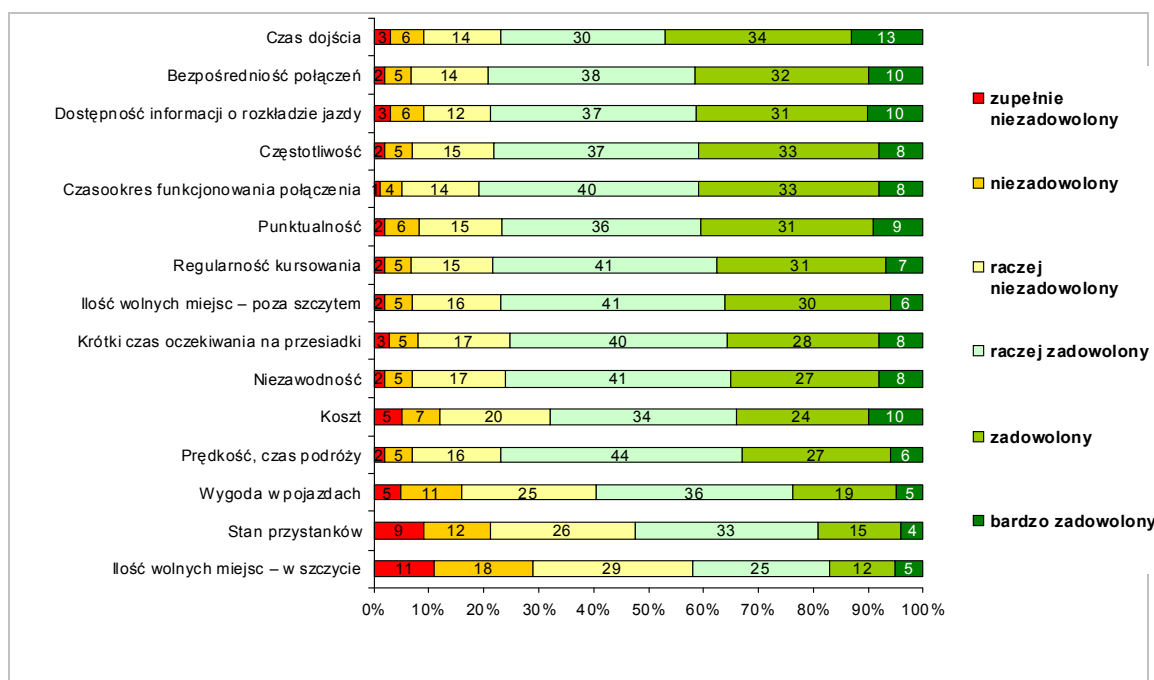
Rys. 17. Satysfakcja z czynników oceny komunikacji autobusowej – deklaracje respondentów (wśród osób korzystających z komunikacji autobusowej, 73% próby). Pominięto odpowiedzi „nie wiem, trudno powiedzieć”.

Źródło: Ibid., s. 144.

Za najważniejsze ankietowani uważają najogólniej parametry związane z czasem (punktualność, częstotliwość, bezpośredniość połączeń, krótki czas oczekiwania na przesiadki,

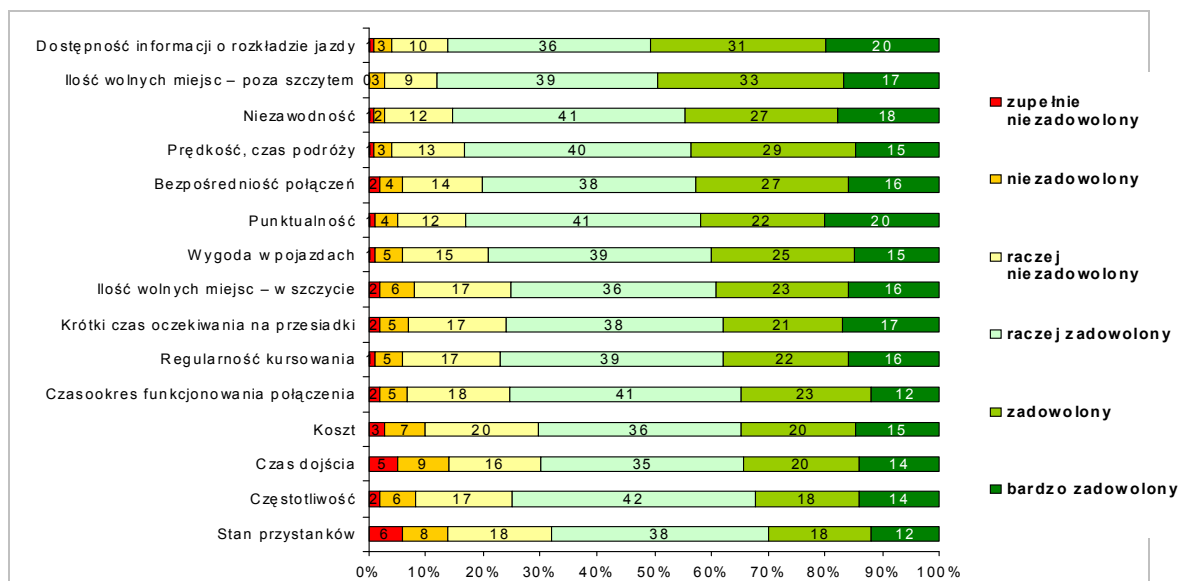
prędkość, czas podróży) oraz kosztem podróży. Mniej ważne są dla ankietowanych sam komfort podróżowania lub stan przystanków. Jednak mimo takich ocen, parametry związane z komfortem, stanem przystanków, czystością taboru są istotne z punktu widzenia wizerunku miejskiego transportu zbiorowego i promowania tej formy przemieszczeń jako konkurencyjnej z motoryzacją indywidualną.

Widoczna jest wyższa ocena komunikacji autobusowej (większy odsetek osób bardzo zadowolonych i zadowolonych), w porównaniu do komunikacji tramwajowej. Korzystne jest również to, że wysoki odsetek bardzo zadowolonych i zadowolonych uzyskano w postulatach przewozowych uważanych za bardzo ważne i ważne. Nieźle jest również oceniana komunikacja kolejowa (nie jest ona zlecana przez KZK GOP), przy czym tu spośród osób zadowolonych i bardzo zadowolonych większy jest odsetek tych drugich.



Rys. 18. Satysfakcja z czynników oceny komunikacji tramwajowej – deklaracje respondentów (wśród osób korzystających z komunikacji tramwajowej, 48% próby).

Źródło: Ibid., s. 144.



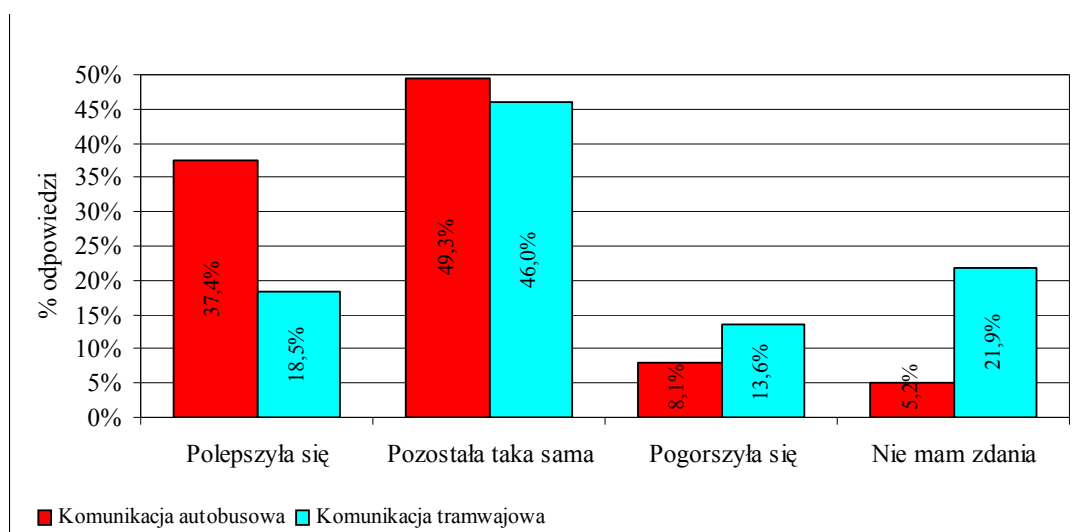
Rys. 19. Satysfakcja z czynników oceny komunikacji kolejowej – deklaracje respondentów (wśród osób korzystających z komunikacji zbiorowej, 77% próby). Pominięto odpowiedzi „nie wiem, trudno powiedzieć”.

Źródło: Ibid., s. 145.

KZK GOP w grudniu 2009 roku przeprowadził badania, których celem było poznanie oceny jakościowej świadczonych na rzecz mieszkańców aglomeracji usług. W wyniku przeprowadzonych badań uzyskano odpowiedzi na to, w jaki sposób oceniany jest miejski transport zbiorowy KZK GOP w 2009 roku (rysunek 20). Znaczny odsetek ankietowanych uznało, że w 2009 roku w stosunku do okresu wcześniejszego, polepszyła się jakość usług świadczonych w komunikacji autobusowej (prawie 40%), przy wyniku o połowę gorszym w komunikacji tramwajowej (niecałe 20%). Blisko 50% ankietowanych uznało, że jakość usług w komunikacji autobusowej i tramwajowej w ciągu ostatniego roku nie uległa zmianie. W przypadku komunikacji autobusowej ponad 8% ankietowanych uznało, że jakość obniżyła się, natomiast w komunikacji tramwajowej pogląd taki wyraziło ponad 13% ankietowanych.

Uzyskanie takiego rozkładu odpowiedzi dotyczących w sposób ogólny oceny jakości usług może świadczyć o tym, że w komunikacji autobusowej w wyniku wprowadzanych przez KZK GOP wymagań jakościowych dotyczących taboru realizującego usługi (wiek taboru, silniki spełniające określone normy ekologiczne, wymogi dotyczące „niskiej podłogi” itp.), pasażerowie obserwują widoczną poprawę. W przypadku komunikacji tramwajowej efekt polepszania jakości świadczonych usług jest zdecydowanie mniej widoczny, co niewątpliwie wynika z faktu m.in. braku zaangażowania finansowego w inwestycje czy to infrastrukturalne czy też taborowe. Oceny

określone jako pogorszenie się jakości świadczonych usług mogą być związane z przeprowadzonymi na szeroką skalę w 2009 roku reorganizacjami sieci komunikacyjnej.



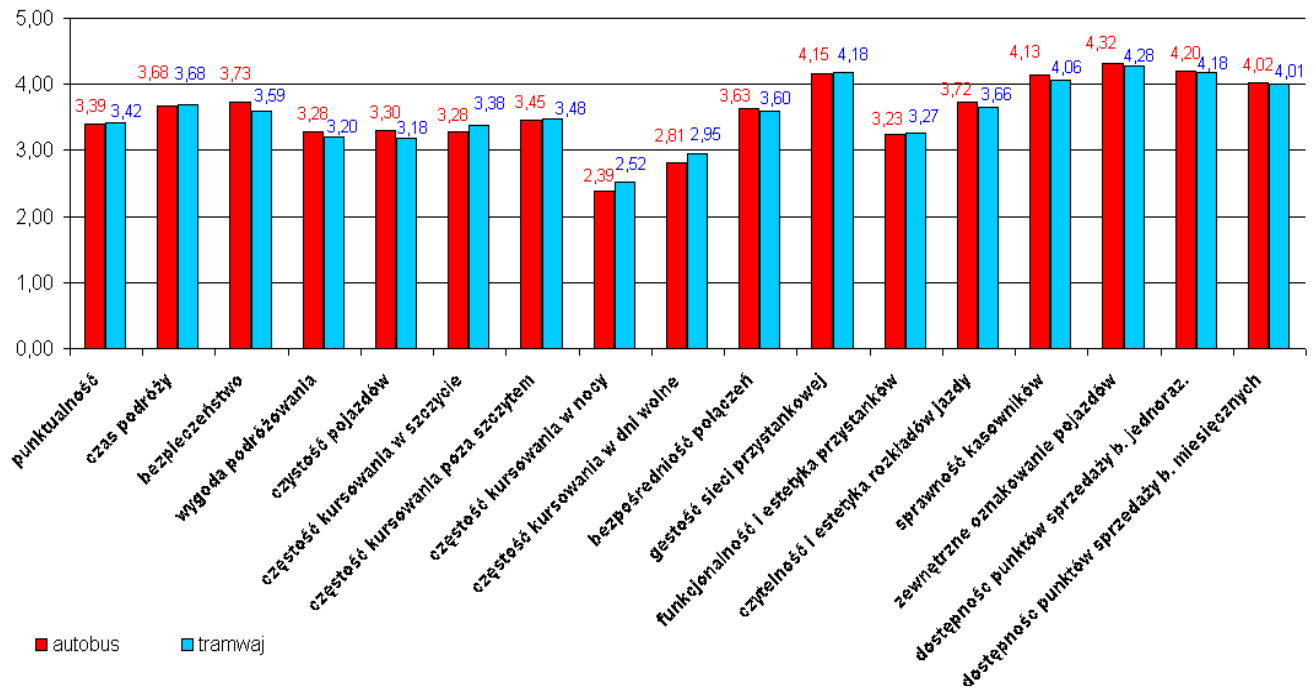
Rys. 20. Ocena zmian jakości usług komunikacyjnych w stosunku do poprzedniego okresu czasu (badanie przeprowadzono w 2009 roku)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KZK GOP

Na rysunku 21 szczegółowo porównano parametry, decydujące o ocenie miejskiego transportu zbiorowego - w zależności od traktacji. Kolejno są to punktualność, czas podróży, bezpieczeństwo, wygoda podróżowania, czystość pojazdów, częstotliwość kursowania w szczycie, częstotliwość kursowania poza szczytem, częstotliwość kursowania w nocy, częstotliwość kursowania w dni wolne, bezpośredniość połączeń, gęstość sieci przystankowej, funkcjonalność – estetyka przystanków, czytelność i estetyka rozkładów jazdy, sprawność kasowników, zewnętrzne oznakowanie pojazdów, dostępność punktów sprzedaży biletów jednorazowych, dostępność punktów sprzedaży biletów miesięcznych. Biorąc pod uwagę wszystkich 17 parametrów - w 9 przypadkach wyżej niż tramwaj oceniono autobus, w 7 wyżej niż autobus oceniono tramwaj, natomiast w 1 przypadku uzyskano identyczną ocenę.

Wśród ankietowanych najniższe oceny (poniżej 3 w skali od 1 do 5) uzyskała częstotliwość kursowania w nocy (autobus 2,39 tramwaj 2,52) oraz częstotliwość kursowania w dni wolne (autobus 2,81 tramwaj 2,95). Wpływ na taki poziom oceny ma niewątpliwie konieczność ograniczania kosztów miejskiego transportu zbiorowego. W obu tych przypadkach generowane są stosunkowo niewielkie dochody z tytułu sprzedaży biletów, które są znacznie niższe od wpływów generowanych w dni robocze. Wyniki powyżej 4 wśród ankietowanych uzyskały: gęstość sieci

przystankowej, sprawność kasowników, zewnętrzne oznakowanie pojazdów, dostępność punktów sprzedaży biletów jednorazowych i miesięcznych.



Rys. 21. Ocena jakości usług komunikacyjnych na przestrzeni ostatniego roku w 2009 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KZK GOP

Podsumowując należy stwierdzić, że miejski transport zbiorowy organizowany przez KZK GOP jest dobrze oceniany przez korzystających z usług oraz mieszkańców. Niemniej jednak w kontekście spadku wielkości przewozów oraz zaostrzających się wymagań jakościowych należy dążyć do dalszego, bardziej efektywnego zarządzania zasobami pozostającymi w dyspozycji KZK GOP oraz polepszania oferty przewozowej.

4. Diagnoza strategiczna systemu transportu zbiorowego Gliwic

4.1. Charakterystyka miasta

Gliwice są miastem położonym w zachodniej części Metropolii Górnośląskiej. Liczba zameldowanych w Gliwicach na koniec 2009 roku wynosiła 189.502 osób¹⁸, natomiast powierzchnia Gliwic¹⁹ to 134 km². Zarejestrowanych na koniec 2009 było 104.143 pojazdów, w tym 79.564 samochodów osobowych²⁰. Osiedlami o największej liczbie ludności są Sośnica, Trynek, Zatorze, Łabędy, Śródmieście, Sikornik, Szobiszowice, Wojska Polskiego, Kopernika, Osiedle Politechnika. Najniższa liczba ludności to Osiedle Żerniki, Ostropa, Bojków, Brzezinka, Ligota Zabrska, Wilcze Gardło, Czechowice (zob. rysunek 22). Pomimo ogólnego spadku liczby mieszkańców, są osiedla w których nastąpiły wzrosty, przede wszystkim Żerniki, Stare Gliwice, Bojków, Brzezinka i Obrońców Pokoju, w innych następuje spadek, tak jest w przypadku dzielnic Śródmieście, Osiedle Politechnika i Wójtowa Wieś²¹.

Gliwice stanowią jeden z ważniejszych ośrodków miejskich Metropolii Górnośląskiej, są ważnym ośrodkiem o znaczeniu regionalnym, krajowym i międzynarodowym w zakresie nauki i szkolnictwa wyższego. Zlokalizowana jest tu uczelnia publiczna o międzynarodowej renomie – Politechnika Śląska, w której obecnie na 12 wydziałach studiuje około 30 tys. studentów²², ponadto Gliwicka Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości oraz instytuty i jednostki projektowe. Gliwice to także ośrodek przemysłu - w Podstrefie Gliwickiej Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej jest zlokalizowanych 58 firm, w tym General Motors Manufacturing Poland²³, produkujący samochody marki Opel i zatrudniający około 3 tys. pracowników²⁴. Łącznie w Gliwicach na koniec 2008 roku zlokalizowanych było ponad 20 tys. podmiotów/przedsiębiorstw, dominowały przedsiębiorstwa małe (w których zatrudnienie nie przekracza 50 osób) - 93,5% ogólnej liczby przedsiębiorstw. Udział przedsiębiorstw średnich (zatrudnienie pomiędzy 50 – 250 pracowników) wyniósł 6,27 % i dużych (powyżej 250 pracowników) wyniósł 0,23%²⁵. Dobrze rozwinięte funkcje gospodarcze Gliwic uzupełniają obiekty zdrowia (Centrum Onkologii, Szpital Wojskowy, Szpitale Ogólne i Specjalistyczne), możliwość wypoczynku i rekreacji – w Gliwicach występuje dużo terenów zielonych, ponadto wiele instytucji kultury (np. Gliwicki Teatr Muzyczny).

¹⁸ Uzupełnienie raportu o stanie miasta Gliwice o dane na koniec 2009 roku. Gliwice, maj 2010.

¹⁹ Województwo śląskie. Podregiony powiaty gminy 2009. Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2009, s. 112, 308

²⁰ Uzupełnienie raportu... op. cit.

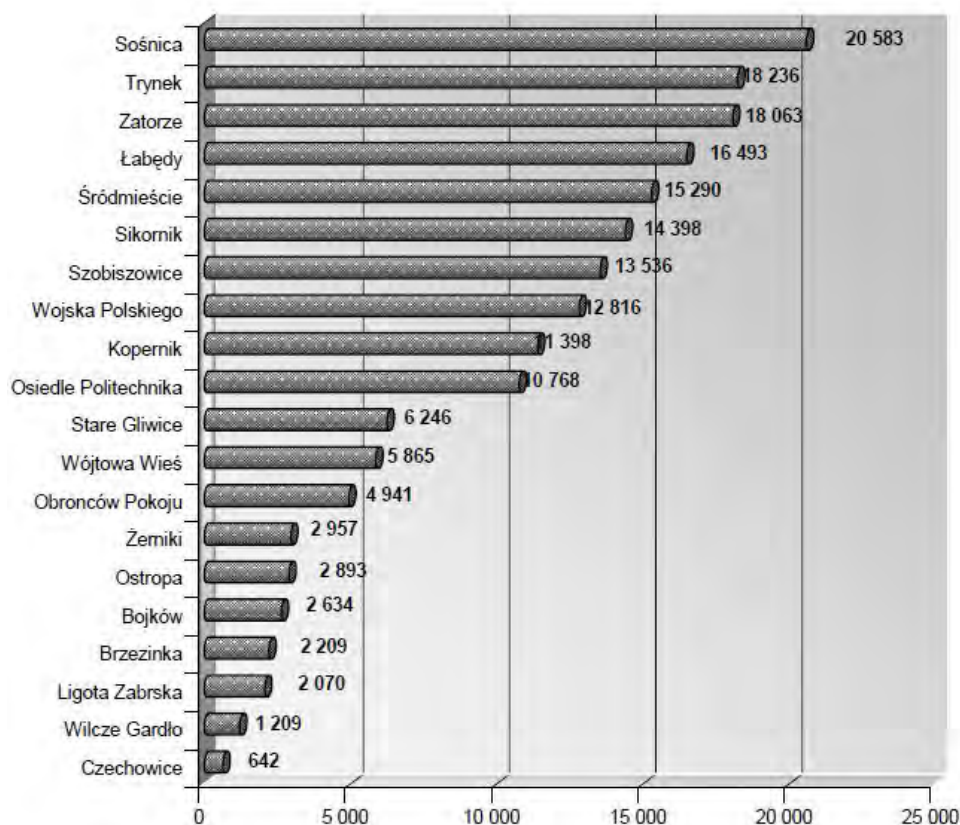
²¹ Ibid.

²² Witryna internetowa Politechniki Śląskiej w Gliwicach www.polsl.pl

²³ Witryna internetowa Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej www.ksse.com.pl

²⁴ Witryna internetowa Urzędu Miejskiego w Gliwicach www.um.gliwice.pl

²⁵ Uzupełnienie raportu... op. cit.



Rys. 22. Liczba ludności w osiedlach Gliwic

Źródło: Uzupełnienie raportu... op. cit.

Akademicki charakter miasta, miasta o wielu instytucjach i jednostkach badawczych, potwierdza struktura przyjętej do badań populacji mieszkańców wg wykształcenia. Odsetek badanych mieszkańców Gliwic z wykształceniem o charakterze szkoły wyższej (licencjat, magisterium, MBA lub doktoranckie) wyniósł 26% i był znacząco wyższy niż innych miastach w Polsce. Jednocześnie odsetek absolwentów szkół wyższych w Gliwicach wśród osób w przedziale wiekowym 25 – 29 lat jest na poziomie 31% i jest porównywalny ze średnią dla krajów UE do 2004 roku (stara 15 UE)²⁶.

Gliwice są miastem posiadającym bardzo dobrze zachowany pod względem układu architektonicznego obszar centrum, o historycznej zabudowie, pięknym Rynkiem oraz ulicą Zwycięstwa. Gliwice są miastem o zabudowie promieniście rozchodzącej się od centrum miasta. Osiedla mieszkaniowe i tereny handlowe usługowe oraz przemysłowe występują w prawie wszystkich kierunkach – wymienić można Sośnicę (mieszkalnictwo i tereny przemysłowe), obszar węzła Gliwice Sośnica (tereny handlowo - usługowe i przemysłowe – Katowicka Specjalna Strefa

²⁶ Badanie opinii mieszkańców Gliwic o stanie miasta, warunkach życia oraz oczekiwaniach wobec władz miejskich. Streszczenie raportu dla Urzędu Miejskiego w Gliwicach. Business Consulting sp. z o.o., Katowice, maj 2006 r.

Ekonomiczna Podstrefa Gliwice oraz projektowane Centrum Handlowe Europa Centralna), węzeł Gliwice Bojków (budowane Centrum Handlowe Auchan), Osiedle Sikornik, Trynek, Gwardii Ludowej, Kopernika, Łabędy oraz Żerniki. Możliwość przemieszczeń samochodami osobowymi oraz oczekiwanie zamieszkania w niskiej zabudowie, poza centrum będą powodowały rozpraszanie zabudowy, rozlewanie się miasta w różnych kierunkach. Wskazują na to również wykonane studia, gdzie przewiduje się przyrosty mieszkań oraz miejsc pracy w różnych dzielnicach i obszarach Gliwic²⁷.

W rezultacie nie można oczekiwać w ciągu kilku-kilkunastu lat wyraźnej zmiany funkcjonalno-przestrzennej miasta, powodującej powstanie w układzie lokalnym znacząco większych niż obecnie potoków pasażerskich. Wzrost liczby przemieszczeń będzie się wiązał ze zmianą ruchliwości oraz zwiększeniem liczby miejsc pracy. Niski poziom bezrobocia w Gliwicach (stopa bezrobocia wg stanu na grudzień 2009 wyniosła 6,6%), znacząco niższy niż w innych miastach (Zabrze - 11,9%, Bytom – 16,7%) lub województwie śląskim (9,2%) pozwala przypuszczać, że przyrost miejsc pracy spowoduje dojazdy do pracy z innych miejscowości.

4.2. Układ drogowy miasta

Istotne znaczenie dla rozwoju Gliwic ma fakt, że miasto leży na przecięciu istniejącej autostrady A4 i budowanej obecnie autostrady A1. Już obecnie zapewnia to bardzo dobre skomunikowanie drogowe w układzie wschód-zachód, a po zakończeniu budowy A-1 w układzie północ-południe. Zlokalizowanie kilku węzłów drogowych w Gliwicach (istniejące węzły A-4 oraz planowane węzły A-1 z DTŚ i DK 88) obok wyjątkowej dostępności zewnętrznej Gliwic, poprawią także możliwość połączeń regionalnych i lokalnych. Autostrady tworzą bowiem zewnętrzną obwodnicę Gliwic i zapewniają łatwe przemieszczanie się również w układzie przemieszczeń lokalnych i regionalnych. Ministerstwo Infrastruktury deklaruje bezpłatny przejazd autostradami w okolicach aglomeracji miejskich, przy czym - satysfakcjonujące dla Metropolii Górnośląskiej i Gliwic należy uznać pozostawienie co najmniej bezpłatnych odcinków od węzła Gliwice Kleszczów do Katowice Murckowska - na A4 i od węzła Gliwice Sośnica do węzła Pyrzowice - na A1.

W ciągu najbliższych lat można oczekiwać rozpoczęcia budowy odcinka DTŚ w Gliwicach, aż do połączenia z DK 88 na wysokości ulicy Portowej. Planowana budowa DTŚ na odcinku Zabrze - Gliwice ma służyć wpięciu Gliwic i Zabrze do obecnie budowanej i już istniejącej DTŚ na odcinku

²⁷ Zob. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gliwice. Dokument przyjęty uchwałą nr XXXI/956/2009 Rady Miejskiej w Gliwicach z dnia 17 grudnia 2009.

Zabrze - Katowice oraz ułatwić powiązanie miejskich układów dróg z autostradami A1, A4²⁸. Schematyczny układ dróg przedstawia rysunek 23.



Rys. 23 Podstawowy układ dróg w Gliwicach

Źródło: Witryna internetowa Urzędu Miasta w Gliwicach www.um.gliwice.pl.

Drogi były drugim w kolejności priorytetem (po nowych miejscach pracy) istotnym dla rozwoju Gliwic²⁹. W większości dzielnic wśród głównych priorytetów wymieniano remonty dróg, rozbudowę parkingów, zmniejszenie ruchu drogowego, poprawę komunikacji. Jednocześnie wśród wad wymieniano duże natężenie ruchu drogowego i zły stan dróg³⁰. Badania przeprowadzone były w kwietniu i maju 2006 roku, od tego czasu oddano do użytku kolejne odcinki dróg. Niemniej jednak systematycznie przyrasta liczba pojazdów (ponad 100 tys. zarejestrowanych pojazdów w Gliwicach) i natężenie ruchu na drogach, znaczna jest też liczba pojazdów przyjeżdżających do Gliwic - dużego ośrodka miejskiego z zachodniej części Metropolii. Konieczne będzie prowadzenie polityki w

²⁸ Witryna internetowa www.ikonsultacje-dts.pl

²⁹ Badanie opinii mieszkańców... op. cit.

³⁰ Ibid.

zakresie optymalizacji wykorzystania infrastruktury drogowej i parkingowej, ograniczenia ruchu w ścisłym centrum miasta, ochrony środowiska miasta, czyli dóbr będących dobrami wspólnymi mieszkańców.

W Gliwicach na budowę dróg w okresie ostatnich kilku lat wydatkowane zostały (nie tylko z budżetu miasta) znaczące kwoty - sama przebudowa węzła Gliwice Sośnica to koszt ok. 853 mln zł. Realizowane są lub będą kolejne znaczące inwestycje - odcinek i węzeł Gliwice Sośnica - Maciejów to kwota 1097 mln zł, szacunkowy koszt budowy DTŚ w Gliwicach to kwota ponad 1 mld zł. Zgodnie z Wieloletnim Planem Inwestycyjnym Miasta Gliwice na lata 2010 – 2013³¹ przewiduje się następujące wydatki na budowę nowych odcinków drogowych (niektóre inwestycje będą przekraczały okres 2010-2013):

- na zachodnią część obwodnicy miasta – od węzła z DK 88 do ul. Rybnickiej (łącznie kwotę 57.000.000 zł),
- na budowę obwodnicy Osiedla Ostropa (łącznie kwota 25.000.000 zł),
- na budowę połączenia ul. Portowej z Hutą Łabędy (łącznie kwotę 27.750.000 zł) - po roku 2013 zakłada się dodatkowo nakłady w wysokości 27.500.000 zł,
- na budowę połączenia ul. Portowej z ul. Perseusza za pomocą estakady (łącznie kwotę 17.000.000 zł),
- na przebudowę nawierzchni ulic Starego Miasta (łącznie kwotę 25.500.000 zł), po roku 2013 zakłada się dodatkowo nakłady w wysokości 5.000.000 zł,
- na przebudowę ul. Rybnickiej na odcinku od ul. Nowy Świat do skrzyżowania z ul. Toruńską (łącznie kwotę 5.200.000 zł), po roku 2013 zakłada się dodatkowo nakłady w wysokości 10.000.000 zł,
- na południową część obwodnicy miasta – od ul. Rybnickiej do ul. Pszczyńskiej (łącznie kwotę 21.300.000 zł), po roku 2013 zakłada się dodatkowo nakłady w wysokości 22.100.000 zł,
- na przebudowę ul. Dworcowej na odcinku od ul. ks. Marcina Strzody do ul. Górnych Wałów wraz z przebudową skrzyżowania (łącznie kwotę 100.000 zł), po roku 2013 zakłada się dodatkowo nakłady w wysokości 3.650.000 zł.

Zmienia się w ten sposób układ dróg i możliwość przemieszczeń z układu typowo promienistego, na układ promienisto-obwodowy. Tak znaczne i niepowtarzalne w skali kraju inwestycje drogowe powodują i powodować będą zmiany struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta oraz zachowania komunikacyjne mieszkańców. Aktywizacji ulegają obszary położone poza

³¹ Witryna internetowa Urzędu Miejskiego w Gliwicach www.um.gliwice.pl: Uchwała nr XXVI/849/2009 z dnia 16 lipca 2009r. w sprawie Wieloletniego Planu Inwestycyjnego Miasta Gliwice na lata 2010 – 2013

centrum miasta, zwiększa się do nich dostępność. Stworzone zostaną tam miejsca pracy ponadto będą przyciągały funkcjami handlowymi i usługowymi. Nastąpi zatem przesuwanie niektórych funkcji i przemieszczeń realizowanych obecnie w obszarze śródmieścia do nowych obszarów. Sprzyjać temu będzie łatwe korzystanie z samochodów osobowych, zwłaszcza przy dojazdach do centrów handlowo-usługowych i logistycznych położonych przy węzłach drogowych oraz dostępność miejsc parkingowych. W tym kontekście, w celu zachowania równowagi w rozwoju miasta duże znaczenie nabiera aktywizacja, rewitalizacja oraz dostępność komunikacyjna śródmieścia Gliwic, zwłaszcza terenów w pobliżu dworca PKP, ulicy Zwycięstwa i Rynku. Niezależnie od budowy dróg przewiduje się również środki na rozbudowę sieci dróg rowerowych, łącznie w latach 2010 – 2013 przewidziano kwotę 3.000.000 zł³².

4.3. Układ linii miejskiego transportu zbiorowego

Obecnie na terenie Gliwic kursuje 46 linii autobusowych, z czego 5 to linie uruchamiane okresowo – w okresie wakacji letnich i dnia Wszystkich Świętych. Długość linii autobusowych wg danych z 2009 rok to 522,6 km, a rocznie autobusy na terenie gminy wykonują ok. 6,5 mln wozokilometrów. Większość pracy eksploatacyjnej wykonuje jeden przewoźnik – PKM Gliwice Sp. z o.o. Po zastąpieniu linii tramwajowych nr T1 i T4 (trasa o długości ok. 8 km z Wójtowej Wsi do zajezdni tramwajowej) obsługujących Gliwice do pierwszych dni września 2009 roku na linię autobusową nr A4, trakcja tramwajowa ma dla miasta niewielkie znaczenie z punktu widzenia potrzeb przewozowych. Zajezdnia tramwajowa i przystanek w jej pobliżu dla pasażerów przesiadających się na tramwaj zlokalizowane są wprawdzie na terenie miasta, ale wszystkie połączenia tramwajowe realizowane są w kierunku Zabrze, którego granica znajduje się w odległości ok. 200 metrów od terenu zajezdni.

Komunikacja z gminami zewnętrznymi

Największe sąsiadujące miasto z Gliwicami to Zabrze - do centrum jest możliwość dojazdu zarówno w ciągu ulicy Chorzowskiej – Wolności liniami autobusowymi nr 6, 617, 840, 870 oraz A-4 z przesiadką na linie tramwajowe T-1 i T-4, jak również poprzez Sośnicę liniami nr 32/932, jednak ze względu na czas dojazdu główne znaczenie mają tu linie nr 840 i 870. Linie nr 6, 840 i 870 zapewniają dodatkowo połączenie z kolejnymi gminami: Rudą Śląską, Świętochłowicami, Chorzowem oraz Katowicami. Z tego powodu napełnienia tych linii są najwyższe spośród wszystkich linii obsługujących Gliwice. Wpływ na to ma również mała oferta połączeń kolejowych,

³² Ibid.

która co prawda zapewnia krótszy czas przejazdu na tej trasie, jednak jest to niwelowane niższą częstotliwością połączeń kolejowych oraz mniejszą dostępnością przestrzenną dworców kolejowych w porównaniu z komunikacją autobusową. Drugim pod względem liczby mieszkańców sąsiadującym z Gliwicami miastem, jest Knurów. Połączenie z nim zapewniają linie nr: 8, 58, 194, 648 i 710. Kolejną miastem są Pyskowice, bezpośrednie połączenie zapewniają linie nr 71 i 677, natomiast linia nr 707 służy mieszkańcom Pyskowic w dojeździe do Łabęd (90% pracy eksploatacyjnej realizowanej jest na terenie Pyskowic). Dojazd do kolejnej sąsiedniej gminy – Gierałtowic możliwy jest przede wszystkim liniami nr 41 i 669 oraz w niektórych kursach liniami nr 8 i 58.

Połączenie z gminą Zbrosławice, należąca do MZKP w Tarnowskich Górach, zapewniają linie nr 57, 80, 288 oraz linia nr 112 organizowana przez MZKP. Oprócz ww. gmin, Gliwice sąsiadują jeszcze z Sośnicowicami, Pilchowicami i Rudzińcem, jednak bezpośrednie połączenie jest tylko z Żernikami w Pilchowicach dzięki linii nr 59 oraz z Kleszczowem w Rudzińcu w wybranych kursach linii nr 692. W obu przypadkach linie służą na tych odcinkach przede wszystkim mieszkańcom ww. gmin w celu dojazdu do i powrotów z Gliwic, a nie odwrotnie. Nie można także pominąć połączenia Gliwic z Bytomiem, które zapewnia przede wszystkim linia nr 850. Jednak od czasu uruchomienia przez Urząd Marszałkowski połączenia kolejowego pomiędzy tymi miastami, istnieje substytucyjne połączenie kolejowe zapewniające atrakcyjny czas przejazdu.

W relacjach międzymiejskich połączenia wykonywane są przez transport zbiorowy KZK GOP i MZKP Tarnowskie Góry oraz komunikację PKS (przede wszystkim PKS Gliwice, ale też PKS Rybnik i PKS Racibórz) i przewozy kolejowe. Najwięcej połączeń w przypadku PKS realizowanych jest do Rybnika, Raciborza, Toszka (i Dąbrówki). W przypadku przewozów kolejowych najwięcej połączeń realizowanych jest w kierunkach do Katowic, Kędzierzyna Koźle, Opola, Wrocławia, następnie Strzelce Opolskie oraz Zawiercie i Częstochowa. Wymieniono miasta i kierunki o największej liczbie odjazdów, przy czym Gliwice posiadają połączenia z o wiele większą liczbą miejscowości, w tym też poza granicami kraju.

Połączenia centrum miasta z osiedlami

Większość mieszkańców Gliwic mieszka poza śródmieściem, stąd ważne są połączenia z poszczególnymi osiedlami, dlatego 16 spośród 41 regularnych linii, to linie wewnętrzne, kursujące tylko w obszarze Gliwic. Połączenie centrum z największymi osiedlami na północy miasta (Szobiszowice, Osiedle Kopernika, Łabędy) zapewniają oprócz wymienionych wcześniej linii nr 71 i 677 zapewniających połączenie z Pyskowicami, linie nr: 32, 71, 126, 197, 677, 692 i 710. Natomiast połączenie z osiedlami leżącymi na północnym wschodzie od centrum (Szobiszowice, dalej Żerniki) zapewniają linie nr 8, 57, 59, 60, 80, 187, 288, 676 oraz linia MZKP nr 112. Istniejąca oferta w pełni

zaspokaja występujący popyt na tym odcinku – ewentualne uwagi zostały zawarte wcześniej, gdyż większość z wymienionych linii jest liniami zewnętrznymi zapewniającymi połączenia z sąsiadującymi gminami.

Dla osiedli południowych (Sikornik, Trynek) największe znaczenie w obsłudze komunikacyjnej mają linie nr: 126, 156, 186, 187, 194, 617, 676, 677 i 710. We wschodniej części Gliwic leży Sośnica, do której dojazd możliwy jest liniami nr 32/932, 197, 259. Wszystkie wymienione linie należą do grupy linii o dobrym wykorzystaniu, co wynika z faktu, że liczba mieszkańców Sośnicy przekracza 20 tysięcy.

4.4. Oczekiwania mieszkańców i pasażerów wynikające z „Badań oczekiwań i potrzeb klientów komunikacji publicznej w Gliwicach”

Badanie oczekiwań i potrzeb klientów komunikacji miejskiej w Gliwicach zostało przeprowadzone na przełomie kwietnia i maja 2010 roku przez PBS DGA Sp. z o.o. na zlecenie Urzędu Miejskiego w Gliwicach³³. Badanie przeprowadzono wśród mieszkańców Gliwic na reprezentatywnej, losowej próbie osób dorosłych (n = 410) oraz wśród pełnoletnich pasażerów linii autobusowych: 6, 8, 32, 57, 59, 126, 187, 197, 259, 617, 624, 677, 699, 710, 850, A4 (n = 1616) na trasach w granicach miasta. Udział w próbie każdej z linii kształtował się na zbliżonym poziomie około 6%³⁴. Z badań sporządzony został raport zawierający wyniki badań w tabelach lub na wykresach ze stosownym opisem. Każdorazowo gdy jest mowa o **mieszkańcach** – informacje pochodzą z badania przeprowadzonego w gospodarstwach domowych, z kolei gdy jest mowa o **pasażerach** – z badania w autobusach³⁵.

Wyniki przeprowadzonych badań, z punktu widzenia „Strategii rozwoju transportu zbiorowego...”, poddane zostały analizie w układzie osób przemieszczających się samochodami osobowymi – co należałoby zmienić/poprawić aby przynajmniej w części realizowanych przemieszczeń korzystali z miejskiego transportu zbiorowego oraz osób przemieszczających się miejskim transportem zbiorowym – jakie są ich oczekiwania w stosunku do usług, aby pozostali dalej korzystającymi z usług transportu zbiorowego. Ponadto dokonano analizy oczekiwań komunikacyjnych mieszkańców Gliwic. Na tej podstawie przedstawić można następujące ustalenia i wnioski wynikające z badań:

A. Dostępność i przemieszczający się samochodami osobowymi. W 64% badanych gospodarstw

³³ Badanie oczekiwań i potrzeb klientów komunikacji publicznej w Gliwicach. PBS DGA Spółka z o.o., Sopot – Warszawa, czerwiec 2010.

³⁴ Ibid., s. 3.

³⁵ Ibid.

domowych znajduje się samochód osobowy lub jego mieszkaniec ma możliwość korzystania z samochodu jako kierowca. Podobny wynik uzyskano w wyniku ankietowania pasażerów komunikacji miejskiej. Zgodnie z deklaracjami uzyskanymi w wyniku ankietowania pasażerów, w 62% gospodarstw znajduje się samochód z którego mogą korzystać jako kierowcy lub pasażerowie³⁶. Widoczna jest zatem duża dostępność samochodów osobowych, w tym również wśród osób korzystających z miejskiego transportu zbiorowego. Wśród przyczyn wyboru samochodu jako środka przemieszczania się najczęściej (50%) wskazywano na wygodę, w dalszej kolejności – oszczędność czasu (21% wskazań „krótszy czas podróży”) oraz charakter wykonywanej przez respondentów pracy (19%). Tylko 5% uznało, że jeździ samochodem ze względu na nieodpowiednią ofertę miejskiego transportu zbiorowego, a 3% ze względu na prestiż. 40% mieszkańców Gliwic, którzy korzystają z samochodu w trakcie podróżowania po terenie Gliwic, stwierdziła, że żadne rozwiązanie nie jest w stanie skłonić ich do pozostawienia samochodu i korzystania z komunikacji zbiorowej. Pozostali twierdzili, że czynniki związane z czasem przejazdu np. możliwość szybkiego dojazdu komunikacją miejską (36%) lub zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej (13%) mogłoby się przyczynić do ich rezygnacji z korzystania z samochodu w przemieszczaniu po terenie Gliwic³⁷.

Osoby stwierdzające (40% obecnie przemieszczających się samochodami), że żadne rozwiązanie nie jest w stanie skłonić je do rezygnacji z korzystania z samochodu osobowego należą najprawdopodobniej do osób, które z racji wykonywanego zawodu, charakteru przemieszczeń (przemieszczenia wielocelowe, z różnego typu bagażami), dochodów, przedkładające wygodę, czas, niezależność od osób trzecich od jakichkolwiek innych czynników wpływających na wybór sposobu odbywania podróży. Należy stwierdzić, że pomimo dużego odsetka tych osób, które deklarują, że nie zrezygnują z korzystania z samochodu osobowego, znaczna część korzystających obecnie z samochodów osobowych może rozważyć korzystanie z miejskiego transportu zbiorowego. Warunkiem jest zapewnienie odpowiedniej jakości usług, przede wszystkim z punktu widzenia parametrów związanych z czasem: punktualność, częstotliwość, czas przejazdu, dostępność przystanków oraz wygody: tu można wskazać przede wszystkim na konieczność dokończenia wymiany taboru autobusowego na nowszy.

B. Ocena miejskiego transportu zbiorowego przez mieszkańców i korzystających. Miejski transport zbiorowy jest ogólnie dość pozytywnie oceniany przez mieszkańców oraz pasażerów. Spośród mieszkańców jedynie 14% wybrało ocenę „raczej niezadowolony”, a jedynie 1% było „niezadowolonych”. Nie było osób „bardzo niezadowolonych”. Wśród podróżnych z kolei, odsetek

³⁶ Ibid., s. 37 – 39.

³⁷ Ibid., s. 9.

niezadowolonych był większy i wyniósł odpowiednio: 21% ogółu wybrało „raczej niezadowolony, 8% - „niezadowolony” i 1% - „bardzo niezadowolony”³⁸. Elementami miejskiego transportu zbiorowego z których w grupie osób najogólniej zadowolonych, badani byli najmniej zadowoleni była – ilość/brak wolnych miejsc w autobusach w godzinach szczytu, stan przystanków oraz wygoda w pojazdach. Należy stwierdzić, że przepełnienie/zbyt duże napełnienie autobusów w godzinach szczytu również wiąże się z szeroko rozumianą wygodą podróżowania. Pasażerowie, którzy nie byli zadowoleni z aktualnego stanu miejskiego transportu zbiorowego w Gliwicach, uzasadniali niską satysfakcją niepunktualnością kursowania autobusów (60%), zbyt dużym zatłoczeniem w autobusach w godzinie szczytu (51%), zbyt niską częstotliwością kursowania autobusów (48%) i złym stanem pojazdów (45%)³⁹.

Odnosząc się do preferowanego typu połączeń: połączenia o małej częstotliwości, ale bezpośrednie lub o dużej częstotliwości, ale przy krótkich liniach, zdecydowanie częściej wybierane było oczekiwanie połączeń bezpośrednich. Pasażerowie wybierali połączenia bezpośrednie w 80% do 18%, natomiast mieszkańcy w 71% do 22%⁴⁰.

C. Oczekiwania komunikacyjne mieszkańców Gliwic. Niezależnie od ocen i motywacji wyboru sposobu przemieszczania poproszono mieszkańców o wybór działań w obszarze miejskiego transportu zbiorowego, które powinny zostać podjęte w ciągu najbliższego roku oraz najbliższych 2 – 3 lat⁴¹. Spośród działań, które oczekuje się iż będą podjęte w krótkim dystansie czasowym jest: zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów w godzinach szczytu, dalej możliwość zakupu biletów w automatach ustawionych w miejscach publicznych, skrócenie czasu poświęconego na przesiadki do maksymalnie 5 minut, poprawienia wiat przystankowych oraz zakupienia nowoczesnych autobusów⁴².

Należy stwierdzić, że istotnym jest postulat zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów w godzinach szczytu, zawiera on w sobie realizację również takich oczekiwań jak dopasowanie oferty do popytu w godzinach szczytu (wyrażane było niezadowolenie z powodu dużego napełnienia autobusów w godzinach szczytu) oraz postulatów związanych z czasem przemieszczeń – większa częstotliwość to krótszy czas podróży, a także mniejsza wrażliwość na brak punktualności kursowania pojazdów. Również istotnym jest dokończenie procesu wymiany taboru komunikacji miejskiej. W tym przypadku artykułowane jest jako zakup nowoczesnych autobusów, natomiast w ocenach związanych z wyborem sposobu przemieszczania się lub jakości usług, przejawiało się to

³⁸ Ibid., s. 15.

³⁹ Ibid., s. 16.

⁴⁰ Ibid., s. 5.

⁴¹ Ibid., s.20.

⁴² Ibid.

jako potrzeba poprawienia wygody podróżowania miejskim transportem zbiorowym.

W dłuższym okresie czasu (2 – 3 lata) najczęściej pojawiała się oczekiwanie zakupu nowych autobusów, w dalszej kolejności wprowadzenie „bus-pasów”, nowoczesnych przystanków autobusowych z systemem dynamicznej informacji oraz stworzenie możliwości zakupu biletów autobusowych w automatach zlokalizowanych w miejscach publicznych⁴³. Zwraca się uwagę, że wprowadzenie „bus-pasów” jest jedną z metod realizacji oczekiwania związanego ze skróceniem czasu podróży. Jednocześnie można było wskazać propozycje dotyczące nowych linii autobusowych. Nie spotkało się to jednak z większym zainteresowaniem, żadna z proponowanych nowych tras nie uzyskała więcej niż 5% oddanych głosów⁴⁴. Koresponduje to z wcześniejszymi ocenami, gdzie istniejący układ linii nie był oceniany negatywnie.

4.5. Kierunki potencjalnych działań (wynikające z dokonanych ocen oraz oczekiwań mieszkańców i pasażerów)

Uwzględniając przeprowadzone badania, można wskazać następujące kierunki działań:

A. Elementy związane z czasem podróży: zwiększenie częstotliwości oraz punktualności kursowania pojazdów miejskiego transportu zbiorowego, skrócenie czasów podróży. Zwiększenie częstotliwości to również element związany z kształtowaniem oferty przewozowej. Punktualność kursowania pojazdów zależy od czynników zewnętrznych, niezależnych od kierujących i organizacji pracy przedsiębiorstw transportowych, ale też od czynników na które przedsiębiorstwo ma wpływ. W obszarze działań zależnych od przedsiębiorstwa przede wszystkim wymienić można dyscyplinę kierujących i stosowny nadzór oraz kontrolę ich pracy.

Propozycja: systemy GPS monitorujące pojazdy komunikacji miejskiej (nadzór pracy kierowców), tam gdzie to możliwe sterowanie na skrzyżowaniach uwzględniające ruch pojazdów miejskiego transportu zbiorowego, systemy informacji czasu rzeczywistego pozwalające w domu (Internet) lub na przystanku uzyskanie informacji o przewidywanym czasie przyjazdu autobusu.

B. Wygoda, komfort przemieszczeń: przede wszystkim zwiększenie oferty (pojemności, częstotliwości kursowania autobusów w godzinach szczytu), wymiana taboru.

Propozycja: wzmocnienia oferty przewozowej w okresie szczytu, wymiana taboru na nowoczesny (niska podłoga, odpowiednie wnętrza).

C. Oferta przewozowa miejskiego transportu zbiorowego. Oczekiwania w zakresie modyfikacji oferty przewozowej sprowadzają się przede wszystkim do wzmocnienia/zwiększenia częstotliwości kursowania w godzinach szczytów. Jednocześnie artykułowane jest oczekiwanie zachowania

⁴³ Ibid.

⁴⁴ Ibid., s. 21-22.

bezpośredniości połączeń. Wyniki „Badań oczekiwań i potrzeb klientów...” nie mogą być jednak jedynymi przy wyznaczaniu kierunku postępowania. Układ linii z przesiadkami pozwala bowiem zapewnić porównywalny sposób i czas przemieszczeń, niż w przypadku układu bezprzesiadkowego, przy niższych kosztach. Ponadto niemożliwe jest zapewnienie bezprzesiadkowości przemieszczeń we wszystkich relacjach, zwłaszcza w przypadku miast o bardzo wielu rozproszonych przestrzennie źródłach i celach ruchu.

Propozycje: dostosowanie oferty do oczekiwań zwłaszcza w godzinach szczytu, tworzenie układu linii z punktami przesiadkowymi, gdzie również możliwe byłoby parkowanie samochodów osobowych.

D. Ceny biletów oraz sprzedaż usług. Respondenci nie mieli jednoznacznego poglądu dotyczącego preferowanego systemu taryfowego. Podzielone były oczekiwania systemu, w którym każdy przejazd kosztuje tyle samo niezależnie od czasu jego trwania, oraz takiego w którym w większym zakresie różnicuje się opłatę od odległości lub czasu trwania podróży⁴⁵. Uwzględniając te wyniki oraz funkcje realizowane przez obecny system taryfowy wydaje się, że przyjęte zasady różnicowania opłat są właściwe. Jednak uwzględniając potrzebę optymalizacji układu tras i linii, w tym też z wykorzystaniem węzłów przesiadkowych oraz wdrażanie Śląskiej Karty Usług Publicznych, zasadne będzie rozszerzenie oferty biletów czasowych, tak aby przesiadki nie wiązały się z potrzebą zakupu dodatkowego biletu. Artykułowano również oczekiwania dotyczące rozszerzenia sieci automatów biletowych.

Propozycje: Nabycie biletu KZK GOP za pośrednictwem telefonu komórkowego stało się możliwe od 1 września br. W ramach projektu Śląskiej Karty Usług Publicznych należy podjąć działania umożliwiające zakup biletu miejskiego transportu zbiorowego poza dotychczasową siecią sprzedaży – automaty biletowe, Internet.

E. Integracja transportu indywidualnego i zbiorowego. Wśród czynników, które mogą skłonić korzystających obecnie z samochodów osobowych do rezygnacji z tego sposobu przemieszczania się, niezależnie od poprawy częstotliwości i szybkości dojazdu miejskim transportem zbiorowym, wymieniano możliwość pozostawienia pojazdu na bezpłatnym parkingu lub bezpiecznego pozostawienia pojazdu na płatnym parkingu. Element ten nie będzie dotyczył tylko miejskiego transportu zbiorowego, Gliwice są i będą miastem dobrze połączonym drogami a także ważnym węzłem komunikacji kolejowej. Stąd kluczowym będzie zapewnienie możliwości parkowania zgodnie z oczekiwaniami, dla osób pragnących pozostawić samochód osobowy w pobliżu dworca i dalej kontynuować podróż pociągiem.

⁴⁵ Ibid., s. 30.

Propozycje: system parkowania pojazdów w obszarze węzłów przesiadkowych (miejsca do parkowania, monitoring, część wydzielona dla strzeżonego płatnego parkowania).

F. Dostępność komunikacyjna ścisłego centrum miasta oraz polityka parkingowa. Podzielone są zdania dotyczące ograniczania dostępności dla ruchu samochodowego centrum miasta. Ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta na rzecz uprzywilejowania miejskiego transportu zbiorowego ma 65 % zwolenników i 26 % przeciwników. Opinia w tym zakresie nie różnicuje się istotnie wśród prowadzących pojazdy jak i pozostałych osób⁴⁶. Podobnie podzielone są zdania dotyczące wprowadzenia płatnego parkowania w centrum miasta. 51 % badanych jest przeciwnych takiemu rozwiązaniu, 34 % je popiera, a 15 % nie ma zdania (nie wiem, trudno powiedzieć, to zależy)⁴⁷. Jednak decyzje w tym zakresie podejmowane są z uwzględnieniem również innych elementów dotyczących funkcjonowania miasta, nie tylko poprzez pryzmat samego systemu transportowego.

Propozycje: poszerzenie strefy wyłączonej z ruchu pojazdów samochodowych o kolejne ulice z sąsiedztwa Rynku (obecnie praktycznie można dojechać samochodem niemal do samego Rynku), co koliduje z funkcjami Rynku. Wprowadzenie w centrum miasta stref płatnego parkowania, co zwiększy rotację na parkingach i tym samym ułatwi dostępność centrum, poprawi konkurencyjność miejskiego transportu zbiorowego przy dojazdach do pracy do miejsc zlokalizowanych w ścisłym centrum. Ponadto zapewnienie miejsc parkingowych na obrzeżach strefy oraz w obszarze węzłów przesiadkowych.

4.6. Podmioty wykonujące obsługę transportem zbiorowym w Gliwicach

4.6.1. Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Gliwicach

Na terenie miasta Gliwice podstawowym przewoźnikiem realizującym przewozy pasażerów jest PKM Sp. z o.o w Gliwicach (PKM Gliwice). Jest to Spółka gdzie udziałowcami są miasta/gminy zachodniej części Metropolii - największy udział posiadają Gliwice (87,04% udziałów), następnie Zabrze (10,36% udziałów), Knurów (1,47% udziałów), Gierałtowice (0,61% udziałów) i Zbrosławice (0,52% udziałów)⁴⁸.

W 2009 roku PKM Sp. z o.o. w Gliwicach. wykonał łącznie 9.976.418 wzk, z czego na terenie Gliwic 5.601.850 wzk. Łącznie na terenie Gliwic w 2009 roku wykonano 6.426.585 wzk pracy eksploatacyjnej taborem autobusowym, co oznacza, że udział PKM Gliwice Sp. z o.o. w realizacji pracy eksploatacyjnej na terenie gminy Gliwice wynosił 87,2%. Poza PKM Sp. z o.o. w

⁴⁶ Ibid., s. 30

⁴⁷ Ibid., s. 32.

⁴⁸ Witryna internetowa PKM Sp. z o.o. w Gliwicach www.pkm-gliwice.com.pl

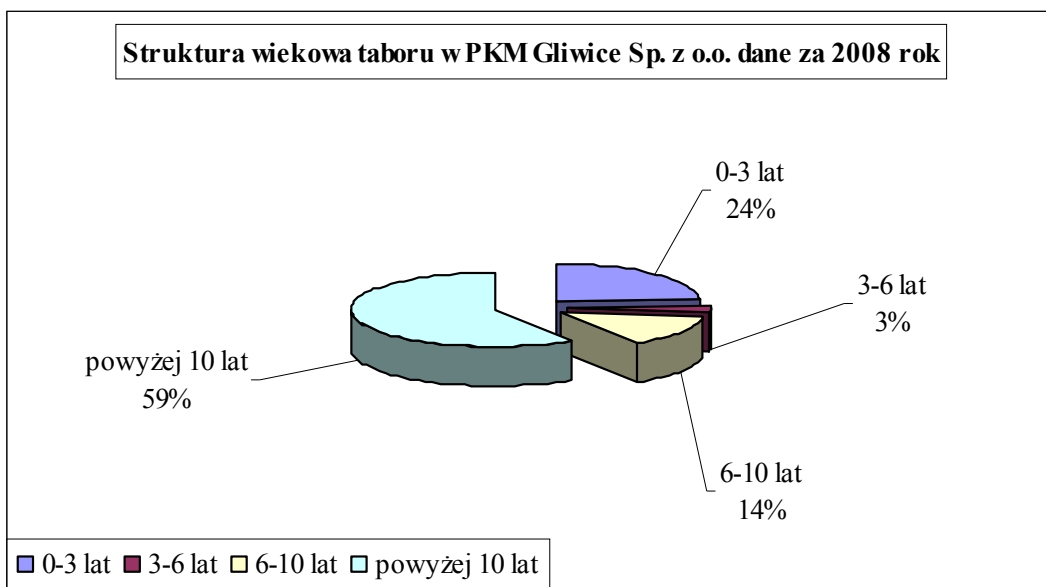
Gliwicach usługi przewozowe w komunikacji autobusowej w 2009 roku na terenie Gliwic świadczyły Transgór Mysłówice, Omnitech, PKS Gliwice, Irex, Meteor oraz przewoźnik obsługujący linię 112 – tu KZK GOP posiada umowę z MZKP Tarnowskie Góry. Podmioty te świadczyły usługi przewozowe na 8 liniach obsługujących Gliwice, a łączna wielkość pracy eksploatacyjnej wykonanej przez te podmioty na terenie Gliwic wyniosła 825 tys. wzkm w 2009 roku⁴⁹.

W 2009 roku zostało przeprowadzone postępowanie przetargowe na obsługę zachodniej części Metropolii. PKM Sp. z o.o. w Gliwicach wygrał to postępowanie, w wyniku wygranego postępowania została podpisana umowa na świadczenie usług przewozowych na 32 liniach komunikacji miejskiej nr: A4, 6, 8, 32, 47, 58, 59, 60, 120, 126, 156, 178, 186, 187, 194, 197, 202, 259, 617, 624, 648, 649, 676, 677, 678, 692, 699, 702, 710, 840, 870, 932 w okresie 4 lat tj. od 1.01.2010r. do 31.12.2013r. Łączna nominalna wartość zobowiązań w okresie trwania umowy wynosi prawie 214 mln zł, a szacowana wielkość pracy eksploatacyjnej w okresie trwania umowy wynosi 39,3 mln wzkm. Dodatkowo PKM Gliwice posiada z KZK GOP jeszcze inne umowy na obsługę linii komunikacyjnych – w rezultacie według stanu na połowę kwietnia 2010 PKM Gliwice Sp. z o.o. wykonywał usługi na przewozowe na podstawie umowy z KZK GOP na 39 liniach komunikacyjnych z których 36 obsługuje obszar gminy Gliwice⁵⁰. Obiekty PKM Gliwice zlokalizowane są przy ulicy Chorzowskiej (na granicy Gliwic i Zabrze). PKM Gliwice Sp. z o. o. posiada ponad 170 autobusów różnego typu, przy czym dopiero w ostatnich latach dokonano znaczących zakupów nowego taboru. Zakupy te są kontynuowane również w 2010 roku, pod koniec kwietnia rozstrzygnięte zostało postępowanie przetargowe na dostawę 20 fabrycznie nowych niskopodłogowych przegubowych autobusów komunikacji miejskiej. Przewiduje się, że autobusy będą dostarczone na przełomie października i listopada 2010. Rozstrzygnięto również przetarg na dostawę używanych autobusów (nie starszych niż 2001 i z normą emisji Euro 2 lub wyższą)⁵¹. Pozwoli to na wymianę obecnie jeszcze eksploatowanych autobusów (Ikarus 280), z wysoką podłogą, nie spełniających obecnych ostrzejszych norm w zakresie emisji spalin i hałasu - tym samym zmniejszenie wysokiego udziału autobusów o wieku ponad 10 lat (rysunek 24).

⁴⁹ Dane uzyskane z KZK GOP.

⁵⁰ Ibid.

⁵¹ Zob. Witryna internetowa PKM Sp. z o.o. w Gliwicach. Op. cit.



Rys. 24. Struktura wg wieku taboru w PKM Sp. z o.o. w Gliwicach (dane za 2008 rok)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Komunikacja miejska w liczbach. Dane za 12 miesięcy 2008 roku” 2/08, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Warszawa, maj 2009, s. 40.

PKM Sp. z o.o w Gliwicach wdrożyło najnowocześniejszy systemu zarządzania i certyfikaty ISO 9001 i ISO 14001. W dniach 24 maja 2002 r. (audyt wstępny) oraz 25-26 lipca 2002 r. (audyt certyfikacyjny) przeprowadzona została certyfikacja Zintegrowanego Systemu Zarządzania (ZSZ) w PKM Gliwice. Decyzją TÜV NORD CERT GmbH & Co. KG, Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gliwicach otrzymało certyfikaty potwierdzające zgodność wdrożonego ZSZ z normami DIN EN ISO 9001 i DIN EN ISO 14001. Certyfikaty przyznano na okres 3 lat i w tym okresie firma TÜV NORD Polska przeprowadziła dwa audyty nadzorcze, których celem było potwierdzenie efektywnego działania i doskonalenia Systemu przez PKM. W lipcu 2005 oraz w sierpniu 2008 firma TÜV NORD Polska przeprowadziła audyty recertyfikacyjne, w wyniku których przedłużono ważność certyfikatów do sierpnia 2008 roku, a następnie do sierpnia 2011 roku⁵².

Zgodnie z przyjętą „Polityką jakości” PKM Gliwice deklaruje, że jakość jest jednym z najważniejszych elementów zarządzania w Spółce. Celem Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w Gliwicach jest być najlepszym spośród przedsiębiorstw świadczących usługę przewozu pasażerów. Pasażerom zapewnia się bezpieczny i niezawodny, zgodny z ich oczekiwaniami przewóz. W swojej działalności PKM dostosowuje usługę przewozową do potrzeb osób niepełnosprawnych, doskonali organizację pracy oraz realizowane procesy tak, aby

⁵² Ibid.

usługa coraz lepiej spełniała oczekiwania pasażerów oraz dawała satysfakcję pracownikom⁵³. Realizowana jest również „Polityka środowiskowa” PKM Gliwice znając oddziaływanie przedsiębiorstwa na otoczenie oraz uznając jego wpływ na ogólny stan środowiska, deklaruje, że dbałość o środowisko naturalne i jego ochrona jest jednym z najważniejszych elementów zarządzania. Tworzy się przedsiębiorstwo przyjazne dla środowiska naturalnego. Doskonali realizowane procesy tak, aby minimalizować negatywne oddziaływanie na środowisko. Doskonalone są również struktury organizacyjne oraz stosowane metody zarządzania, działalność prowadzona jest zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami prawa⁵⁴.

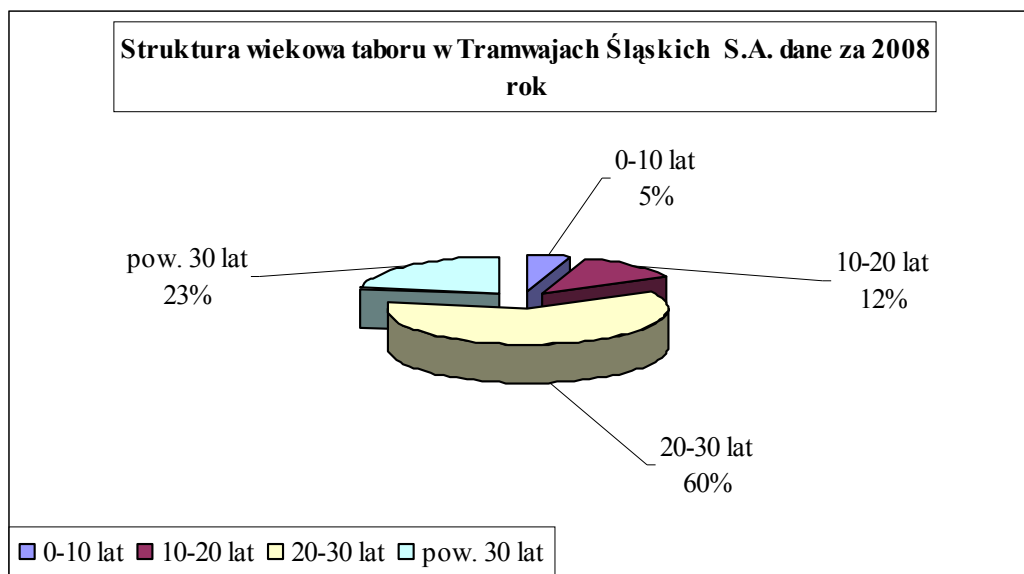
4.6.2. Tramwaje Śląskie S.A.

Na terenie gminy Gliwice jest zlokalizowana jedna z zajezdni Spółki Tramwaje Śląskie S.A. - Rejon Komunikacyjny nr 3 (RK-3) przy ul. Chorzowskiej 150, która obsługuje linie komunikacji tramwajowej nr 1, 3, 4, 5, 17, 18, 30, 35. Obecnie w Gliwicach praktycznie nie jest wykonywana obsługa pasażerów komunikacją tramwajową - tylko 1 przystanek jest zlokalizowany na terenie gminy Gliwice, skąd można dojechać komunikacją tramwajową do Zabrze. Miasto Gliwice posiada obecnie nieco ponad 4 % akcji w Spółce Tramwaje Śląskie S.A. Spółka Tramwaje Śląskie S.A. wykonuje przewozy na podstawie umowy z KZK GOP. Umowę zawarto w grudniu 2008 roku, obowiązuje od 1 stycznia 2009 na okres 15 lat. Infrastruktura liniowa komunikacji tramwajowej jak i sam tabor (rysunek 25) są znacznie zdekapitalizowane i zużyte.

Przez wiele lat nie było prowadzonych na większą skalę inwestycji czy to odtworzeniowych czy modernizacyjnych. Jedynie na początku obecnego wieku w części zmodernizowana została linia Katowice-Chorzów-Bytom i zakupiono nowy tabor – Alstom 116 Nd. Gliwice, Zabrze, Rudę Śląską obsługiwały i obsługują stare typy wagonów tramwajowych (Konstal 105), nie zapewniając oczekiwanych standardów jakościowych komunikacji.

⁵³ Ibid.

⁵⁴ Ibid.



Rys. 25. Struktura wiekowa taboru w Tramwajach Śląskich S.A. dane za 2008 rok

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Komunikacja miejska w liczbach. Dane za 12 miesięcy 2008 roku” 2/08, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Warszawa, maj 2009, s. 45.

4.6.3. Przewoźnicy kolejowi i autobusowi wykonujący przewozy ponadlokalne

Przez Gliwice przebiega linia kolejowa E-30, pozwalająca na połączenia w skali międzynarodowej, krajowej i regionalnej. Prowadzi od Zgorzelca przez Wrocław, Opole, Gliwice, Katowice, Kraków, Tarnów, Rzeszów i do granicy w Medyce. W Katowicach krzyżuje się z linią E-65, co pozwala na połączenia kolejowe w układzie północ-południe. Z punktu widzenia lokalnego transportu osób linia ma znaczenie, gdyż umożliwia połączenia kolejowe Gliwic z Zabrzem, Rudą Śląską, Świętochłowicami, Katowicami, Sosnowcem, Dąbrową Górniczą i Zawierciem, a także Gliwic z Bytomiem i dalej Radzionkowem i Tarnowskimi Górami. Zwiększenie udziału transportu kolejowego w obsłudze Metropolii wymaga jednak wielu działań i przewiduje się, że będzie to dłuższy proces. Wymagane jest stworzenie lepszej oferty przewozowej, mniejsze pojazdy jednak kursujące z większą częstotliwością. Ponadto konieczne jest odnowienie wielu przystanków kolejowych i uruchomienie nowych, aby poprawić dostępność transportu kolejowego. Zły stan przystanków kolejowych, ich lokalizacja w obszarach, które utraciły swoje znaczenie, widoczny jest w szczególności na trasie Gliwice – Bytom. Oczywiście nie bez znaczenia będą również kolejne przedsięwzięcia z zakresu integracji miejskiego transportu zbiorowego KZK GOP i regionalnej komunikacji kolejowej. Integracja najogólniej prowadzić będzie do poprawy dostępności kolei i tym samym jest szansą na zwiększenie udziału transportu kolejowego w obsłudze komunikacyjnej Metropolii. W Gliwicach większe znaczenie mają przystanki Gliwice Łabędy, Gliwice Centrum oraz Gliwice Sośnica. Poszczególne dworce/przystanki można scharakteryzować następująco:

1. **Gliwice Sośnica.** Przystankowa infrastruktura kolejowa – perony zniszczone, budynki po starej stacji zniszczone. Obecnie przystanek kolejowy nie jest obsługiwany przez linie kolejowe. Generatory ruchu - w odległości ok. 600 metrów skupisko (ok. 7) dużych bloków mieszkalnych. W pobliżu miejsca projektowanej stacji znajduje się teren możliwy do adaptacji na pętlę autobusową.
2. **Gliwice Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego.** Przystankowa infrastruktura kolejowa: w miejscu starej stacji zniszczona i zarośnięta roślinnością. Dojście do peronów i tunelem o małym przekroju pod torami na drugą stronę niebezpieczne (teren na uboczu). Dogodniejsze miejsce na ewentualną stację znajduje się w odległości ok. 100 metrów (w kierunku do Gliwic). Są tam zabudowania kolejowe i miejsce na perony. Obecnie na stacji nie zatrzymują się żadne pociągi. Generatory ruchu - w pobliżu stacji nie ma dużych skupisk mieszkalnych, zabudowa rozproszona. Najbliższa większa zabudowa mieszkalna znajduje się w rejonie ulicy Chorzowskiej, lecz dojście do stacji byłoby utrudnione (konieczność okrężnej drogi przez wiadukt).
3. **Gliwice Centrum.** Przystankowa infrastruktura kolejowa: w dobrym stanie, aczkolwiek wymagająca remontu. Rozpoczęcie remontu dworca PKP oraz przebudowa najbliższego jego otoczenia planowane jest na 2011 rok, a zakończenie w 2013 roku modernizacji układu peronowo-torowego. Lokalizacja stacji i w przyszłości węzła przesiadkowego w centrum miasta powodować powinna duże wykorzystanie przez pasażerów. Obecnie w kolejowym ruchu regionalnym z gliwickiego dworca odjeżdża dziennie kilkadziesiąt pociągów. Generatory ruchu: lokalizacja dworca w centrum miasta i w pobliżu przystanków autobusowych stwarza dogodne warunki na przesiadkę pomiędzy autobusami i pociągami. Po przebudowie otoczenia dworca warunki te ulegną jeszcze dalszej poprawie. Dostępne dla mieszkańców i pasażerów przejście pod peronami na drugą (północną) stronę dworca/miasta łatwe dojście piesze do Centrum Handlowego Forum oraz w przyszłości do obiektu (Fokus), który ma powstać na terenie byłej Huty Gliwice.
4. **Gliwice Osiedle Kopernika.** Przystankowa infrastruktura kolejowa: obecnie poza torami kolejowymi brak jest jakiegokolwiek infrastruktury kolejowej. Projektowana stacja kolejowa oraz pozostała infrastruktura (dojście, parking itp.) musiałaby być zlokalizowana na terenie, gdzie obecnie znajdują się ogródki działkowe, bądź garaże. Generatory ruchu: lokalizacja projektowanej stacji przy Os. Kopernika które jest dużym osiedlem mieszkaniowym, oddalona byłaby od najbliższych bloków o kilkaset metrów. W pobliżu obecnego przystanku autobusowego znajduje się teren na małą pętlę autobusową.

5. **Gliwice Łabędy (k. Pyskowice).** Przystankowa infrastruktura kolejowa: w dość dobrym stanie, ale wymagająca remontu. Dziennie na stacji zatrzymuje się ok. 21 pociągów (11 w kierunku Pyskowic i 10 w kierunku Gliwic). Generatory ruchu: w bezpośredniej bliskości stacji znajduje się rozproszona zabudowa, nieco dalej (ok. 1 km) trochę większe osiedle mieszkaniowe (Os. Kosmonautów i Os. Literatów). Za budynkami stacji (wykorzystywanymi w celach handlowych) znajduje się plac z możliwością zorganizowania pętli dla autobusów. W pobliżu znajduje się przystanek autobusowy.
6. **Gliwice Kuźnica.** Przystankowa infrastruktura kolejowa: zlokalizowana jest w odległości ok. 20 m. od ul. Oświęcimskiej, jednakże dojście do stacji jest zarośnięte. Nie zatrzymują się tam obecnie żadne pociągi. Infrastruktura wymaga dużego remontu. Generatory ruchu: w odległości kilkuset metrów od stacji znajduje się brama wejściowa do zakładu Bumar Łabędy S.A. Przy bramie zlokalizowana jest pętla autobusowa obsługiwana przez 8 linii.

Z punktu widzenia rozwoju transportu zbiorowego, w tym w szczególności komunikacji szynowej istotne znaczenie będzie miał dworzec PKP w Gliwicach. Zapewnić się powinno w tym obszarze możliwość przesiadek z miejskiego transportu zbiorowego oraz transportu indywidualnego.

Komunikację zbiorową uzupełnia oferta przedsiębiorstw PKS (m.in. PKS Gliwice Sp. z o.o., PKS Racibórz, PKS Rybnik), które zapewniają połączenia o zasięgu lokalnym i regionalnym do kilkudziesięciu miejscowości w Polsce. Dworzec autobusowy PKS zlokalizowany jest w sąsiedztwie dworca PKP, znajduje się na nim 7 stanowisk odjazdowych oraz kasa biletowa dla pasażerów. Przedsiębiorstwa PKS mają różny status własnościowy – PKS Gliwice sp. z o.o. to podmiot prywatny uzyskujący z budżetu państwa jedynie refundację utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych. Stąd wykonywane są jedynie połączenia pozwalające na uzyskanie rentowności. Odjazdy są sprzed dworca kolejowego w Gliwicach.

Przewoźnicy działający poza systemem KZK GOP

Dodatkowo na terenie gminy przewozy pasażerów realizowane są przez mikrobusy/minibusy poza systemem KZK GOP. Przewozy te wykonywane są bez dofinansowania ze środków publicznych, przewoźnicy wykonujący przewozy wybierają trasy jak i godziny odjazdów, tak aby środki uzyskiwane z opłat za przejazd pokrywały koszty. Należy jednak zwrócić uwagę, że przewoźnicy nie oferują biletów okresowych, ponadto nie udzielają zniżek, jak ma to miejsce w przypadku miejskiego transportu zbiorowego organizowanego przez KZK GOP. Konieczność uzyskiwania rentowności powoduje, że połączenia nie są zapewniane w sytuacji, gdy nie jest to opłacalne (np. w godzinach wieczornych, dniach wolnych od pracy, w relacjach o małych potokach pasażerskich). Są też sytuacje, że rozkład jazdy jest tak układany, aby odjazd następował przed

pojazdem funkcjonującym w systemie KZK GOP. Ponadto rozkłady jazdy często nie są publikowane, co utrudnia lub uniemożliwia pasażerom składanie reklamacji z tytułu niewykonania przewozów.

Przewoźnicy działający poza systemem KZK GOP uzupełniają ten system w zakresie oferty przewozowej minibusami, również o wiele szybciej reagują na pojawiające się potrzeby przewozowe, zwłaszcza te zmienne, do których dość trudno dostosować jest komunikację regularną. Uznając komplementarność przewozów wykonywanych przez wymienionych przewoźników należy stwierdzić, że wielkość przewozów liczona liczbą przewiezionych pasażerów nie jest znacząca. Można również negatywnie ocenić fakt nie wydawania potwierżeń/biletów w trakcie świadczenia usług przewozu.

4.7. Finansowanie miejskiego transportu zbiorowego

Gliwice finansują miejski transport zbiorowy wnosząc dotację ustaloną w planie finansowym KZK GOP zgodnie z zasadami zawartymi w Statucie KZK GOP. Dodatkowo miasto systematycznie dokapitalizowuje Spółkę PKM Gliwice Sp. z o.o., co umożliwia przyspieszenie wymiany taboru w tym podmiocie na nowocześniejszy.

W tabeli 5 przedstawiono wielkość pracy eksploatacyjnej oraz wielkość dotacji wnoszonych przez Gliwice oraz łącznie przez wszystkie gminy KZK GOP w latach 2005 - 2009. Widoczny jest znaczący wzrost publicznego finansowania (wnoszonych do KZK GOP dotacji) - w przypadku Gliwic w latach od 2005 do 2009 wzrost o ok. 60% (z poziomu 10.842.531 zł do 17.367.566 zł), w przypadku budżetu KZK GOP (po dokonaniu korekty związanej z przystąpieniem Piekar Śląskich i Pyskowiec), wzrost wpłat z gmin w analogicznym okresie czasu wyniósł prawie 77%. W latach od 2005 do 2007 wzrost dotacji wnoszonej przez Gliwice wyniósł ok. 27%, a dla całości KZK GOP ok. 25%. W okresie od 2008 do 2009 wzrost wielkości wpłat wnoszonych do KZK GOP w przypadku Gliwic wyniósł 9,5%, a w przypadku całości KZK GOP 20,5%. Wprowadzenie nowego systemu rozliczeń (uzależnionego od dochodowości linii), a także zmiany trakcji spowodowały, że w ostatnich dwu latach wzrost dopłat do miejskiego transportu zbiorowego organizowanego przez KZK GOP wnoszonych przez Gliwice, jest mniejszy niż wzrost łączny liczone dla wszystkich gmin tworzących KZK GOP. Można przyjąć że tendencja ta utrzyma się przez najbliższe lata - część zmian oferty przewozowej w Gliwicach wprowadzona została w III kw. 2009 roku, stąd pełne korzyści finansowe z tytułu wprowadzonych zmian w ofercie, będą dopiero widoczne w rozliczeniu 2010 roku. Ponadto określanie wielkości dotacji wyłącznie (w 100%) od dochodowości linii w danej gminie, nastąpi dopiero 2012 roku, w 2011 roku przy obliczaniu wielkości dofinansowania z

poszczególnych gmin uwzględnia się dwa czynniki - 25% dotacji zależy od pacy eksploatacyjnej, a 75% dotacji od parametru związanego z dochodowością linii transportu zbiorowego.

Tabela 5. Podstawowe dane o wielkości pracy eksploatacyjnej i dofinansowaniu transportu zbiorowego Gliwic i KZK GOP

		2005 rok	2006 rok	2007 rok	2008 rok	Zmiana (2008/2007)	2009 rok	Zmiana (2009/2008)
Gliwice	Wielkość dotacji gminy (rozliczenie) zł	10 842 531	12 287 059	13 800 508	15 860 551	14,9%	17 367 566	9,5%
	Praca eksploatacyjna wykonana taborem autobusowym wzkm	6 333 052	6 365 192	6 500 034	6 382 703	-1,8%	6 426 585	0,7%
	Praca eksploatacyjna wykonana taborem tramwajowym wzkm	731 586	725 217	735 026	719 553	-2,1%	481 258	-33,1%
	Razem wykonana praca eksploatacyjna wzkm	7 064 638	7 090 408	7 235 060	7 102 256	-1,8%	6 907 843	-2,7%
	Dotacja w przeliczeniu zł/wzkm	1,53	1,73	1,91	2,23	17,1%	2,51	12,6%
Razem gminy KZK GOP	Wielkość dotacji gmin KZK GOP (rozliczenie) zł	125 832 000	141 200 000	157 332 000	190 059 141	20,8%	228 979 449	20,5%
	Praca eksploatacyjna wykonana taborem autobusowym wzkm	62 967 797	63 223 023	64 010 716	64 522 713	0,8%	66 770 126	3,5%
	Praca eksploatacyjna wykonana taborem tramwajowym wzkm	19 020 210	18 258 289	18 472 225	18 096 584	-2,0%	17 184 181	-5,0%
	Razem wykonana praca eksploatacyjna wzzkm	81 988 007	81 481 312	82 482 941	82 619 297	0,2%	83 954 307	1,6%
	Dotacja w przeliczeniu zł/wzkm	1,53	1,73	1,91	2,30	20,6%	2,73	18,6%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KZK GOP

W tabeli 6 przedstawiono dla 2009 roku liczbę wzkm oraz niedobory finansowe generowane przez komunikację autobusową i tramwajową w gminach KZK GOP. W komunikacji tramwajowej wykonano w 2009 roku 17,184 mln wzkm, co stanowi nieco ponad 20% ogółu wzkm w KZK GOP, dofinansowanie tej trakcji wyniosło ponad 90,830 mln zł, co stanowi prawie 40% dopłat wniesionych do KZK GOP. Jednocześnie w komunikacji autobusowej odpowiednio 80% wzkm generuje nieco ponad 60% ogółu dopłat.

Tabela 6. Liczba wzkm i wynik finansowy w podziale na autobusy i tramwaje (za 2009 rok)

Lp	Gmina	Liczba wzkm			Wynik finansowy (zł)		
		Autobus	Tramwaj	Razem	Autobus	Tramwaj	Razem
1	Będzin	3 113 437	761 367	3 874 804	-8 561 756	-4 497 582	-13 059 338
2	Bobrowniki	831 369	0	831 369	-2 272 580	0	-2 272 580
3	Bytom	4 687 060	2 402 911	7 089 971	-8 797 656	-12 828 610	-21 626 266
4	Chełm Śląski	230 028	0	230 028	-761 200		-761 200
5	Chorzów	2 753 758	1 381 905	4 135 663	-4 005 093	-6 531 069	-10 536 162
6	Czeladź	1 151 601	114 244	1 265 845	-2 695 200	-688 626	-3 383 826
7	Dąbrowa Górnicza	5 669 877	885 297	6 555 174	-15 643 594	-5 334 570	-20 978 165
8	Gierałtowiec	610 607	0	610 607	-1 439 951	0	-1 439 951
9	Gliwice	6 426 585	481 258	6 907 843	-13 229 460	-2 665 017	-15 894 477
10	Imielin	131 745	0	131 745	-402 476	0	-402 476
11	Katowice	13 886 559	4 361 462	18 248 021	-24 505 821	-21 312 570	-45 818 391
12	Knurów	919 612	0	919 612	-2 414 915	0	-2 414 915
13	Mysłowice	2 902 063	176 602	3 078 665	-7 479 393	-911 201	-8 390 594
14	Piekary Śląskie	2 419 664	0	2 419 664	-4 134 101	0	-4 134 101
15	Psary	701 315	0	701 315	-2 190 044	0	-2 190 044
16	Pyskowice	368 623	0	368 623	-799 455	0	-799 455
17	Radzionków	452 198	0	452 198	-926 628	0	-926 628
18	Ruda Śląska	4 779 674	904 035	5 683 709	-6 873 046	-5 116 327	-11 989 372
19	Siemianowice Śl.	2 311 757	56 150	2 367 907	-3 825 277	-322 737	-4 148 013
20	Siewierz	535 885	0	535 885	-1 376 829	0	-1 376 829
21	Sławków	218 874	0	218 874	-614 210	0	-614 210
22	Sosnowiec	6 391 974	2 526 661	8 918 635	-15 904 003	-14 562 088	-30 466 091
23	Świętochłowice	544 022	946 750	1 490 772	-816 763	-4 206 434	-5 023 197
24	Wojkowice	549 697	0	549 697	-1 635 170	0	-1 635 170
25	Zabrze	4 182 142	2 185 539	6 367 681	-6 844 409	-11 853 589	-18 697 998
	RAZEM	66 770 126	17 184 181	83 954 307	-138 149 030	-90 830 419	-228 979 449

Źródło: Opracowanie na podstawie Uchwały Zarządu KZKGOP nr 29/2010 z dnia 11.05.2010r. w sprawie rozliczenia dotacji gmin członkowskich KZK GOP za 2009 rok.

5. Zamierzenia strategiczne Miasta oraz innych podmiotów mające wpływ na rozwój transportu zbiorowego w Gliwicach

5.1. Polityka transportowa UE oraz Polski

Aktualnie obowiązująca polityka transportowa Unii Europejskiej zawarta jest w **Białej Księdze Transportu z 2001 roku**⁵⁵. Ze względu na kończący się okres jej obowiązywania (2010), prowadzonych jest wiele prac i przygotowywanych opracowań, mających być pomocnymi do oceny realizacji dokumentu z 2001 roku oraz przygotowania polityki transportowej i strategii rozwoju transportu UE na kolejne lata. Szczególną uwagę zwraca się na transport miejski, w miastach bowiem koncentrują się negatywne skutki zewnętrzne transportu, mające wpływ na większość ludności UE. Tworzone są scenariusze rozwojowe transportu na kolejne dziesięciolecia⁵⁶. Oczekuje się, że podczas decyzji związanych z rozwojem systemów transportowych, szczególne miejsce będą miały zagadnienia ochrony środowiska i minimalizacji negatywnych oddziaływań powodowanych przez transport. Służyć ma temu m.in. rozwijanie intermodalności podczas przewozów, rozwiązania z zakresu Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS), polityka efektywnych opłat transportowych, rozwój badań i technologii ukierunkowanych na czysty i sprawny transport. Oczekuje się poprawy jakości usług transportowych oraz realizacji średnio i długoterminowych przedsięwzięć prośrodowiskowych dla zrównoważonego systemu transportowego⁵⁷. Oczekuje się, że systemy transportowe, również systemy transportu miejskiego będą oferowały dobrej jakości usługi i tym samym zapewnią mobilność mieszkańcom, jednocześnie nie degradując środowiska miejskiego.

W 2006 roku dokonano **przeglądu europejskiej polityki transportowej**⁵⁸. W dokumencie uznano, że polityka zrównoważonego transportu UE zmierza do tego, aby systemy transportowe spełniały ekonomiczne, społeczne i środowiskowe potrzeby społeczeństwa. Efektywne systemy transportu są niezbędne dla rozwoju Europy - mają istotny wpływ na wzrost gospodarczy, rozwój społeczny oraz środowisko. Mobilność towarów i osób jest niezbędnym elementem konkurencyjności europejskiego przemysłu i usług. Ponadto mobilność jest jednym z istotnych przywilejów lub wręcz prawem mieszkańców UE.

⁵⁵ Europejska polityka transportowa do 2010 roku. Czas na decyzje. Op. cit.

⁵⁶ TRANSvisions. Final Report. Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 Year Horizon. Op. cit.

⁵⁷ Europejska polityka... op. cit.

⁵⁸ Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001r., Komisja Europejska, Bruksela 2006.

Postanowienia **Białej Księgi Transportu z 2001** roku dotyczą wszystkich gałęzi transportu, w tym w szczególności ponadnarodowych sieci transportowych. Zagadnienia koncentrujące się na systemach transportowych miast znalazły się z przygotowanej w wyniku licznych dyskusji **Zielonej Księgi z 2007 roku, dotyczącej zagadnień mobilności w miastach**⁵⁹. Dokument ten formułuje obszary problemowe dotyczące funkcjonowania transportu w miastach oraz proponuje stosowanie określonych narzędzi. Można stwierdzić, że propozycje zawarte w Zielonej Księdze mówią o możliwości i konieczności wsparcia miast w realizacji zrównoważonego transportu – z poziomu wspólnotowego i krajowego. Problemy związane z negatywnymi skutkami rozwoju transportu najsilniej wpływają na funkcjonowanie miast, nie sposób przecenić znaczenia sprawnego miejskiego transportu zbiorowego dla rozwoju miast, tworzenia dobrych warunków życia w miastach i ich rozwoju gospodarczego. To ludzie wybierają miasta, w których chcą mieszkać, a inwestorzy miasta w których zamierzają prowadzić działalność gospodarczą. Dobry system transportowy jest tym, co ceni się w miastach. Miejski transport zbiorowy ma wpływ na łatwość i dogodność przemieszczeń, jest także ważnym czynnikiem ograniczania ruchu samochodów osobowych, a tym samym negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie.

Zielona Księga „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” koncentruje się na następujących problemach i kierunkach działań:

- upłynnienie ruchu w mieście (uatrakcyjnienie alternatywnych do samochodu osobowego sposobów przemieszczania się – transport zbiorowy, ale też ruch pieszy i rowerowy, optymalizacja wykorzystania samochodów osobowych),
- rozwój zielonych miast (ograniczanie emisji spalin z środków transportowych, ekologiczne i energooszczędne pojazdy, uspokojenie i ograniczanie ruchu w ścisłych centrach miast),
- inteligentny transport miejski (zarządzanie mobilnością z wykorzystaniem systemów ITS przy poborze opłat, lepszej informacji dla pasażerów),
- poprawa dostępności transportu miejskiego (atrakcyjny miejski transport zbiorowy, wprowadzający innowacyjne rozwiązania, dostępny też dla osób niepełnosprawnych, o porównywalnym z samochodem osobowym czasie podróży, szanujący prawa pasażerów),
- bezpieczny i niezawodny transport miejski (oczekiwanie poprawy szeroko rozumianego bezpieczeństwa podczas korzystania z transportu miejskiego – bezpieczeństwo związane z ruchem pojazdów ale też na przystankach, w pojazdach),
- wzbogacanie wiedzy (poprawa kwalifikacji osób zarządzających systemami transportu miejskiego oraz danych o mobilności mieszkańców),

⁵⁹ Zielona Księga. W kierunku nowej kultury mobilności w mieście. Op. cit.

- finansowanie transportu miejskiego (finansowanie publiczne ale również wykorzystanie środków UE, realizacja przedsięwzięć w formie partnerstwa publiczno-prywatnego oraz środków pochodzących z opłat za parkowanie lub płatny wjazd do centrów miast).

Po publikacji Zielonej Księgi Komisja Europejska przygotowała kilka komunikatów, w tym: **„Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu”**⁶⁰ oraz **„Plan działania na rzecz mobilności w miastach”**⁶¹. Tendencjami i tym samym wyzwaniem są⁶²:

- starzenie się społeczeństwa (wpływ na finanse publiczne, zjawisko starzenia będzie generowała zapotrzebowanie na środki na opłacanie emerytur, świadczeń zdrowotnych i pielęgniarstwa i tym samym wyznaczy limit środków dostępnych na transport),
- migracja i mobilność wewnątrz kraju (saldo migracji zwiększy liczbę mieszkańców UE, migranci będą również pogłębiać związki i przemieszczenia pomiędzy Europą i krajami/kontynentami sąsiadującymi),
- wyzwania związane z ochroną środowiska (UE przyjęła pakiet klimatyczno-energetyczny, w którym celem jest zmniejszenie o 20% emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do 1990 roku, transport odgrywa istotną rolę w realizacji tego celu),
- wzrastający niedobór paliw kopalnianych (w nadchodzących dziesięcioleciach przewiduje się wzrost ceny ropy i innych paliw kopalnych ze względu na zwiększający się popyt i wyczerpywanie się tańszych w eksploatacji źródeł wydobywania, negatywny wpływ na środowisko naturalne pogłębi się, gdyż tradycyjne źródła wydobywania zostaną zastąpione źródłami powodującymi o wiele większe zanieczyszczenie), konieczne staje się przejście na gospodarkę niskoemisyjną, energię odnawialną, której koszty wytwarzania spadną dzięki postępowi technicznemu i masowej produkcji,
- urbanizacja (korzyści skali są głównym czynnikiem urbanizacji, jednak w miastach też koncentrują się problemy transportowe),
- światowe tendencje wpływające na europejską politykę transportową (transport poza Europą wzrośnie o wiele bardziej niż wewnątrz Europy, wielkość handlu zagranicznego i przemieszczeń ludzi będzie znacząco rosła).

Widoczne jest zatem koncentrowanie się działań UE na zapewnieniu możliwości i łatwości poruszania się w miastach, przy jednoczesnym ograniczaniu negatywnych skutków transportu.

⁶⁰ Komunikat Komisji. KOM(2009) 279 wersja ostateczna, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela, 17.6.2009.

⁶¹ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. Komunikat Komisji KOM(2009) 490 wersja ostateczna, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela, 30.9.2009.

⁶² Komunikat Komisji. KOM(2009) 279 wersja ostateczna. Op. cit.

Proponuje się stosowanie wielu narzędzi, ograniczania emisji przez eksploatację niskoemisyjnych pojazdów, podnoszenie jakości usług transportu zbiorowego, ale też promowanie i rozwój przemieszczeń pieszych lub rowerami.

W „**Polityce transportowej państwa na lata 2006-2025**” przyjętej przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005 roku, wśród dziesięciu priorytetów znalazły się dwa, bezpośrednio odnoszące się do transportu w miastach⁶³:

- poprawa jakości transportu w miastach, w tym poprzez wzrost konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego, poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych,
- poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego w obszarach metropolitalnych i regionach, w tym przez wprowadzanie ułatwień i zachęt (współfinansowanie) dla organizowania sieci kolei aglomeracyjnych, wymiany taboru, rozbudowy i modernizacji stanu technicznego infrastruktury.

W dokumencie stwierdza się, że głównym zadaniem polityki transportowej państwa powinno więc być wsparcie samorządów miast w realizacji polityki zrównoważonego rozwoju⁶⁴. W dalszej części polityki zdefiniowano następujące, przewidywane instrumenty polityki państwa w odniesieniu do transportu w miastach, wśród których można wymienić⁶⁵:

- wprowadzenie obowiązku formułowania polityki transportowej samorządów terytorialnych (szczególnie dużych miast i dla obszarów metropolitalnych) oraz wsparcie przez rząd tworzenia strategii rozwoju miasta i powiązanego z nią systemu transportowego z uwzględnieniem zasady zawartego i zrównoważonego miasta i systemu transportowego,
- wprowadzenie obowiązku analiz ruchowych i parkingowych dla planów zagospodarowania przestrzennego i innych dokumentów oraz uzasadnień decyzji, skutkujących istotnymi zmianami w systemie transportowym,
- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych,
- promowanie i wspomaganie w dużych miastach roli transportu szynowego poprzez współfinansowanie projektów modernizacji tras i wymiany taboru w ramach projektów rządowo-samorządowych oraz wsparcie środkami UE,
- promowanie i wspieranie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- promowanie roweru jako ekologicznego środka transportu, w tym przez wspieranie rozwoju sieci

⁶³ Polityka Transportowa na lata 2006-2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005, s. 12-13.

⁶⁴ Tamże, s. 29.

⁶⁵ Tamże, s. 29-30.

- dróg rowerowych,
- promowanie rozwiązań zmniejszających uciążliwość ruchu ciężarowego (w tym dostawczego),
 - tworzenie warunków dla dostosowywania systemów transportowych miast do potrzeb osób niepełnosprawnych,
 - promowanie innowacyjnych rozwiązań technicznych (w tym szeroko pojętej telematyki i ITS),
 - tworzenie i upowszechnianie standardów technicznych (np. w zakresie: projektowania, utrzymania dróg, ulic i parkingów w mieście, systemów informacji, systemów opłat, itp.),
 - wspieranie i upowszechnianie działań prowadzących do zmiany podziału zadań przewozowych w miastach na rzecz zrównoważonych form podróżowania.

Pozytywnie można ocenić treść sformułowanych priorytetów oraz deklarację wsparcia samorządów terytorialnych w realizacji polityki zrównoważonego rozwoju. Jednak zdecydowana większość narzędzi sprowadza się do opracowań lub promocji, co wydaje się zbyt zachowawczym w stosunku do tak istotnego obszaru, jakim jest transport miejski.

5.2. Strategia rozwoju województwa śląskiego i Metropolii Górnośląskiej

Przygotowanych zostało kilka dokumentów obejmujących swoim zakresem strategię rozwoju województwa śląskiego, w tym też Metropolię Górnośląską w zakresie transportu. Podstawowym dokumentem na szczeblu regionalnym jest **„Strategia rozwoju województwa śląskiego „Śląskie 2020”**. Strategia została przyjęta przez Sejmik Województwa Śląskiego uchwałą III/47/1/2010 na posiedzeniu w dniu 17 lutego 2010 roku. Przyjęta strategia, stanowi aktualizację **Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego na lata 2000-2020** przyjętej przez Sejmik Województwa Śląskiego 4 lipca 2005 roku. Zagadnienia transportu miejskiego ujęte są w kierunku działań B.3.4: Rozwój i modernizacja komunikacji publicznej obszarów miejskich. Stwierdza się, że „komunikacja publiczna jest składową systemu transportowego województwa, wywierającą istotny wpływ na sposób przemieszczania się jego mieszkańców oraz stanowi istotny element decydujący o możliwościach dostępu do regionalnych usług publicznych, zlokalizowanych głównie w centrach największych ośrodków miejskich regionu. Unowocześnienie i zintegrowanie różnych form komunikacji publicznej powinno doprowadzić do zwiększenia mobilności ludzi, otwierając tym samym możliwość tworzenia regionalnego rynku pracy. Konieczny jest wzrost jakości usług świadczonych przez transport publiczny dokonujący się poprzez modernizację istniejących oraz rozwój nowych form komunikacji pasażerskiej. Poprawi to stan bezpieczeństwa podróżowania oraz umożliwi szybkie przemieszczanie się mieszkańców na obszarze województwa, poprawiając spójność terytorialną całego obszaru województwa. Do głównych typów działań w zakresie tego kierunku zaliczyć należy m.in.:

- prowadzenie studiów i analiz dla rozwoju transportu publicznego;
- rozbudowę i modernizację obiektów i infrastruktury szynowej transportu publicznego;
- poprawę jakości taboru publicznego transportu autobusowego i szynowego;
- koordynację sieci połączeń i rozkładów jazdy komunikacji publicznej;
- wprowadzenie wspólnego biletu dla różnych środków transportu publicznego, w tym z wykorzystaniem elektronicznej karty usług publicznych;
- tworzenie punktów i węzłów przesiadkowych oraz miejsc typu „park and ride” na obrzeżach miast i „park and walk” na obrzeżach centrów miast zintegrowanych z transportem publicznym oraz systemem ścieżek rowerowych;
- organizację ruchu transportu publicznego;
- promocję i rozwój infrastruktury rowerowej;
- wspieranie integracji systemów transportu zbiorowego aglomeracji miejskich⁶⁶.

Zapisy „**Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego**”, a zwłaszcza polityki przestrzennej w zakresie infrastruktury transportowej polegać ma na ukształtowaniu funkcjonalnym systemów infrastruktury technicznej i transportowej, ograniczające zagrożenia dla środowiska i zdrowia i poprawy bezpieczeństwa warunków inwestowania, integracji województwa oraz wzrostu jego europejskiej konkurencyjności⁶⁷. Zasady realizacji polityki przestrzennej, mają polegać na⁶⁸:

- lokalizowaniu inwestycji infrastruktury transportowej i technicznej głównie w korytarzach transportowo-osadniczych z uwzględnieniem uwarunkowań środowiskowych,
- edukowaniu konieczności podróży,
- priorytetowej realizacji inwestycji zapewniających sprawne powiązania między podstawowymi węzłami sieci osadniczej.

Kolejnym dokumentem jest „**Strategia Rozwoju Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii Silesia do 2025 r.**”⁶⁹ przygotowana przez Górnośląski Związek Metropolitalny (GZM), którego członkiem są również Gliwice. Strategia przyjęta została uchwałą nr 49/2010 z dnia 30 marca 2010 roku, przez Zgromadzenie Górnośląskiego Związku Metropolitalnego. Strategia przedstawia wizję rozwoju oraz wskazuje sposób jej osiągania w wieloletniej perspektywie czasowej. W przypadku Strategii GZM jednym z istotnych, wyodrębnionych punktów, zagadnień jest infrastruktura

⁶⁶ Strategia rozwoju województwa śląskiego „Śląskie 2020”. Województwo Śląskie, Katowice luty 2010. Witryna internetowa Województwa Śląskiego www.silesia-region.pl

⁶⁷ Plan zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego, Marszałek Województwa Śląskiego, Katowice 2004, s. 80.

⁶⁸ Tamże.

⁶⁹ Witryna internetowa Górnośląskiego Związku Metropolitalnego www.gzm.org.pl

metropolitalna, z której dodatkowo wyszczególniono transport publiczny.

W Strategii zidentyfikowano stan istniejący w zakresie transportu publicznego, ponadto przeprowadzono analizę SWOT. W przeprowadzonej analizie SWOT przedstawiono:

- szanse wśród których wymieniono m.in.: możliwość pozyskania finansowania ze źródeł zewnętrznych, potencjał demograficzny, budowę systemu szynowego o parametrach tramwaju szybkiego,
- zagrożenia wśród których wymieniono m.in.: zmniejszająca się liczbę pasażerów korzystających z usług komunikacji miejskiej, możliwość konfliktów wśród członków GZM w związku z trudnością pogodzenia celów poszczególnych gmin i całej organizacji,
- mocne strony wśród których wymieniono m.in.: dużą dostępność do usług komunikacji miejskiej, możliwość wykorzystania terenów przemysłowych do rozwoju infrastruktury transportowej,
- słabe strony wśród których wymieniono brak jednego podmiotu zarządzającego komunikacją miejską, brak wspólnego biletu i integracji poszczególnych systemów transportowych (lokalnego i regionalnego).

W wyniku identyfikacji stanu istniejącego oraz analizy SWOT zostały określone priorytety cele strategiczne, cele operacyjne, kierunki działań i działania. W przypadku priorytetu C Transport i Komunikacja, jednym z celów strategicznych jest „zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozach pasażerskich”. Cele operacje służące realizacji celu strategicznego to zwiększenie jakości usług w komunikacji zbiorowej oraz efektywniejsze zarządzanie. Wśród kierunków działań są m.in.:

- wprowadzenie wspólnego biletu,
- stworzenie zintegrowanego systemu transportu szynowego,
- polepszenie poziomu jakościowego infrastruktury.

Jako mierniki realizacji tego celu proponuje się m.in. określenie liczby osób korzystających z komunikacji miejskiej czy też długość nowej bądź zmodernizowanej sieci tramwajowej/kolejowej.

W „**Strategii działania KZK GOP na lata 2008 – 2020**” przyjętej uchwałą Zgromadzenia KZK GOP NR XCIV/50/2008 z dnia 2 grudnia 2008 r.⁷⁰ określono wizję, cele i kierunki działań Związku w latach 2008 do 2020. Zgodnie z przyjętą wizją KZK GOP jest publicznym organizatorem transportu zbiorowego w Aglomeracji Górnośląskiej. Celem strategicznym KZK GOP jest „efektywne świadczenie usług komunikacyjnych dla mieszkańców Aglomeracji przy wykorzystaniu przede wszystkim mechanizmów rynkowych i zgodnie z polityką samorządów terytorialnych tworzących Związek” W ten sposób KZK GOP dąży do zapewnienia efektywności organizowanych

⁷⁰ Witryna internetowa KZK GOP www.kzkgop.com.pl

usług transportowych - przy sparametryzowanym poziomie jakościowym i ilościowym usług transportowych, oznacza to orientację na racjonalizację wydatkowania środków finansowych. KZK GOP swój główny cel realizuje przy wykorzystaniu mechanizmów rynkowych, co oznacza akceptację otwierania rynku zleceń przewozowych KZK GOP oraz konkurencyjny dobór wykonawców przewozów⁷¹.

Strategia KZK GOP jest realizowana w 6 głównych obszarach, są to obszar przewozów, sprzedaży usług, finansów, integracji transportu, rozwoju systemów teleinformatycznych, kształtowania relacji z otoczeniem. W każdym z obszarów określone zostały kierunki działań, składają się one na realizację wymienionego wcześniej celu strategicznego.

Dokumenty przygotowane na szczeblu UE, państwa oraz województwa/metropolii najogólniej wskazują kierunki rozwoju miejskiego transportu zbiorowego. Oczekuje się, że miejski transport zbiorowy będzie oferował wysoką jakość usług i w ten sposób będzie konkurencyjny do przemieszczeń samochodami osobowymi. Pozwoli to zapewnić zrównoważony rozwój systemów transportowych miast, gdzie nie dominują przemieszczenia mieszkańców samochodami osobowymi, ale też transportem zbiorowym. Narzędziami i działaniami mającymi pozwolić na poprawę atrakcyjności i jakości miejskiego transportu zbiorowego to przede wszystkim dobra oferta przewozowa, pozwalająca na szybkie sprawne przemieszczanie się, wysokie standardy usług, uzyskiwane poprzez wykorzystanie technologii informatycznych, integracja transportu oraz zapewnienie bezpieczeństwa podczas oczekiwania lub przejazdu środkami transportu zbiorowego.

5.3. Strategia Gliwic

Wśród dokumentów, które dotyczą bezpośrednio miasta Gliwice można wymienić „**Strategię zintegrowanego i zrównoważonego rozwoju miasta Gliwice do roku 2022**” przyjętej Uchwałą Rady miejskiej w Gliwicach Nr XII/368/2007 z dnia 22 listopada 2007 roku⁷². W tym dokumencie zawarto wizję rozwoju miasta Gliwice, tj. oczekiwań jak miasto będzie rozwinięte w roku 2022. Realizacji wizji rozwoju oznacza (zgodnie z zawartymi w dokumencie zapisami) koncentrację na 5 priorytetach:

1. Budowa nowoczesnych struktur gospodarczych
2. Podwyższanie poziomu życia w mieście
3. Rozwijanie funkcji metropolitalnych
4. Wzmacnianie atrakcyjności przestrzeni miejskiej
5. Budowa społeczeństwa obywatelskiego

⁷¹ Ibid.

⁷² Witryna internetowa Urzędu Miejskiego w Gliwicach www.um.gliwice.pl

W stosunku do każdego z priorytetów zostały sformułowane cele strategiczne oraz zawartość celu. Oprócz zagadnień związanych z szeroko rozumianym rozwojem miasta m. in. z rozwojem infrastruktury komunikacyjnej, zawarto również zapisy związane z transportem zbiorowym. I tak w priorytecie strategicznym: Podwyższanie poziomu jakości życia, Cel Strategiczny 2.1. *„Wysoki standard życia, wyróżniający pozytywnie Gliwice w Aglomeracji Górnośląskiej, odpowiadający poziomowi występującemu w miastach europejskich”* - w zawartości celu zapisano m. in. rozwój systemu komunikacji zbiorowej. Ponadto w programie operacyjnym 8: *„Wszystkie drogi prowadzą do Gliwic”* jako punkt 8.4 wpisano: *„Nowoczesny transport zbiorowy”*. Jako sektor zaangażowany w ten projekt wskazano samorząd, natomiast miernikiem realizacji projektu powinna być liczba pasażerów miejskiego transportu zbiorowego. Projekt został zaklasyfikowany jako projekt typu B, czyli zakłada się podjęcie działań w drugiej fazie strategii, czyli w krótkim horyzoncie.

Kolejnym dokumentem związanym z zagadnieniami zagospodarowania przestrzennego oraz kierunkami rozwoju miasta Gliwice jest: **„Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gliwice”**. Dokument ten został przyjęty uchwałą nr XXXI/956/2009 Rady Miejskiej w Gliwicach z dnia 17 grudnia 2009 roku. Zgodnie z ustaleniami w okresie perspektywnym system komunikacyjny miasta Gliwice tworzony będzie przez następujące podsystemy komunikacji kołowej, kolejowej, wodnej, lotniczej, rowerowej i pieszej. Dopuszcza się inne formy komunikacji szynowej. Ogólny cel prowadzonej polityki transportowej sprowadza się do uzyskania społecznie akceptowanego przez użytkowników poziomu obsługi transportowej przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów transportu, zagrożenia zdrowia i życia uczestników ruchu oraz szkodliwego oddziaływania na środowisko. Jest jednak wiele czynników, które wpływają na sposób przełożenia tego celu na programy działań. Należą do nich na bieżąco pojawiające się problemy transportowe miasta, organizacja życia publicznego, stan motoryzacyjnej i ekologicznej świadomości społeczeństwa, rola rachunku ekonomicznego w planowaniu przedsięwzięć. Ważne jest przy tym, że nie ma praktycznej możliwości rozbudowy ulic w obrębie zwartej zabudowy oraz nadażenia z rozbudową dróg za rosnącą motoryzacją indywidualną⁷³.

W dokumencie znajdują się następujące ustalenia⁷⁴:

1. **„Obsługa transportu pasażerskiego.** Głównym węzłem transportu pasażerskiego, w obrębie którego należy dążyć do integracji wszystkich środków transportu, powinien być obszar Centrum Komunikacyjnego w rejonie dworców PKP i PKS.

⁷³ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gliwice. Część B Ustalenia. Załącznik nr 2 do uchwały nr XXXI/956/2009 Rady Miejskiej w Gliwicach z dnia 17 grudnia 2009 roku. Miasto Gliwice, grudzień 2009.

⁷⁴ Ibid.

2. Zasady modernizacji regionalnego układu kolejowego. Przyjmuje się za układem regionalnym, funkcjonowanie i zasady modernizacji, poprzez:

- dostosowanie istniejących linii kolejowych PKP do parametrów technicznych wymaganych dla głównych międzynarodowych linii kolejowych zgodnie z umową AGC-E30 (Europejska Umowa o głównych międzynarodowych liniach kolejowych) oraz ważniejszych międzynarodowych linii przewozów kombinowanych według umowy AGTC (Europejska Umowa o Ważniejszych Międzynarodowych Liniach Transportu Kombinowanego i Obiektach Towarzyszących); w Gliwicach dotyczy to magistralnej linii nr 137 Kędzierzyn Koźle - Gliwice - Katowice, będącej odcinkiem linii CE-30 oraz magistrali kolejowej nr 135 Gliwice Łabędy - Pyskowice, będącej odcinkiem ważniejszej międzynarodowej linii przewozów kombinowanych CE-30. W obrębie miasta Gliwice również kształtowane mogą być trasy przewozów kombinowanych AGTC-CE- 65 z kierunku Tarnowskich Gór na kierunek Rybnik odcinkami linii nr: 132, 147, 141 i 672, (...),
- wykorzystanie istniejących linii kolejowych dla organizacji regionalnego systemu przewozów pasażerskich. Linie kolejowe: nr 135 dostosowuje się dla relacji regionalnych Opole - Gliwice - Katowice - Kraków, nr 141 do 147 dostosowuje się dla intensywnego i równoodstępowego ruchu pociągów pasażerskich wewnątrz Metropolii Śląskiej w relacjach: Gliwice - Zabrze Makoszowy - Katowice Ligota, Gliwice - Zabrze Biskupice - Bytom,
- (...) zakłada się, że dworzec kolejowy w Gliwicach będzie jednym z głównych węzłów przesiadkowych zintegrowanego systemu transportu pasażerskiego (...); Oznacza to potrzebę zapewnienia przestrzennych możliwości dla zorganizowania węzła przesiadkowego w rejonie dworca PKP dla funkcjonujących na terenie Gliwic środków transportu: kolei, autobusów i samochodów osobowych (...).

3. Wzrost znaczenia Kanału Gliwickiego i Portu Żeglugi Śródlądowej w systemie transportu Województwa Śląskiego. Przyjmuje się, że Kanał Gliwicki łączący Metropolię Śląską z Odrą będzie pełnił istotną funkcję w transporcie towarów, zwłaszcza masowych i wielkogabarytowych oraz, że wzrośnie znaczenie Portu Gliwickiego i jego otoczenia w systemie transportu Województwa Śląskiego (...).

4. Zasady modernizacji lotniska. Ze względu na ważne znaczenie lokalnych lotnisk dla funkcjonowania dużych aglomeracji miejskich zakłada się, że w Metropolii Śląskiej będą unowocześniane i w miarę możliwości rozbudowywane lotniska (...). Ponadto zakłada się, że lotnisko w Gliwicach będzie wykorzystane do przewozów pasażerskich i transportowych oraz w relacjach międzymiejskich (...).

- 5. Komunikacja zbiorowa.** (...) Wykorzystywane będą nowoczesne systemy i technologie. Ze względu na charakter przestrzennego rozwoju miasta, podstawowe znaczenie w obsłudze wewnętrznej mieć będzie autobus, wspomagany przez sieć tramwajową od granic z miastem Zabrze. Sieć autobusowa współpracować powinna z siecią kolejową. W komunikacji zewnętrznej istotną rolę powinna odgrywać kolej miejska Metropolii Śląskiej wraz z siecią przystanków.
- 6. Zaplecze motoryzacji.** Zakłada się uzupełnienie programu stacji paliw, zaplecza obsługi technicznej i garaży do poziomu zapewniającego właściwą obsługę motoryzacji przy wskaźniku: dla okresu perspektywicznego 450 – 500 sam.osob./1000 mieszkańców”.

„Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gliwice” oraz „Strategia zintegrowanego i zrównoważonego rozwoju miasta Gliwice do roku 2022” w zakresie systemu transportowego, koncentrują się na określeniu kierunków rozwoju układu drogowego. Powinno dążyć się do prowadzenia polityki transportowej, tak aby uzyskać społecznie akceptowany przez użytkowników poziomu obsługi transportowej przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów transportu, zagrożenia zdrowia i życia uczestników ruchu oraz szkodliwego oddziaływania na środowisko⁷⁵. Wśród istotnych czynników pozwalających na realizację polityki wymienia się organizację życia publicznego, stan motoryzacyjnej i ekologicznej świadomości społeczeństwa oraz korzystanie z rachunku ekonomicznego podczas planowania przedsięwzięć. Zwraca się uwagę, że nie ma praktycznej możliwości rozbudowy ulic w obrębie zwartej zabudowy oraz nadążenia z rozbudową dróg za rosnącą motoryzacją⁷⁶. Jednak w dokumentach brak jest propozycji wykorzystania narzędzi prowadzenia polityki transportowej na szczeblu miasta, wynika to z ograniczeń prowadzenia polityki na szczeblu miasta, gdyż transport pasażerski organizowany przez KZK GOP lub podmioty wykonujące przewozy kolejowe, są to systemy zarządzane w skali Metropolii.

W opracowaniu wykonanym w maju 2009 roku przez Zespół Doradców Gospodarczych „TOR” pt. „**Wstępna koncepcja połączenia kolejowego w dwóch wariantach: relacji Sośnica – Pyskowice i relacji Sośnica – Łabędy oraz wpisanie ich w system komunikacji miejskiej na obszarze miasta Gliwice**”⁷⁷ została przedstawiona koncepcja stworzenia połączenia kolejowego (całkowita długość trasy wynosiłaby 15,5 km) pomiędzy przystankami Gliwice Sośnica a Pyskowice, w oparciu o istniejące linie kolejowe oraz stacje/przystanki istniejące, wymagające zbudowania bądź ponownego uruchomienia. W materiale założono, że część potoku pasażerów komunikacji miejskiej,

⁷⁵ Studium uwarunkowań... Część B. Ustalenia. Op. cit.

⁷⁶ Ibid.

⁷⁷ Wstępna koncepcja połączenia kolejowego w dwóch wariantach: relacji Sośnica Pyskowice i relacji Sośnica Łabędy oraz ich wpisanie w system komunikacji miejskiej na obszarze miasta Gliwice, ZDG „TOR” Sp. z o.o., Warszawa, maj 2009.

autobusów PKS, prywatnych oraz samochodów osobowych zostanie przejęta przez stworzone połączenie kolejowe.

Uruchomienie połączenia kolejowego umożliwiłoby obsługę obszarów zamieszkałych przez dużą liczbę mieszkańców, jak również na istotnych kierunkach przemieszczeń (Pyskowice, Gliwice Łabędy, os. Kopernika, centrum Gliwic i Sośnica). Mankamentem komunikacji kolejowej jest to, że jest ona dość mocno odsunięta od zabudowy mieszkaniowej oraz odległości międzyprzystankowe są większe niż w komunikacji autobusowej, stąd dostępność jest gorsza. Założono kursowanie pociągów z częstotliwością co 60 minut, przy czym w dni robocze w szczycie porannym i popołudniowym co 30 minut. Propozycję przedstawioną przez Zespół Doradców Gospodarczych „TOR” można traktować jako jeden z wariantów rozwoju systemów szynowych w połączeniu północno-zachodniej części miasta z jego centrum i dalej w kierunku wschodnim Metropolii.

Projektowane połączenie kolejowe z Pyskowic do Sośnicy po obecnym śladzie kolejowym przebiega przez obszary, na których znajdują się zróżnicowane generatory ruchu. Przy projektowanych stacjach (przystankach) Sośnica, os. Kopernika i w Łabędach znajdują się większe skupiska (osiedla mieszkaniowe), które są oddalone od projektowanych stacji od kilkuset metrów do ponad 1 km. Stan obecnie istniejącej infrastruktury torowej, przystankowej i drogowej w rejonie tych stacji wymaga przeprowadzenia dużych remontów, a nawet budowy infrastruktury od podstaw.

W okolicy projektowanej stacji ZNTK brak jest większych generatorów ruchu, co może spowodować małe zainteresowanie pasażerów komunikacją kolejową. Także w rejonie stacji Gliwice Kuźnica, gdzie w odległości kilkuset metrów znajduje się zakład Bumar Łabędy, aby zachęcić pasażerów do korzystania z kolei i przejścia z autobusów, należałoby zapewnić im wygodny dowóz i odwóz spod zakładu pracy do stacji kolejowej.

O ewentualnym powodzeniu inwestycji kolejowej (linia Pyskowice – Sośnica) decydować będzie przede wszystkim poziom oferty przewozowej, czyli częstotliwość kursowania, komfort podróży oraz taryfa, która powinna zachęcać do przesiadek pomiędzy różnymi trakcjami. Jednak właściwsze byłoby uatrakcyjnienie całego połączenia kolejowego relacji Pyskowice - Gliwice - Katowice – Sosnowiec i ewentualnie dalej w kierunku Zawiercia. Dzięki konkurencyjnemu, w porównaniu do autobusów, czasie przejazdu pomiędzy miastami zlokalizowanymi wzdłuż tej trasy i w połączeniu z odpowiednią taryfą (wspólnym biletem), kolej mogłaby przejąć duże potoki pasażerskie, w tym również te, relacji Pyskowice – Sośnica, korzystające obecnie z komunikacji autobusowej.

W opracowaniu zawarta jest propozycja wykorzystania istniejącej infrastruktury i/lub rozwoju transportu szynowego do obsługi połączeń o zasięgu miejskim i regionalnym. Bezdyskusyjna jest tu rola dworca kolejowego w Gliwicach jako węzła przesiadkowego pomiędzy

komunikacją autobusową i kolejową - dworzec w Gliwicach jest podstawowym miejscem rozpoczynania podróży lub przesiadek z samochodów osobowych lub autobusów na komunikację szynową. Ponadto dokonany został szacunek kosztów oraz popytu na przewozy na proponowanej linii. Odnosząc się należy stwierdzić, że wielkość popytu wyliczona została w oparciu o obecne napelnienia równoległe przebiegających linii autobusowych, w kilku przypadkach zakłada się, że 100% pasażerów zamiast korzystać z autobusu będzie korzystało z komunikacji kolejowej. W rezultacie zawyża się wielkość przychodów. Niemniej jednak połączenie to wpisuje się w podstawową trasę kolejową w obsłudze Metropolii: Pyskowice - Gliwice – Zabrze - Katowice - Sosnowiec – Dąbrowa Górnicza – Zawiercie. Stąd zasadnym są działania aktywizujące tę linię kolejową, w tym lokalizacja kolejnych przystanków. Wydaje się, że podobną analizę jaką przeprowadzono dla Gliwic, wskazane byłoby przeprowadzić dla całej trasy – lokalizując kolejne przystanki i zmieniając układ linii komunikacji autobusowej można zwiększyć udział komunikacji szynowej, nie tylko w skali Gliwic ale również innych miast.

Koszty związane z inwestycjami jak również koszty eksploatacji komunikacji szynowej są znaczne. Stąd też powinna być ona prowadzona w obszarach o dużej gęstości zaludnienia, gdzie występuje znaczny popyt na usługi, a trasy są obsługiwane wagonami o znacznie większej pojemności niż tabor komunikacji autobusowej. W sytuacji eksploatacji autobusów spełniających wysokie normy emisji spalin, koszty zewnętrzne komunikacji autobusowej nie są zdecydowanie i znacząco większe niż szynowej⁷⁸. Poza tym energia elektryczna póki co wytwarzana jest w Polsce przede wszystkim z węgla, którego wydobycie charakteryzują niemałe negatywne skutki dla środowiska, widoczne w szczególności w miastach Metropolii Górnośląskiej.

⁷⁸ Zob. Handbook on estimation of external cost in the transport sector. Produced within the study Internalisation Measures and Policies for All external Cost of Transport (IMPACT). CE Delft, December 19th, 2007.

6. Identyfikacja uwarunkowań rozwoju systemu transportowego Gliwic oraz opcji strategicznych

Do istotnych czynników i przesłanek mających wpływ na sformułowanie i później przyjęcie jednej z opcji strategicznych w systemie transportu miejskiego Gliwic, a w pewnych częściach też Metropolii Górnośląskiej można zaliczyć:

1. Problemy z przekształceniami własnościowymi powodowały, że zarówno komunikacja tramwajowa jak i przewozy kolejowe pozostawały przez wiele lat w gestii administracji rządowej. Spółki Tramwaje Śląskie S.A. i PKP PR sp. z o.o. były jeszcze do niedawna spółkami Skarbu Państwa. W rezultacie nastąpiło wieloletnie niedofinansowanie transportu szynowego, zarówno komunikacji kolejowej jak i tramwajowej i to zarówno w zakresie infrastruktury jak i taboru. Brak w okresie ostatnich kilkunastu lat inwestycji odtworzeniowych i modernizacyjnych spowodował, że jakość usług w komunikacji szynowej nie odpowiada wymogom rynku. Korzystanie z komunikacji kolejowej na szerszą skalę ograniczone jest także dostępnością przystanków.
2. Lokalizacja w ostatnich latach dużych źródeł i celów ruchu w dużym oddaleniu od istniejącej infrastruktury szynowej, w miejscach gdzie obsługa może być praktycznie prowadzona jedynie transportem drogowym. W rezultacie systematycznie zmniejszały się wielkości przewozów realizowanych trakcją szynową oraz wielkość oferty przewozowej.
3. Lokalizowanie wielu dużych obiektów ruchotwórczych poza obszarami gęstej zabudowy, rozwój zabudowy niskiej powoduje rozproszenie obsługi miejskim transportem zbiorowym.
4. Spadek wielkości przewozów miejskim transportem zbiorowym, widoczny jest zarówno podczas pomiarów liczby przewożonych pasażerów jak też wielkości dochodów ze sprzedaży biletów.
5. Istniejąca autostrada A-4 wraz z budowaną autostradą A-1 spowodują aktywizację wielu leżących przy tych drogach obszarów Gliwic. Można oczekiwać w związku z tym dużego wzrostu ruchu samochodowego, generowanego w dużej części przez osoby dojeżdżające do Gliwic.
6. Przebieg linii kolejowej oraz w części położenie Portu Gliwickiego i Kanału Gliwickiego powodują w naturalny sposób pogorszenie dostępności i skomunikowania północnych dzielnic miasta ze śródmieściem.
7. Obecnie obszar dworca w Gliwicach nie wykorzystuje w pełni potencjału bycia węzłem integracyjnym w którym łączą się przemieszczenia transportem indywidualnym i zbiorowym z komunikacją kolejową.

8. W okresie ostatnich kilku lat dokonano większych zakupów taboru autobusowego, co pozwoli wyeliminować z eksploatacji najstarsze, często ponad 20 letnie pojazdy nie spełniające wymogów ekologicznych oraz jakości usług (wysoka podłoga, hałas we wnętrzu, najogólniej gorszy komfort podróży). Oczekuje się, że w okresie kolejnych kilku lat będą prowadzone kolejne zakupy, tak aby w dalszym ciągu obniżać średni wiek eksploatowanego taboru i poprawiać komfort przemieszczania się miejskim transportem zbiorowym.
9. Rozwijane powinny być systemy monitoringu wizyjnego, zarówno przestrzeni przesiadkowych jak i wewnątrz pojazdów. Wpłyne to przede wszystkim na poprawę bezpieczeństwa podróży.
10. W ostatnich kilku latach znacząco wzrosło publiczne finansowanie miejskiego transportu zbiorowego ze strony gmin tworzących KZK GOP. Zwraca uwagę, że dochody ze sprzedaży usług (dochody z biletów) zatrzymały się na poziomie 220 mln zł. Jest to skutkiem przede wszystkim spadku popytu na usługi miejskiego transportu zbiorowego – wprowadzane podwyżki oraz inne działania mające na celu intensyfikację dochodów praktycznie niwelowane są przez spadek dochodów związany ze zmniejszającymi się przewozami. Jednocześnie rosną koszty świadczenia usług przewozowych – w umowach z przewoźnikami zapisane są zasady waloryzacji stawek za jednostkę pracy eksploatacyjnej. Wprowadzane ograniczenia często powodują zmniejszenie oferty przewozowej. Oznacza to, że utrzymanie udziału miejskiego transportu zbiorowego w obsłudze potrzeb transportowych będzie powodowało konieczność dalszego wzrostu środków przeznaczanych na ten cel z budżetów gmin.
11. W Metropolii nie wykorzystuje się w większym zakresie możliwości jakie dają technologie informatyczne oraz ITS w zarządzaniu systemami transportowymi miast. Dotyczy to zarówno zarządzania ruchem drogowym jak i systemami miejskiego transportu zbiorowego. Pozytywnie można ocenić podjęcie projektu Śląskiej Karty Usług Publicznych. Jednak oczekuje się ponadto wdrożenia narzędzi modelowania i prognozowania ruchu miejskiego oraz sterowania ruchem miejskim z systemami uprzywilejowania ruchu środków miejskiego transportu zbiorowego.
12. Nie są prowadzone w zintegrowany sposób działania dotyczące parkowania w centrach miast Metropolii Górnośląskiej. System płatnego parkowania posiadają m. in. Katowice, Chorzów oraz Bytom. Jednak niski poziom opłat za parkowanie nie zwiększa znacząco rotacji na parkingach w centrach miast, jak również nie wpływa na poprawę konkurencyjności miejskiego transportu zbiorowego.

W konkretnych, zidentyfikowanych uwarunkowaniach Gliwic, można nakreślić trzy wymiary opcji strategicznych, w których zawiera się możliwy wybór strategiczny w zakresie rozwoju systemu transportu zbiorowego (a szerzej systemu transportowego Miasta).

Wymiar 1. Zakres interwencji publicznej w funkcjonowanie transportu zbiorowego

Dwie rozważane sytuacje to tzw. **deregulacja transportu zbiorowego** rozumiana jako liberalizacja rynku i uznanie przez władze miejskie, że usługa transportowa to dobro prywatne, a zatem zaspokajanie potrzeb w tym zakresie nie wymaga specjalnej interwencji oraz **regulowana konkurencja**. Ta druga sytuacja modelowa, to stan gdzie władze miejskie uznają, że usługa transportowa (transportu zbiorowego) to dobro społeczne, a zatem wymagana jest interwencja. Zakres ten interwencji może być bardzo zróżnicowany. W założeniu tzw. regulowanej konkurencji zakłada się, że władze publiczne ograniczają bezpośrednie świadczenie usług, zatem na zlecenie władz publicznych robią to niezależni operatorzy. Jednak praktyka w Polsce pokazuje, że udział operatorów publicznych jest dominujący – wtedy można mówić o zdecydowanie bardziej zaawansowanej interwencji wg **modelu monopolu operatora publicznego**.

W samych Gliwicach przewoźnik komunalny (PKM Gliwice) ma dominującą pozycję rynkową. Jednocześnie samo miasto reguluje rynek poprzez organizatora aglomeracyjnego. Powstaje zatem pytanie czy w tej sytuacji rola Miasta jako regulatora nie jest słabsza niż rola wykonawcy? Wydaje się, że sytuacja powinna tu ulec zmianie poprzez osłabienie roli wykonawczej w zakresie usług transportu miejskiego przynajmniej poprzez demonopolizację rynku operatorskiego.

Wymiar 2. Zakres preferencji dla transportu zbiorowego

Tworząc strategię rozwoju transportu zbiorowego należy odpowiedzieć na pytanie jaki będzie udział transportu zbiorowego w obsłudze potrzeb przewozowych. W teorii wymienia się trzy odmienne podejścia:

- **pro-samochodowe** czyli takie, gdzie zakłada się swobodę i samofinansowanie realizacji potrzeb przewozowych przez konsumentów (pasażerów), zgodnie z obecnymi tendencjami oznacza to wzrost motoryzacji indywidualnej,
- **„miast bez samochodu”**, gdzie zakłada się dominację transportu zbiorowego przy jednoczesnym uniemożliwieniu korzystania z samochodów prywatnych,
- **zrównoważonego rozwoju**, gdzie rola środka transportowego zależy od jego sprawności ekonomicznej i społecznej, tym samym na obszarach silnie zurbanizowanych (śródmieścia miast, miasta o zwartej i intensywnej zabudowie).

Trzecia z opcji jest powszechnie zalecana przez specjalistów oraz eksponowana jest też w zaleceniach zawieranych w dokumentach roboczych i strategicznych instytucji unijnych, a także Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego (UIPT) czy Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej w Warszawie. Trzeba jednak tu zaznaczyć, że tzw. zrównoważony rozwój transportu

różnie jest rozumiany w praktyce. Wydaje się, że należy zwrócić uwagę na fakt, że równoważenie transportu w miastach oznacza preferowanie transportu zbiorowego niejako z definicji. Jednocześnie nie może to odbywać się tylko przy użyciu narzędzi negatywnych (polegających na dyskryminacji motoryzacji indywidualnej). W szczególności należy mieć świadomość, że równoważenie systemu transportowego musi mieć odzwierciedlenie w zarządzaniu strumieniami środków finansowych - zarówno inwestycyjnych, jak i operacyjnych. Inaczej mówiąc: nie można zakładać realizacji strategii zrównoważonego rozwoju transportu i jednocześnie abstrahować od faktu, że oznacza to konieczność zmian w systemie finansowania transportu, a w tym zwiększenia nakładów na transport zbiorowy. W przeciwnym przypadku mówienie o strategii (czy też czasem polityce) zrównoważonego rozwoju transportu staje się fikcją.

Biorąc pod uwagę relację wydatków eksploatacyjnych i inwestycyjnych na transport zbiorowy w Gliwicach (a także całej aglomeracji) w stosunku do wydatków na transport ogółem trudno uznać, że jest to polityka zrównoważonego rozwoju. Wydatki publiczne i prywatne na transport indywidualny wielokrotnie przewyższają wydatki na transport zbiorowy. Zdaniem autorów, ta sytuacja w aglomeracji (ale także w Gliwicach będących przedmiotem niniejszego opracowania) powinna ulec zmianie. Nie sposób bowiem równoważyć rozwój miasta bez równoważenia transportu, a zrównoważony transport to także zrównoważone finansowanie jego rozwoju, a tej równowagi trudno obecnie w wielu miastach w Polsce i na świecie się doszukać.

Wymiar 3. Zakres samodzielności realizacji polityki transportowej

W warunkach Gliwic, które leżą na skaju metropolii (aglomeracji katowickiej) i posiadają duży potencjał funkcji metropolitalnych zasadne i już wcześniej rozważane jest pytanie, czy **realizować politykę samodzielnie**, czy też **w ramach struktur metropolitalnych**. Samodzielne działanie pozwalałoby zapewne przyspieszyć wiele decyzji i zdynamizować rozwój transportu. Jednak wydaje się, że (akceptowana także w strategii Miasta) metropolizacja, wyklucza takie rozwiązanie. Powiązania transportowe (i nie tylko) z centrum Metropolii, a zwłaszcza z sąsiednim Zabrzem), są niezwykle silne i zapewne będą się jeszcze zwiększać. Wzrost potencjału gospodarczego Gliwic, a także wzrost dostępności miasta umocni te powiązania. Dlatego celowe jest realizowanie strategii rozwoju transportu zbiorowego Gliwic w ramach Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP, ale również w ramach współdziałania na szczeblu struktur metropolitalnych oraz z Samorządem Województwa. Miejski oraz regionalny transport zbiorowy współfinansowane są ze środków publicznych, miejski – z budżetów miast, regionalny kolejowy - z budżetów samorządów wojewódzkich i budżetu państwa, regionalny i krajowy autobusowy – z budżetu państwa. Konieczność racjonalnego wydatkowania środków publicznych, poprawy sprawności

funkcjonowania transportu zbiorowego, komplementarność poszczególnych elementów systemu transportowego, przemawiają za integracją i współdziałaniem w obszarze transportu.

Przedstawiony przegląd opcji pozwala zdefiniować zalecaną strategię rozwoju transportu zbiorowego następująco: **Zrównoważony rozwój w warunkach metropolitalnej integracji regulacji transportu zbiorowego.**

7. Strategia rozwoju transportu zbiorowego w Gliwicach na lata 2010-2022 (propozycje)

7.1. Czynniki strategii

Strategia rozwoju transportu zbiorowego w Gliwicach powinna uwzględniać *Strategię Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP* oraz *Strategię rozwoju Gliwic* – choć formalnie będzie strategią podporządkowaną strategii rozwoju Miasta. Ten ostatni element jest powodem określenia jako perspektywy strategicznej roku 2022 (jest to horyzont obowiązującej strategii Miasta).

Do podstawowych makroczynników mających wpływ na rozwój transportu zbiorowego w Gliwicach należy zaliczyć:

- położenie Miasta i jego dostępność komunikacyjną (zewnętrzną): Gliwice w niedalekiej przyszłości będą miały najlepszą dostępność drogową w całej Metropolii Górnośląskiej i będą pełnić rolę zachodniej bramy Metropolii, system transportu zbiorowego w Gliwicach powinien zatem przejąć ruch dojazdowy i kierować go dalej w głąb Metropolii,
- specyfikę demograficzną i społeczną Miasta: Gliwice to miasto uniwersyteckie, gdzie prężnie rozwijają się nauki techniczne, na terenie Miasta działają instytuty badawcze oraz firmy z obszaru nowych technologii – sprzyja to adaptacji nowoczesnych, a nawet awangardowych rozwiązań technicznych, a w przypadku transportu zbiorowego oznacza większą akceptowalność takich rozwiązań oraz ich pozytywny wpływ na popyt,
- sytuację gospodarczą: Gliwice są ekspansywne w pozyskiwaniu inwestorów, w Mieście, a zwłaszcza w strefie gospodarczej (Katowicka Specjalna Strefa Gospodarcza – podstrefa gliwicka) lokują aktywność międzynarodowe i krajowe firmy z różnych sektorów, zwłaszcza nowoczesnych technologii (obecnie 58 podmiotów z takich sektorów jak m.in. informatyka, logistyka, przemysł motoryzacyjny, elektronika) – nowe podmioty są źródłem ruchu.

7.2. Misja i wizja strategiczna oraz strategiczne obszary rozwojowe

Misją systemu transportu zbiorowego w Gliwicach jest wzrost jakości życia mieszkańców i rozwój Gliwic jak miasta konkurencyjnego i kreatywnego poprzez sprawną obsługę transportową realizowaną za pomocą nowoczesnych technologii i efektywnej organizacji przewozów.

Wizja transportu zbiorowego w Gliwicach:

- **sprawny**, tak aby był w stanie obsłużyć masowe potoki pasażerskie,
- **nowoczesny i ekologiczny**, tak aby przyciągał pasażerów, był pozytywnym elementem wizerunku Miasta, zapewniał zrównoważony rozwój Gliwic,
- **zintegrowany**, nie tylko w ramach samego systemu miejskiego transportu zbiorowego (co warunkuje sprawność), ale też z transportem indywidualnym oraz zbiorowym: regionalnym i ponadregionalnym,
- **efektywny** – zwłaszcza w zakresie eksploatacji, tak aby finansowanie bieżącego utrzymania systemu nie ograniczało aktywności inwestycyjnej w zakresie nowych technologii i rozwoju transportu,
- **elastyczny**, tak aby mieszkańcy i osoby odwiedzające Gliwice, mieli możliwość przemieszczania się zgodnie ze swoimi preferencjami i oczekiwaniami, z wykorzystaniem różnych form i środków transportu.

Strategiczne obszary rozwojowe:**I. Jakość i integracja usług transportowych****II. Technologia transportu zbiorowego****III. Efektywność systemu transportowego****IV. Elastyczność systemu transportu zbiorowego**

Szczególną uwagę należy poświęcić również **bezpieczeństwu transportu zbiorowego**, i to w zakresie działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa związanego z ruchem pojazdów na drogach, jak również poprawy bezpieczeństwa osób oczekujących na przystankach, dworcach, przesiadających się i przebywających w pojazdach miejskiego transportu zbiorowego. Systemami transportu zbiorowego przemieszcza się wielu mieszkańców, dworce, przystanki, pojazdy, cechuje łatwa dostępność i często duże zagęszczenie przebywających osób, stąd szczególnie ważne jest minimalizowanie ewentualnych zagrożeń. Poprawę bezpieczeństwa oczekuje się uzyskać działaniami w wymienionych obszarach strategicznych, stąd nie formułowano osobnego obszaru rozwojowego.

7.3. Priorytety strategiczne

W odniesieniu do rozwoju systemu transportu zbiorowego Gliwic sformułowano cztery priorytety (w korespondencji do wyznaczonych obszarów rozwojowych):

- I. Wzrost jakości oraz integracji usług transportu zbiorowego.
- II. Rozwój systemu transportowego oparty na nowoczesnych technologiach.

III. Wzrost efektywności systemu transportowego miasta.

IV. Wzrost elastyczności transportu zbiorowego oraz dywersyfikacja systemu transportowego miasta przejawiająca się rozwojem zróżnicowanych form i środków przemieszczania.

Wzrost jakości oraz integracji usług transportu zbiorowego w Gliwicach wymaga działań zarówno w ramach samego systemu transportu zbiorowego jak i w układach powiązanych z otoczeniem, zwłaszcza otoczeniem transportowym. W tym celu należy:

- podnieść jakość usług transportu zbiorowego świadczonych w ramach KZK GOP – poprzez zamawianie usług cechujących się wyższymi parametrami jakościowymi w zakresie dostępności przestrzennej oraz czasowej (częstotliwość i rytmiczność), a także dostępu do systemu dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej mobilności (transport zbiorowy powinien być narzędziem przeciwdziałania wykluczeniom społecznym),
- dostosować ofertę przewozową do potrzeb - w Gliwicach zachodzą i będą zachodziły dynamiczne zmiany zachowań komunikacyjnych (wynika to z realizowanych inwestycji drogowych oraz aktywizacji wielu obszarów Miasta), co wymagać będzie zmian oferty przewozowej, w tym też wykorzystania taboru o mniejszej pojemności,
- dążyć do silniejszej integracji transportu – zwłaszcza w zakresie informacji oraz koordynacji połączeń różnych środków transportu zbiorowego oraz transportu indywidualnego i zbiorowego (systemy park and ride, tworzenie węzłów komunikacyjnych - dworzec PKP), zapewnienie odpowiednich warunków i bezpieczeństwa podczas przesiadek i oczekiwania na pojazdy transportu zbiorowego, itp.

Rozwój systemu transportowego oparty na nowoczesnych technologiach powinien polegać na wykorzystaniu technologii nie tylko w charakterze infrastruktury osiągania pozostałych priorytetów, ale także jako cel sam w sobie: nowoczesny system transportu zbiorowego jest czynnikiem przewagi konkurencyjnej – ma duże znaczenie wizerunkowe, zwłaszcza w mieście takim jak Gliwice, gdzie na akceptację nowoczesnych rozwiązań ma wpływ uniwersytecka specyfika miasta. Adaptacja nowoczesnych technologii powinna dotyczyć:

- zmiany w zakresie napędów pojazdów transportu zbiorowego – należy preferować napędy efektywne i ekologiczne, zapewniające przede wszystkim niski hałas i niską emisję szkodliwych spalin, oczekuje się dalszego rozwoju środków przewozowych w kierunku pojazdów o bardzo niskiej emisji lub bezemisyjnych,
- akceptacji rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo i dostępność środków transportu dla wszystkich pasażerów,

- konwersji systemu transportowego Gliwic w system inteligentny poprzez szeroko zakrojone wdrożenia rozwiązań telematycznych w zakresie sterowania ruchem pojazdów, informacji pasażerskiej, dystrybucji biletów.

Celowe jest oparcie rozwoju technologicznego nie tylko na adaptacji rozwiązań dostępnych na rynku środków transportu czy tematyki transportu, ale także wykorzystanie lokalnego potencjału naukowego do stałego transferu wiedzy – służącego także adaptacji w systemie nowych technologii.

Wzrost efektywności systemu transportowego miasta w dużym stopniu zależy od preferencji władz miejskich w zakresie oferty przewozowej transportu zbiorowego. W ten sposób władze mogą mieć wpływ zarówno na dochody jak i koszty funkcjonowania transportu zbiorowego. Wymagania dotyczące jakości usług oraz unowocześnienia transportu będą powodować wzrost nakładów na system transportowy Gliwic, można też oczekiwać wzrostu kosztów eksploatacyjnych. Dlatego należy wzmocnić naciski na wzrost efektywności funkcjonowania systemu. Należy tu proponować:

- promowanie zmian zachowań komunikacyjnych w kierunku wzrostu udziału transportu zbiorowego w obsłudze potrzeb przewozowych oraz poprawy wykorzystania transportu indywidualnego,
- optymalizację sieci połączeń prowadzącą do wzrostu efektywności wykorzystania pracy eksploatacyjnej,
- otwarcie rynku na większą liczbę przewoźników, co prowadzić będzie do zwiększenia konkurencji pomiędzy potencjalnymi oferentami usług przewozowych,
- podejmowanie decyzji dotyczących sposobu obsługi komunikacyjnej w oparciu o koszty własne i zewnętrzne.

Wzrost elastyczności transportu zbiorowego oraz dywersyfikacja systemu transportowego miasta przejawiająca się dostępnością dla zróżnicowanych form i środków przemieszczania, co

będzie odzwierciedlało tożsamość Gliwic, miasta otwartego, akceptującego różne poglądy i oczekiwania, miasta nowoczesnego, nowych technologii, otwartego na współpracę międzynarodową, ale też szanującego tradycje i podstawowe wartości mieszkańców Metropolii. Można tu proponować:

- wprowadzenie systemu płatnego parkowania w śródmieściu, oprócz zwiększenia rotacji na parkingach poprawi konkurencyjność miejskiego transportu zbiorowego,
- wprowadzanie systemu zarządzania ruchem w mieście (lub w skali Metropolii) w tym uprzywilejowania środków transportu zbiorowego,
- poszerzenie stref wyłączonych z ruchu (zwłaszcza obszar przyległy do Rynku w Gliwicach),
- wprowadzanie ułatwień dla przemieszczeń rowerami.

7.4. Cele strategiczne

Cele strategiczne sformułowano w oparciu o wyznaczone priorytety. Cele te odnoszą się do perspektywy strategicznej roku 2022. W tabeli 7 przedstawiono wykaz celów strategicznych.

Tabela 7. Wykaz celów strategicznych

Priorytet	Cele strategiczne
1. Wzrost jakości oraz integracja usług transportu zbiorowego	1.1. Integracja usług transportu zbiorowego w układzie systemowym i powiązań międzysystemowych 1.2. Wzrost dostępności usług transportu zbiorowego dla osób o ograniczonej mobilności 1.3. Wzrost częstotliwości i rytmiczności połączeń na liniach o największym wykorzystaniu potencjału przewozowego 1.4. Utworzenie Centralnego Węzła Przesiadkowego przy obecnym dworcu PKP
2. Rozwój systemu transportowego oparty na nowoczesnych technologiach	2.1. Upowszechnienie środków transportu przyjaznych dla ludzi oraz środowiska naturalnego (bezpiecznych, charakteryzujących się niską emisją szkodliwych spalin, przyjaznych dla otoczenia) 2.2. Rozwój nowoczesnej infrastruktury transportowej 2.3. Wzrost zastosowań telematycznych w transporcie zbiorowym 2.4. Wzrost innowacyjności opartej na lokalnym i ponadlokalnym transferze wiedzy 2.5. Wykorzystanie nowoczesnych technologii w poprawie bezpieczeństwa transportu zbiorowego (utworzenie systemu zarządzania bezpieczeństwem transportu zbiorowego)
3. Wzrost efektywności systemu transportowego	3.1. Wzrost znaczenia (udziału) transportu zbiorowego w obsłudze połączeń zewnętrznych i wewnętrznych 3.2. Optymalizacja oferty przewozowej transportu zbiorowego - dostosowanie sieci oraz rozkładów jazdy do zmieniających się potrzeb 3.3. Demonopolizacja rynku operatorów usług transportu zbiorowego
4. Wzrost elastyczności transportu zbiorowego oraz dywersyfikacja systemu transportowego	4.1. Ograniczenie dostępności Śródmieścia dla motoryzacji indywidualnej i rozwój innych form przemieszczania w Śródmieściu 4.2. Uprzywilejowanie środków transportu zbiorowego w ruchu ulicznym 4.3. Ułatwienia dla przemieszczeń z wykorzystaniem rowerów

Poszczególne cele powinny być osiągane za pomocą przedsięwzięć, które można poddać etapizacji – jednak obecnie trudno wskazać taki podział. Powinno to być przedmiotem prac po

przyjęciu ram strategii rozwoju miejskiego transportu zbiorowego w Gliwicach.

7.5. Działania strategiczne

W oparciu o wyniki warsztatu strategicznego, który odbył się 11.10.2010 w Katowicach można połączyć podejmowanie różnych przedsięwzięć z poszczególnymi celami. Pomysły zgłoszone w ramach warsztatu podlegały redakcji i ewentualnej redukcji, jeśli pokrywały się z innymi. Należy jednak podkreślić, że są to wstępne propozycje i powinny być dalej rozwijane w oparciu o dyskusje towarzyszące przyjęciu strategii oraz stały proces jej uaktualniania. W szczególności aktualizacja powinna następować w zakresie celów, gdzie można oczekiwać przedsięwzięć inwestycyjnych cechujących się wysokimi nakładami.

Priorytet 1. Wzrost jakości usług transportu zbiorowego

1.1. Integracja usług transportu zbiorowego w układzie systemowym i powiązań międzysystemowych:

- budowa centralnego węzła przesiadkowego w powiązaniu z punktami przesiadkowymi (węzeł będzie pełnił funkcje integracyjne w układzie powiązań transportu lokalnego z ponadlokalnym),
- budowa dworca autobusowego na obszarze Focus Mall (to również będzie multimodalny węzeł transportowy pełniący funkcje integratora międzysystemowego),
- organizacja systemu park and ride – z wykorzystaniem kapitału obcego, należącego do centrów handlowych,
- bilet (karta inteligentna) umożliwiający dokonywanie płatności za usługi transportowe w szerokim wymiarze (lokalnym i ponadlokalnym) oraz rozszerzenie zakresu różnicowania cen za usługi transportu zbiorowego (taryfa strefowa oraz czasowa),
- system zintegrowanej informacji pasażerskiej (SIP).

1.2. Wzrost dostępności usług transportu zbiorowego dla osób o ograniczonej mobilności:

- poprawa dostępności infrastruktury przystankowej dla osób o ograniczonej mobilności,
- wyposażenie autobusów i przystanków w systemy elektroniczne poprawiające dostępność transportu zbiorowego (m.in. głosowe zapowiadanie przystanków, wyświetlacze z informacjami, dynamiczna informacja pasażerska),
- preferencje inwestycyjne dla taboru dostosowanego do obsługi osób o ograniczonej mobilności.

1.3. Wzrost częstotliwości i rytmiczności połączeń na liniach o największym wykorzystaniu potencjału przewozowego:

- reorganizacja sieci połączeń autobusowych mająca na celu wzrost częstotliwości i rytmiczności na liniach obsługujących najbardziej obciążone ciągi komunikacyjne,
- rozwój systemu informacji pasażerskiej z wykorzystaniem bezprzewodowej transmisji danych w ramach posiadanej koncesji częstotliwości,
- stworzenie systemu komunikacji nocnej.

Priorytet 2. Rozwój systemu transportowego oparty na nowoczesnych technologiach

2.1. Upowszechnienie środków transportu przyjaznych dla ludzi oraz środowiska naturalnego (bezpiecznych, charakteryzujących się niską emisją szkodliwych spalin, przyjaznych dla krajobrazu):

- zdefiniowanie optymalnej struktury parku taborowego – w oparciu o badania tendencji w zakresie technologii oraz identyfikację preferencji mieszkańców,
- kontynuowanie modernizacji taboru PKM Gliwice przy założeniu preferowania pojazdów spełniających najwyższe normy ekologiczne,
- preferowanie w obsłudze linii autobusowych (realizowanych przez pozostałych operatorów) taboru o wysokich parametrach ekologicznych.

2.2. Rozwój nowoczesnej infrastruktury transportowej:

- modernizacja infrastruktury przystankowej.

2.3. Wzrost zastosowań telematycznych w transporcie zbiorowym:

- stworzenie inteligentnego systemu zarządzania ruchem,
- stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania bezpieczeństwem miasta, w tym bezpieczeństwa miejskiego transportu zbiorowego.

2.4. Wzrost innowacyjności opartej na lokalnym i ponadlokalnym transferze wiedzy:

- współpraca z jednostkami naukowymi i badawczymi dla kreowania rozwiązań związanych ze sterowaniem ruchem.

Priorytet 3. Wzrost efektywności systemu transportowego

3.1. Wzrost znaczenia transportu zbiorowego w obsłudze połączeń zewnętrznych i wewnętrznych:

- zabezpieczanie terenów pod przyszły rozwój transportu.

3.2. Optymalizacja sieci połączeń autobusowych:

- bieżące monitorowanie oferty pod kątem jej wykorzystania w celu adaptacji do potrzeb przewozowych.

3.3. Demonopolizacja rynku operatorów usług transportu zbiorowego.

3.4. *Podjęcie decyzji dotyczących obsługi komunikacyjnej na podstawie rachunku ekonomicznego uwzględniającego koszty własne oraz zewnętrzne transportu.*

Priorytet 4. Wzrost elastyczności transportu zbiorowego oraz dywersyfikacja systemu transportowego

4.1. *Ograniczenie dostępności Śródmieścia dla motoryzacji indywidualnej:*

- wprowadzenie systemu płatnego parkowania w Śródmieściu,
- poszerzenie strefy wyłączonej z ruchu,
- ograniczenie ruchu indywidualnego na niektórych ulicach (np. Zwycięstwa).

4.2. *Uprzywilejowanie środków transportu zbiorowego w ruchu ulicznym:*

- wyposażenie autobusów w urządzenia umożliwiające nadawanie priorytetu w sygnalizacji ulicznej,
- wprowadzenie zalecenia projektowania pasów ruchu autobusowego w sytuacji prac związanych z bieżącymi remontami i modernizacjami ulic.

4.3. *Wzrost roli rowerów w obsłudze potrzeb przewozowych:*

- rozbudowa sieci komunikacyjnych ścieżek rowerowych,
- tworzenie parkingów rowerowych.

7.6. Narzędzia realizacji strategii rozwoju transportu zbiorowego Gliwic

Narzędzia realizacji strategii można najogólniej podzielić na administracyjno-prawne, ekonomiczne oraz informacyjne⁷⁹. Narzędzia administracyjno-prawne, zwłaszcza w zakresie korzystania z dróg lub innych elementów systemu transportowego mają najdłuższą historię, jednak wydaje się, że obecnie większą uwagę, należy zwrócić – wszędzie tam gdzie można zapewnić określoną dowolność i samo stosowanie narzędzia nie wynika z przepisów prawnych - na stosowanie narzędzi ekonomicznych i informacyjnych.

Narzędzia administracyjno-prawne będą stosowane w przede wszystkim w decyzjach dotyczących wyłączenia z ruchu określonych obszarów centrum Gliwice (przede wszystkim Rynek i wybrane sąsiadujące ulice) oraz określenia stref płatnego parkowania. Wyłączone obszary z ruchu powinny być jednak dostępne dla ruchu rowerowego. Ponadto należy korzystać z różnego typu zapisów, ustaleń w dokumentach planistycznych, planach zagospodarowania przestrzennego oraz różnego typu decyzjach związanych z przedsięwzięciami inwestycyjnymi i dotyczącymi warunków

⁷⁹ W. Grzywacz, K. Wojewódzka-Król, W. Rydzkowski: *Polityka transportowa*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1994.

zapewnienia dojazdu lub terenów z przeznaczeniem na funkcje komunikacyjne. Wymienić można również decyzje właścicielskie miasta, zwłaszcza w odniesieniu do PKM Gliwice Sp. z o.o., w którym miasto posiada większość udziałów. Powinny być one ukierunkowane przede wszystkim na utrzymanie wysokiej jakości świadczonych usług przez PKM Gliwice, zarówno w sferze działań organizacyjnych jak i inwestycyjnych.

Narzędzia ekonomiczne to przede wszystkim:

- publiczne finansowanie miejskiego transportu zbiorowego (stosowane ceny jak i zakres obsługi komunikacyjnej nie pozwalają na pokrycie kosztów funkcjonowania miejskiego transportu zbiorowego),
- określenie opłat za parkowanie w centrum miasta, opłaty powinny być na poziomie powodującym zmianę zachowań komunikacyjnych,
- finansowanie lub współfinansowanie przez miasto przedsięwzięć zmierzających do zrównoważonego rozwoju transportu miejskiego (wspieranie zakupu taboru miejskiego transportu zbiorowego lub innych przedsięwzięć będących w kompetencji miasta i poprawiających konkurencyjność alternatywnych do samochodów osobowych form przemieszczania).

Nie wszystkie elementy systemu transportu w mieście są w kompetencji Miasta – stąd ograniczona możliwość wpływania na zachowania właścicieli, finansujących lub też korzystających z urządzeń, pojazdów lub obiektów systemu transportowego. W tych sytuacjach zakłada się korzystanie z narzędzi informacyjnych, i to nie tylko wyłącznie poprzez promowanie zrównoważonego i efektywnego systemu transportowego wśród mieszkańców i użytkowników. Zakłada się również prowadzenie określonej polityki promocyjnej i informacyjnej adresowanej do administracji państwowej, samorządu województwa, czy podmiotów będących właścicielem obiektów transportowych. Wymienić tu można takie zagadnienia jak kwestie bezpłatnych odcinków autostrad A-1 i A-4 w sąsiedztwie Metropolii, zwiększenia atrakcyjności dworców i połączeń kolejowych itp.

7.7. Podmioty realizujące strategię rozwoju transportu zbiorowego

Przygotowana strategia rozwoju transportu zbiorowego jest strategią Gliwic, stąd podstawowym podmiotem realizacji strategii jest miasto Gliwice. Strategia jest zgodna z innymi dokumentami o charakterze strategicznym dotyczącymi rozwoju transportu zbiorowego – w szczególności ze „Strategią działania KZK GOP na lata 2008 – 2010” oraz przyjętymi przez głównego operatora jakim jest PKM Gliwice: „Polityką jakości oraz celami jakościowymi”, „Polityką środowiska oraz celami środowiskowymi” jak również „Deklaracją Zarządu PKM Spółka z o.o. w Gliwicach”. Oznacza to, że strategia realizowana będzie przez miasto Gliwice, KZK GOP w

Katowicach oraz PKM Sp. z o.o. w Gliwicach. Rozłożenie działań na trzy podmioty nie powinno być utrudnieniem, bowiem należą one do jednego sektora – publicznego, jak również występują powiązania pomiędzy nimi o charakterze administracyjnym i właścicielskim. Również pomiędzy miastem, KZK GOP i PKM sp. z o.o. w Gliwicach istnieje przejrzysty podział kompetencji i obowiązków.

Podsumowanie

Prezentowane opracowanie zostało oparte na analizie uwarunkowań rozwoju transportu zbiorowego w Gliwicach – analizowano zarówno podstawowe czynniki rozwoju tego systemu jak i dokumenty wyrażające stanowisko podmiotów polityki transportowej mających wpływ na transport zbiorowy w Gliwicach i całej Metropolii Górnośląskiej. Gliwice to jedno z centrów wzrostu i konkurencyjności całego obszaru metropolitalnego, o szerokim spektrum funkcji metropolitalnych, o dobrej i wciąż poprawiającej się dostępności transportowej - wewnętrznej i zewnętrznej. Szybki rozwój gospodarczy miasta związany jest z rosnącą mobilnością. W tym kontekście sprawność systemu transportowego należy postrzegać jako kluczowy czynnik konkurencyjności miasta. Stanowi to wyzwanie strategiczne – zdaniem autorów niniejszego opracowania rozwój transportu zbiorowego należy traktować jako instrument wzrostu sprawności transportu oraz poprawy atrakcyjności osadniczej i konkurencyjności miasta. Dlatego też zaproponowano wzrost aktywności w zakresie zbiorowego transportu miejskiego. Konieczność takiego podejścia oparto na wynikach obserwacji działań metropolii europejskich oraz na analizie europejskiej polityki transportowej – w tym dokumentów, które przygotowano z myślą o nowej perspektywie planowania transportu 2011-2020.

Korzyści z kreowania rozwoju transportu zbiorowego można doszukiwać się nie tylko we wzroście sprawności transportu, ale także w zmianie wizerunku miasta – nowoczesny system transportu zbiorowego jest wyraźnie postrzegany i odbierany jako oznaka dynamicznego, a jednocześnie zrównoważonego rozwoju. Inwestowanie w rozwój transportu zbiorowego może też oznaczać ożywienie gospodarcze w sektorach powiązanych.

Proponowane działania strategiczne zostały umieszczone w ramach wyznaczonych priorytetów i celów strategicznych – wykreślonych z przyjętej wizji i misji. Siatka celów podlegała weryfikacji w trakcie warsztatów z udziałem przedstawicieli władz miasta i wskazanych przez władze miejskie kluczowych aktorów zmian (tzw. interesariuszy). Przyjęcie, że system zbiorowego transportu miejskiego ma oferować zintegrowane i wysokiej jakości usługi, opierać swój rozwój na nowoczesnych technologiach, być efektywny i elastyczny oznacza zgodę na aktywne kreowanie rozwoju przy wykorzystaniu dostępnych instrumentów. Poza instrumentami regulacyjnymi należy oczekiwać aktywności inwestycyjnej miasta – zarówno bezpośredniej jak i w systemach partnerstwa publiczno-prywatnego. Aktywność ta przyjmie konkretny kształt po zdefiniowaniu przedsięwzięć wpisanych w realizację strategii. Niektóre przedsięwzięcia zidentyfikowano w trakcie warsztatów, o których była mowa wcześniej. Konieczne jest jednak rozwinięcie tej listy oraz sprecyzowanie harmonogramu realizacji poszczególnych aktywności. Każde przedsięwzięcie musi być precyzyjnie

zdefiniowane i osadzone w konkretnym czasie, z budżetem oraz wskazanymi źródłami finansowania. Doświadczenie metropolii europejskich pokazuje, że rozwój zbiorowego transportu miejskiego nie jest możliwy bez poważnych inwestycji publicznych oraz towarzyszących im regulacji prowadzących do zmiany zachowań komunikacyjnych zwiększających efektywność tych inwestycji. Także w tym przypadku należy zauważyć, że władze Gliwic chcąc realizować proponowaną strategię będą zmuszone podejmować trudne decyzje dotyczące kierowania środków – na inwestycje w systemie transportowym. W szczególności trudno oczekiwać, że w warunkach rozwoju infrastruktury drogowej - tylko za pomocą regulacji oraz projektów partnerstwa publiczno-prywatnego, uda się zmienić model obsługi potrzeb przewozowych i podnieść efektywność systemu transportowego.

Bibliografia

Pozycje zwarte, opracowania

1. Badanie oczekiwań i potrzeb klientów komunikacji publicznej w Gliwicach. PBS DGA Spółka z o.o., Sopot – Warszawa, czerwiec 2010.
2. Badanie oczekiwań i potrzeb klientów komunikacji publicznej w Gliwicach. Raport tabelaryczno-graficzny mieszkańcy Gliwic. PBS DGA Spółka z o.o., Sopot – Warszawa, czerwiec 2010.
3. Badanie oczekiwań i potrzeb klientów komunikacji publicznej w Gliwicach. Raport tabelaryczno-graficzny pasażerowie komunikacji publicznej. PBS DGA Spółka z o.o., Sopot – Warszawa, czerwiec 2010.
4. Badanie opinii mieszkańców Gliwic o stanie miasta, warunkach życia oraz oczekiwaniach wobec władz miejskich. Streszczenie raportu dla Urzędu Miejskiego w Gliwicach. Business Consulting sp. z o.o., Katowice, maj 2006.
5. Biała Księga Transportu „Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 roku – czas wyborów” Komisja Wspólnot Europejskich. Bruksela, 12.9.2001 COM (2001) 370.
6. Burnewicz J.: Prognoza zapotrzebowania na transport w Polsce do 2013 i 2020 roku. Uniwersytet Gdański, Sopot październik 2004. Załącznik C: Prognoza zapotrzebowania na transport. Tabele przygotowane na zamówienie Ministerstwa Infrastruktury przez J. Burnewicza.
7. Diagnoza stanu systemu transportowego oraz plan rozwoju transportu zbiorowego w obszarze działania KZK GOP. Ernst and Young, Katowice-Warszawa, sierpień 2007.
8. EU energy and transport figures. Statistical Pocketbook 2010. European Commission.
9. European Energy and Transport. Trends to 2030. Update 2007. European Commission Directorate-General for Energy and Transport.
10. Grzywacz W., Wojewódzka-Król K., Rydzkowski W.: Polityka transportowa. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1994.
11. Handbook on estimation of external cost in the transport sector. Produced within the study Internalisation Measures and Policies for All external Cost of Transport (IMPACT). CE Delft, December 19th, 2007.
12. Koncepcja zrównoważonego rozwoju komunikacji na terenie Gliwic w oparciu o DTŚ i szybki tramwaj” Witryna internetowa Obywatelskiego Komitetu Obrony Tramwajów i Promocji Komunikacji Miejskiej w Gliwicach www.tramwaje.ubf.pl

13. „Komunikacja miejska w liczbach. Dane za 12 miesięcy 2008 roku” 2/08, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Warszawa, maj 2009
14. Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Śląskiego. Marszałek Województwa Śląskiego, Katowice 21 czerwca 2004.
15. Plan działania na rzecz mobilności w miastach. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. Komunikat Komisji KOM(2009) 490 wersja ostateczna, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela, 30.9.2009.
16. Polityka Transportowa na lata 2006-2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005.
17. Raport o stanie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii „Silesia”. Górnośląski Związek Metropolitalny, styczeń 2009.
18. Rozporządzenie nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) 1107/70.
19. Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2004, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2004.
20. Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2006, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2006. Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2008, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2008, Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2009, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2009,
21. Rocznik Statystyczny Województwa Śląskiego 2003, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2003.
22. Rocznik Statystyczny Województwa Śląskiego 2005, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2005.
23. Rocznik Statystyczny Województwa Śląskiego 2007, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2007.
24. Rocznik Statystyczny Województwa Śląskiego 2009, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2009.
25. Statut Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego z siedzibą w Katowicach.
26. Strategia zintegrowanego i zrównoważonego rozwoju miasta Gliwice do 2022 roku. Strategia przyjęta przez Radę Miejską w Gliwicach (uchwała nr XII/386/2007 z dnia 22 listopada 2007.
27. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gliwice, część A „Uwarunkowania”, część B „Ustalenia”, część C „Synteza” Gliwice, grudzień 2009. Studium

- zostało przyjęte uchwałą nr XXXI/956/2009 Rady Miejskiej w Gliwicach w dniu 17 grudnia 2009.
28. Strategia rozwoju województwa śląskiego „Śląskie 2020”. Strategia została przyjęta przez Sejmik Województwa Śląskiego uchwałą III/47/1/2010 na posiedzeniu w dniu 17 lutego 2010 roku przyjęta strategia, stanowi aktualizację Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego na lata 2000-2020 przyjętej przez Sejmik Województwa Śląskiego 4 lipca 2005 roku.
 29. Strategia rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii „Silesia” do 2025 roku. Górnośląski Związek Metropolitalny, Katowice styczeń 2010.
 30. Strategia rozwoju i integracji transportu pasażerskiego w Aglomeracji Górnośląskiej. Opracowanie wykonane na zlecenie Województwa Śląskiego. Pracownia Projektowa Urbanistyki i Architektury „Ład”, Katowice grudzień 2003,
 31. Strategia działania KZK GOP na lata 2008-2020, Katowice, 18 listopad 2008. Strategia została przyjęta przez Zgromadzenie KZK GOP, uchwała NR XCIV/50/2008 z dnia 2 grudnia 2008.
 32. Strategia zintegrowanego i zrównoważonego rozwoju miasta Gliwice do roku 2022” przyjęta uchwałą Rady miejskiej w Gliwicach Nr XII/368/2007 z dnia 22 listopada 2007.
 33. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gliwice. Dokument przyjęty uchwałą nr XXXI/956/2009 Rady Miejskiej w Gliwicach z dnia 17 grudnia 2009.
 34. TRANSvisions. Final Report. Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 Year Horizon. Project funded by the European Commission – DG TREN, march 2009.
 35. Uchwała Zarządu KZK GOP nr 29/2010 z 11 maja 2010 roku w sprawie rozliczania dotacji gmin członkowskich KZK GOP za 2009.
 36. Uchwała Zarządu KZK GOP nr 23/2009 z 26 maja 2009 roku w sprawie określenia udziału komunikacji tramwajowej w obsłudze transportowej obszaru Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP).
 37. Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001r., Komisja Europejska, Bruksela 2006.
 38. Uzupełnienie raportu o stanie miasta Gliwice o dane na koniec 2009 roku. Gliwice, maj 2010.
 39. Ważniejsze dane o województwie powiatach i gminach, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 1999.
 40. Wieloletni Plan Inwestycyjny dla Miasta Gliwice na lata 2010 – 2013. Uchwała nr XXVI/849/2009 Rady Miejskiej w Gliwicach w dniu 16 lipca 2009.

41. Wstępna koncepcja połączenia kolejowego w dwóch wariantach: relacji Sośnica Pyskowice i relacji Sośnica Łabędy oraz ich wpisanie w system komunikacji miejskiej na obszarze miasta Gliwice, ZDG „TOR” Sp. z o.o., Warszawa, maj 2009.
42. Wstępna koncepcja budowy linii tramwajowej na odcinku Gliwice – Gliwice Łabędy.
43. Województwo śląskie. Podregiony powiaty gminy 2009. Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2009.
44. Zielona Księga Komisji Europejskiej „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”, Komisja Wspólnot Europejskich. Bruksela, 25.9.2007 COM (2007) 551
45. Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu. Komunikat Komisji. Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 17.6.2009, KOM(2009) 279 wersja ostateczna.
46. Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu. Komunikat Komisji. KOM(2009) 279 wersja ostateczna, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela, 17.6.2009.

Witryny internetowe

1. Witryna internetowa System BikeOne w Krakowie: <http://www.bikeone.pl/miasto/krakow>
2. Witryna internetowa: <http://gospodarka.gazeta.pl/gospodarka/>
3. Witryna internetowa Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad: www.gddkia.gov.pl
4. Witryna internetowa Głównego Urzędu Statystycznego, www.stat.gov.pl.
5. Witryna internetowa Politechniki Śląskiej w Gliwicach www.polsl.pl
6. Witryna internetowa Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej www.ksse.com.pl
7. Witryna internetowa Urzędu Miejskiego w Gliwicach www.um.gliwice.pl
8. Witryna internetowa PKM Sp. z o.o. w Gliwicach www.pkm-gliwice.com.pl
9. Witryna internetowa Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP www.kzkgop.com.pl
10. Witryna internetowa Górnośląskiego Związku Metropolitalnego www.gzm.org.pl

Załącznik 1. Zapis warsztatów strategicznych

PODSUMOWANIE STANOWISK PRZEDSTAWIONYCH PODCZAS WARSZTATU W DNIU 11.10.2010

Wprowadzenie do warsztatu stanowiła prezentacja dokonana w imieniu zespołu autorskiego przez prof. Roberta Tomanka. Uczestnicy otrzymali także streszczenie proponowanego dokumentu strategii przed warsztatem.

W zakresie przedstawionej diagnozy, odniesiono się do następujących kwestii:

- Sugerowano wprowadzenie informacji, iż część połączeń (autobusowych) jest realizowanych przez kontraktowane podmioty prywatne, dla których działalność ta jest rentowna [p. Andrzej Karasiński, Sekretarz Miasta].
- Podkreślono, że nie powinno się zestawiać danych o taborze autobusowym i tramwajowym, ze względu na inną specyfikę ich użytkowania oraz tempo amortyzacji, okres eksploatacji taboru szynowego jest ok. 2-3 razy dłuższy niż taboru autobusowego [prof. Marek Sitarz, Politechnika Śląska];
- Zwrócono uwagę, że przedstawione dane o stanie i wieku tramwajów dotyczą całego przedsiębiorstwa Tramwaje Śląskie S.A., a nie taboru jaki był eksploatowany do września 2009 w mieście Gliwice, w Gliwicach nie był eksploatowany nowoczesny tabor niskopodłogowy kupiony przez Spółkę w ramach inwestycji na linii 6/41 [p. Zygmunt Frankiewicz, Prezydent Miasta, p. Andrzej Karasiński].
- Poinformowano, że Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego zamierza przystąpić do opracowania studium transportowego dla województwa, przewiduje się ogłoszenie przetargu na takie opracowanie [przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego].
- Poinformowano, że do końca marca 2011r. opracowana zostanie koncepcja Centralnego Węzła Przesiadkowego przy obecnym dworcu PKP, modernizacja dworca, utworzenie punktu przesiadkowego ułatwi przemieszczanie się w układzie lokalnym oraz regionalnym, powinno się wówczas też przeprojektować układ linii, ponadto podniósł znaczenie systemów park & ride dla rozwoju transportu zbiorowego [p. Andrzej Karasiński].
- Poinformowano, że Gliwice (Spółka Śląska Sieć Metropolitalna) posiadają koncesję i zarządzają pasmem częstotliwości, co umożliwia bezprzewodowe przesyłanie danych w tym też tych związanych ze sterowaniem sygnalizacją świetlną, a tym samym docelowo tworzy możliwość sterowania skrzyżowaniami, w tym też z uprzywilejowaniem ruchu pojazdów

transportu publicznego, jest to propozycja nie tylko dla Gliwic ale całej Metropolii [p. Zygmunt Frankiewicz].

Do przedstawionych poniżej elementów strategii nie wniesiono uwag redakcyjnych.

MISJA

Misją systemu transportu zbiorowego w Gliwicach jest wzrost jakości życia mieszkańców i rozwój Gliwic jak miasta konkurencyjnego i kreatywnego poprzez sprawną obsługę transportową realizowaną za pomocą nowoczesnych technologii i efektywnej organizacji przewozów

WIZJA SYSTEMU TRANSPORTU ZBIOROWEGO GLIWIC

- sprawny, tak aby był w stanie obsłużyć masowe potoki pasażerskie w tym ruch przychodzący do Miasta
- nowoczesny i ekologiczny – tak aby przyciągał pasażerów, był pozytywnym elementem wizerunku Miasta, zapewniał zrównoważony rozwój Gliwic
- zintegrowany, nie tylko wewnętrznie (co warunkuje sprawność), ale też z transportem indywidualnym oraz zbiorowym
- efektywny – zwłaszcza w zakresie eksploatacji, tak aby finansowanie bieżącego utrzymania systemu nie ograniczało aktywności inwestycyjnej w zakresie nowych technologii i rozwoju transportu
- elastyczny, tak aby mieszkańcy i osoby odwiedzające Gliwice, mieli możliwość przemieszczania się zgodnie ze swoimi preferencjami i oczekiwaniami, z wykorzystaniem różnych form i środków transportu

STRATEGICZNE OBSZARY ROZWOJOWE

- Jakość i integracja usług transportowych
- Technologia transportu zbiorowego
- Efektywność systemu transportowego
- Elastyczność i dywersyfikacja systemu transportu zbiorowego

Jednak z dyskusji w części poświęconej przedsięwzięciom wywodzić można, iż pożądanym byłoby umieszczenie w wizji dodatkowej cechy, jaką jest bezpieczeństwo.

W dyskusji ogólnej odniesiono się do następujących kwestii:

- horyzont strategii:
 - możliwe wydłużenie horyzontu strategii, gdyż w obecnym horyzoncie mówić można jedynie o działaniach organizacyjnych i optymalizacyjnych, a nie realizacji

znaczących inwestycji [p. Roman Urbańczyk, Przewodniczący Zarządu KZK GOP; prof. Marek Sitarz]

- możliwe zachowanie horyzontu strategii, co oznacza, że strategia będzie bardziej koncentrowała się na transporcie w mieście, a nie na działaniach w ramach Metropolii, które są przedmiotem strategii i działań np. KZK GOP, GZM czy Samorządu Wojewódzkiego [prof. Marek Sitarz, p. Andrzej Karasiński]
- możliwe zachowanie horyzontu strategii przy jednoczesnym uwzględnieniu przedsięwzięć, których faktyczna realizacja wykracza poza horyzont strategii – np. uwzględnienie prac projektowych i przedinwestycyjnych dla inwestycji, których realizacja będzie możliwa po roku 2020 [prof. Florian Kuźnik, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach]
- wartym podkreślenia jest, że decyzje długookresowe, strategiczne, inwestycyjne w transporcie nie odpowiadają bieżącym oczekiwaniom użytkowników (nie gwarantują szybkich zmian) [prof. Robert Tomanek]
- powiązania z innymi obszarami:
 - trudno jednoznacznie stwierdzić, czy strategia w swoich założeniach uwzględnia połączenia zewnętrzne i wewnętrzne Gliwic, czy jedynie wewnętrzne (co w praktyce oznaczałoby rozstrzygnięcie o tworzeniu systemów związanych z transportem autobusowym i samochodowym) [prof. Marek Sitarz]
 - brakuje wyraźnych odniesień do silnych powiązań komunikacyjnych Gliwic z innymi miastami, np. z Zabrzem [p. Maciej Krawczyk z PKM sp. z o.o. w Gliwicach]
 - elementem dyskusji jest, na ile strategia uwzględnia rozwiązania metropolitalne [p. Andrzej Karasiński]
- rola autostrad i DTŚ:
 - nie będzie się zwiększał tranzyt przez ścisłe centrum miasta, inwestycje drogowe zmieniają strumienie przepływu pojazdów, będzie to ruch obwodnicowy jak w przypadku A4 i A1 oraz skanalizowany w przypadku DTŚ [p. Zygmunt Frankiewicz]
- kolej metropolitalna (średnicowa):
 - czy jest możliwość kreowania szybkich połączeń, np. Kraków-Katowice-Gliwice, Gliwice-Pyrzowice [prof. F. Kuźnik], Metropolia w tym Gliwice są na tyle istotnym obszarem, że powinno się rozpatrywać też inne kierunki np. Wschodnia część Metropolii i dalej Katowice-Gliwice-Opole-Wrocław [p. Roman Urbańczyk]
 - miasto powinno budować strategię uwzględniając kolejowe połączenia zewnętrzne i wewnętrzne, jednak nie może samo organizować transportu kolejowego na swoim

obszarze, gdyż pasażerskie przewozy kolejowe są kompetencją samorządu województwa; jednocześnie część połączeń kolejowych wymagać będzie znaczącego dofinansowania ze środków publicznych, np. połączenie z lotniskiem w Pyrzowicach [p. Zygmunt Frankiewicz]

- priorytety w transporcie
 - o nadanie priorytetu transportowi zbiorowemu z rezerwowaniem terenów pod jego przyszłą rozbudowę [p. Roman Urbańczyk, prof. Robert Tomanek]
 - o odejście od myślenia kategorią rozbudowy/optimalizacji danej traktacji (linii autobusowych lub kolejowych), a skupienie liniach transportu zbiorowego o wysokiej jakości oferowanych usług, zgodnych z oczekiwaniami jakościowymi mieszkańców, a to popyt na usługi i opłacalność danej traktacji będzie decydowała o konkretnych rozwiązaniach. Ponadto liczba samochodów osobowych (ok. 100 tys.) wskazuje istotne dla transportu zbiorowego będzie integracja z ruchem samochodowym [dr Grzegorz Dydkowski]
 - o istotne wypracowanie procedur dla poprawy bezpieczeństwa transportu [prof. M. Sitarz]

W drugiej części warsztatu zidentyfikowano potencjalne kluczowe przedsięwzięcia dla zaproponowanych celów.

Priorytet 1. Wzrost jakości usług transportu zbiorowego

Cele:

1.1. Integracja usług transportu zbiorowego w układzie systemowym i powiązań międzysystemowych

Przedsięwzięcia:

- Budowa centralnego węzła przesiadkowego w powiązaniu z punktami przesiadkowymi
- Budowa dworca autobusowego na obszarze Focus Mall
- Wykorzystanie centrów handlowych jako zaplecza „park & ride”
- Nowe linie komunikacji pasażerskiej
- Wspólny, dostępny bilet w tym bilet czasowy (Śląska Karta Usług Publicznych jako narzędzie pozwalające m.in. lepiej różnicować ceny)
- Integracja taryfowa
- Zinformatyzowany system informacji o transporcie zbiorowym

1.2. Wzrost dostępności usług transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych

Propozycja zmiany celu: „dla osób o ograniczonej mobilności”.

Przedsięwzięcia:

- Poprawa infrastruktury przystankowej dla osób o ograniczonej mobilności
- Oprzyrządowanie elektroniczne zewnętrzne autobusów i przystanków dla osób o ograniczonej mobilności
- Powiększanie taboru przystosowanego do przewozu osób o ograniczonej mobilności

1.3. Wzrost częstotliwości i rytmiczności połączeń

Przedsięwzięcia:

- Skrócenie / dzielenie linii na trasy, na których wymagana jest różna częstotliwość
- Analiza zastępowalności ruchu samochodowego ruchem autobusowym przy założeniu zwiększonej częstotliwości
- Tworzenie tanich narzędzi informacji przystankowej z wykorzystaniem bezprzewodowej transmisji danych w ramach posiadanej koncesji częstotliwości
- Rozbudowa komunikacji nocnej

Priorytet 2. Rozwój systemu transportowego oparty na nowoczesnych technologiach

Cele:

2.1. Upowszechnienie środków transportu charakteryzujących się niskim oddziaływaniem na środowisko

Przedsięwzięcia:

- Określenie modelu transportu o oddziaływaniu na środowisko odpowiadającym potrzebom społeczności lokalnej
- Ocena ryzyka związanego z zaopatrzeniem w różne typy paliw
- Zakup nowoczesnego taboru (niska emisja)

2.2. Rozwinięta infrastruktura rowerowa wraz z systemem rowerów publicznych

Przedsięwzięcia:

- Rozbudowa sieci komunikacyjnych ścieżek rowerowych
- Tworzenie parkingów rowerowych

2.3. Nowoczesna infrastruktura przystankowa

2.4. Inteligentny system transportowy (ITS) w transporcie zbiorowym

Przedsięwzięcia:

- Preferencje w ruchu dla autobusów
- Budowa inteligentnego systemu zarządzania ruchem;
- Tworzenie zintegrowanego systemu zarządzania bezpieczeństwem miasta, w tym transportu publicznego

2.5. Innowacyjność oparta na transferze wiedzy

Przedsięwzięcia:

- Współpraca z podmiotami i ośrodkami w Gliwicach dla kreowania nowoczesnych rozwiązań związanych ze sterowaniem ruchem

Priorytet 3. Wzrost efektywności systemu transportowego

Cele:

3.1. Wzrost znaczenia transportu zbiorowego w obsłudze połączeń zewnętrznych i wewnętrznych

Uwaga redakcyjna: stosować nazewnictwo strategii GZM – kolej metropolitalna.

Przedsięwzięcia:

- Zabezpieczanie terenów pod rozwój transportu zbiorowego

3.2. Optymalizacja sieci połączeń autobusowych

Przedsięwzięcia:

- Bieżące monitorowanie sieci połączeń

3.3. Demonopolizacja rynku

Priorytet 4. Wzrost elastyczności systemu transportowego Miasta

Cele:

4.1. Ograniczenie podróży samochodowych na obszarze Śródmieścia

Przedsięwzięcia:

- System płatnego parkowania – opracowanie planu biznesu dla inwestorów komercyjnych
- Poszerzenie strefy wyłączonej z ruchu
- Ograniczenie ruchu w ul. Zwycięstwa

4.2. Uprzywilejowanie środków transportu zbiorowego w ruchu ulicznym

Przedsięwzięcia:

- Wprowadzenie zalecenia projektowania pasów ruchu autobusowego do bieżących remontów i modernizacji ulic

4.3. Zróżnicowanie priorytetów dla poszczególnych systemów transportowych na obszarze Miasta (strefowanie)

Podane powyżej listy przedsięwzięć, są zapisem dyskusji jaka miała miejsce w dniu 11.10.2010, wymagają uzupełnienia, dalszego porządkowania lub poprawek redakcyjnych. W wyniku warsztatów nastąpić może także korekta struktury celów. Sugerowane jest również rozważenie wprowadzenia do strategii założeń nt. monitoringu i ewaluacji.

Załącznik 2. Koreferat (opinia naukowa)

Prof.dr hab.inż. Sylwester MARKUSIK

Katowice, 26.10.2010

Wydział Transportu

Katedra Inżynierii Ruchu

Politechnika Śląska

40-019 Katowice, ul. Krasińskiego 8

OPINIA

na temat opracowania: „Strategia rozwoju zbiorowego transportu miejskiego w Gliwicach. Identyfikacja i ocena opcji strategicznych”, wykonanego przez Centrum Badań i Ekspertyz Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach.

1. Wprowadzenie

Każdy system transportowy powinien umożliwiać danemu społeczeństwu (mieszkańcom jak i osobom spoza miasta) realizację prawa do swobodnej mobilności, jednak przy minimalizacji negatywnych skutków zewnętrznych tego transportu. Tą mobilność społeczeństwo realizować może różnymi podsystemami transportowymi: transportem zbiorowym, indywidualnym bądź pieszym. Należy również pamiętać, że każdy system transportowy miasta jest częścią systemu transportowego aglomeracji, transportu krajowego oraz międzynarodowego. Natomiast transport zbiorowy w systemach transportowych dużych miast i metropolii odgrywa kluczową rolę; stąd konieczność podejmowania przez władze samorządowe określonych działań poprawiających konkurencyjność i efektywność jego wykorzystania w obsłudze potrzeb transportowych społeczeństwa.

Opiniowana *Strategia rozwoju zbiorowego transportu miejskiego w Gliwicach* jest opracowaniem mającym na celu wskazanie dla władz samorządowych Gliwic kierunków rozwoju transportu zbiorowego w tym mieście, w perspektywie czasowej do roku 2022, koncentrując się na priorytetach, celach strategicznych oraz obszarach działań, dotyczących właśnie transportu zbiorowego. Gliwice jako miasto o szeroko rozwiniętej strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta, odgrywają obecnie kluczową rolę w Metropolii Górnośląskiej i posiadają duży potencjał rozwojowy (wynikający z jego dobrej lokalizacji, korzystnej struktury społecznej oraz szybko poprawiającej się dostępności transportowej).

Niniejsza Opinia stanowi próbę krytycznego spojrzenia na opracowanie pt. „*Strategia rozwoju zbiorowego transportu miejskiego w Gliwicach. Identyfikacja i ocena opcji strategicznych*”,

wykonanego przez Centrum Badań i Ekspertyz Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Katedry Transportu tego Uniwersytetu.

2. Uwagi ogólne

2.1. Z szeroko zaprezentowanych w pkt.1. „*Charakterystyka metodologii badań*” oraz „*Bibliografii*” dokumentów i publikacji związanych z funkcjonowaniem i rozwojem systemów transportowych, w tym systemów transportu zbiorowego, pominięto niektóre aktualne, a niewątpliwie istotne dla miasta Gliwice opracowania jak:

- **Projekt Foresight:** *Priorytetowe technologie dla zrównoważonego rozwoju województwa śląskiego*, Panel 6: *Transport i infrastruktura transportu*; realizowany przez Politechnikę Śląską oraz Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach w latach: 2006-2008. W opracowanych tam scenariuszach rozwoju systemów transportowych na Śląsku miasto Gliwice spełniało istotną rolę.
- *Zintegrowane połączenie Aglomeracji Górnośląskiej z Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice-Pyrzowice*, opracowanie finansowane w ramach konkursu PPP przez Ministerstwo Gospodarki RP oraz Miasto Bytom, a wykonane w roku 2008.
- Studium wykonalności dla przedsięwzięcia: „*Program inwestycyjny rozwoju trakcji szynowej na lata 2008-2013*”, finansowanego przez Tramwaje Śląskie SA, monitorowanego przez *Jaspers*, a zrealizowanego przez Firmę *Collect Consulting* oraz Politechnikę Śląską w roku 2009. W opracowaniu tym przedstawiono diagnozę stanu istniejącego oraz niezbędne na najbliższe lata poczynania, dla poprawy sytuacji systemu tramwajowego na Śląsku, w tym również w Gliwicach.
- *Koncepcja reaktywacji połączenia kolejowego na trasie Gliwice-Bytom*, wykonane przez Wydział Transportu Politechniki Śląskiej; opracowanie finansowane przez Śląski Urząd Marszałkowski w roku 2005.

2.2. Zgodnie z uwagami przedstawionymi na Warsztatach, dotyczących w/w Strategii w dniu 11.10.2010, należy uznać za celowe wydłużenie horyzontu strategii (np. do roku 2035, co jest zgodne np.: „*TRANSvisions Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 Year Horizon*”, poz. 34 *Bibliografia*, bądź pracą będącą jeszcze na etapie początkowym *Scenariusze rozwoju transportu w województwie śląskim na lata 2012-2035*, Wydział Transportu, Politechnika Śląska), gdyż w obecnym horyzoncie czasowym mówić można jedynie o działaniach organizacyjnych i optymalizacyjnych, a nie realizacji znaczących przyszłościowych inwestycji transportowych w mieście. Zachowanie obecnego horyzontu strategii jest praktycznie

niemożliwe przy jednoczesnym uwzględnieniu przedsięwzięć, których faktyczna realizacja będzie wykraczać poza horyzont tej strategii.

2.3. W opracowanej *Strategii rozwoju zbiorowego transportu miejskiego w Gliwicach* brak pewnych elementów potrzebnych w tego typu opracowaniach jak:

- Harmonogramu (lub Mapy drogowej) zaproponowanych do realizacji działań,
- Kosztorysu (przynajmniej orientacyjnego), lub niezbędnych nakładów finansowych na realizację określonych zadań inwestycyjnych.

2.4. Przedstawione opracowanie nie pozwala na stwierdzenie czy *Strategia...* w swoich założeniach uwzględnia połączenia transportowe zewnętrzne i wewnętrzne Gliwic, czy jedynie wewnętrzne. W praktyce oznaczałoby to, że rozstrzyga ona jedynie o ocenie lub modernizacji systemów związanych z transportem autobusowym i samochodowym w mieście. Można tu postawić pytanie: na ile *Strategia...* powinna uwzględniać rozwiązania i powiązania transportowe Gliwic z Metropolią „Silesia”.

2.5. Należy rozważyć problem rezygnacji z myślenia kategoriami tylko rozbudowy lub optymalizacji linii autobusowych lub kolejowych w mieście, a raczej skupieniu się na ich integracji z indywidualnym ruchem samochodowym Gliwic. Nie powinny to być dwa przeciwstawne sobie systemy transportowe, ale uzupełniające się nawzajem byty.

3. Uwagi szczegółowe

3.1. Tak w Opracowanej *Strategii* jak i w Podsumowaniu stanowisk na Warsztatach w dniu 11.10.2010 użyto stwierdzeń, że „nie będzie się zwiększał tranzyt przez miasto, ale inwestycje te zmieniają strumień napływu pojazdów do miasta”. Dotyczyć to ma sytuacji po oddaniu do użytku autostrady A1, i skrzyżowaniu na węźle w Sośnicy z autostradą A4. Sytuację odwrotną od przedstawionej powyżej zaobserwować można już obecnie. Duża część ciężkiego taboru samochodowego (Tiry) w Gliwicach zjeżdża z autostrady A4, (ulicami: Pszczyńska, Wrocławska, Strzody), przebijając się przez miasto i okolice w kierunku na drogę krajową nr 94 (stara autostrada) w kierunku na Olkusz, aby uniknąć opłat autostradowych na odcinku Katowice-Kraków. Ta sytuacja może się znacznie nasilić, jeżeli wprowadzone zostaną opłaty autostradowe wewnątrz Aglomeracji Górnośląskiej.

3.2. W rozdz.3.4 „Ocena jakości usług świadczonych na zlecenie KZK GOP”- str.31, posłużono się badaniami wykonanymi w styczniu 2007 roku. Sądzę, że wyniki te, jak i postawy społeczeństwa w odniesieniu do wyborów komunikacyjnych należało skonfrontować z aktualnymi badaniami

wykonanymi w lecie 2009 r. przez zespół Wydziału Transportu Politechniki Śląskiej w ramach pracy: „Program inwestycyjny rozwoju trakcji szynowej na lata 2008-2013”, finansowanego przez Przedsiębiorstwo Tramwaje Śląskie SA, w których preferencje komunikacyjne ludności zamieszkałej w KZK GOP zostały nieco inaczej zaakcentowane.

- 3.3. W tym samym rozdziale, na rys.15 przedstawiono wykaz 15 czynników, które wpływają na poczucie satysfakcji korzystających z komunikacji autobusowej, tramwajowej i kolejowej. Sądzę, że zapomniano o jednym z bardzo istotnych czynników wpływających na ocenę jakości usług transportowych, a mianowicie na **bezpieczeństwo** osobiste w środkach transportu zbiorowego. Ten czynnik został w dalszych rozdziałach Opracowania już zauważony (rys.21 oraz Podsumowanie Warsztatów z dnia 11.10.2010 r.).
- 3.4. Autorzy Opracowania postulują „wprowadzenie systemu płatnego parkowania w śródmieściu, co oprócz zwiększenia rotacji na parkingach poprawi konkurencyjność miejskiego transportu zbiorowego” (str.81 oraz str.74, pkt. 13). Wydaje się to jednak ryzykowne, ze względu na niekorzystną opinię w tym zakresie społeczeństwa (patrz wyniki badań z pracy „Program inwestycyjny rozwoju trakcji szynowej na lata 2008-2013” (G. Karoń: *Preferencje komunikacyjne mieszkańców Aglomeracji Górnośląskiej wraz z oceną satysfakcji z transportu zbiorowego*; Mater. Konferencyjne: TRANS-REG, Dąbrowa Górnicza 2010). Również doświadczenia innych miast (np. Bytom) pokazują, że płatne strefy parkowania w centrach miast powodują ich wyludnienie (zwłaszcza wieczorem) oraz emigrację małych jednostek handlowych na obrzeża tych miast (obok supermarketów), tam gdzie istnieją darmowe parkingi, a więc i klienci.
- 3.5. W rozdz.4.5 „Kierunki potencjalnych działań”, działanie A: „Elementy związane z czasem podróży”- str.48 należało również uwzględnić różne warianty modernizacji infrastruktury systemów transportu zbiorowego (autobusy oraz tramwaje) w Gliwicach, polegające (wg: „Program inwestycyjny rozwoju trakcji szynowej na lata 2008-2013”) np. na:
- Wariant 0** – Wariant bezinwestycyjny polegający na utrzymaniu obecnych parametrów infrastruktury.
- Wariant 1** – Modernizacja infrastruktury (tory, drogi, platformy przystanków, trakcja,) głównych ciągów komunikacyjnych bez zakupu i modernizacji taboru.
- Wariant 2** – Modernizacja infrastruktury (tory, drogi, platformy przystanków, trakcja) głównych ciągów komunikacyjnych + zastosowanie priorytetów przejazdu na modernizowanych odcinkach bez zakupu i modernizacji taboru.
- Wariant 3** - Modernizacja infrastruktury (tory, drogi, platformy przystanków, trakcja) głównych ciągów komunikacyjnych oraz newralgicznych odcinków pozostałej sieci autobusowej i

tramwajowej + zastosowanie priorytetów na modernizowanych odcinkach + zakup nowoczesnego taboru oraz modernizacja istniejącego + częściowe przesunięcie torowisk tramwajowych eliminując przestoje lewoskrętów.

Wariant 4 - Modernizacja infrastruktury (tory, platformy przystanków, trakcja) głównych ciągów komunikacyjnych wraz z zastosowaniem bezkolizyjnych przejazdów na głównych skrzyżowaniach, modernizacja taboru oraz zakupu nowego taboru.

3.6. W rozdz. 4.6.3. „Przewoźnicy kolejowi i autobusowi wykonujący przewozy ponadlokalne”- str.54, przedstawiono problem kolejowego transportu osób do Gliwic w układzie: północ-południe oraz zachód-wschód. Należy tu zauważyć, że problem usprawnienia oraz zintensyfikowania ruchu kolejowego na trasie Gliwice-Bytom zależy od:

- Nowego usytuowania przystanków, zgodnie z obecnymi generatorami ruchu (np. musi powstać przystanek Gliwice-Sośnica, Zabrze M-1, Bytom-Plejada), ponieważ lokalizacja aktualnych przystanków miała miejsce w latach 30-tych ubiegłego wieku (patrz opracowanie: *Koncepcja reaktywacji połączenia kolejowego na trasie Gliwice-Bytom*).
- Utworzenia ruchu równoodstępowego (np. co 20 min) opartego na szynobusach.
- Trasa Gliwice-Bytom może być jednym z elementów kolejki aglomeracyjnej, łączącej Gliwice oraz Katowice z lotniskiem w Pyrzowicach poprzez dworzec zintegrowany w Bytomiu (patrz opracowanie: *Zintegrowane połączenie Aglomeracji Górnośląskiej z Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice-Pyrzowice*).
- Należy zdać sobie sprawę, że z chwilą uruchomienia autostrady A1 na odcinku Piekary Śl.-Gliwice, część potoków podróźnych korzystających z transportu szynowego wybierze szybsze połączenie samochodem (pkt.6- str.73).

3.7. Odciążenie od ruchu samochodowego (zwłaszcza ciężkimi samochodami w ruchu tranzytowym) Gliwic jest możliwe przy organizacji transportu kombinowanego, którego terminale powinny być usytuowane na zachodnich krańcach miasta tj. Gliwice-Kleszczów. Problem ten został tylko wspomniany w Opracowaniu (str.69), a sądzę, że może on mieć kluczowe znaczenie dla Gliwic w perspektywie najbliższych 10-20 lat.

3.8. W pkt. 7.3 „Priorytety strategiczne”- str. 79, sądzę, że w priorytecie II „Rozwój systemu transportowego oparty na nowoczesnych technologiach”, należało podać przynajmniej kilka ważniejszych technologii transportowych istotnych w najbliższym czasie dla Gliwic (np. pojazdy hybrydowe, przykłady technologii ITS).

3.9. Str.81, pkt. „Wzrost elastyczności systemu transportowego miasta przejawiającej się dostępnością dla zróżnicowanych form i środków przemieszczania się” należałoby uzupełnić dodatkowo propozycją:

- promocja transportu szynowego w połączeniach aglomeracyjnych.

3.10. W priorytecie 2 „Rozwój systemu transportowego oparty na nowoczesnych technologiach”, proponuję dołożyć sformułowania:

b: *Rozwój nowoczesnej infrastruktury transportowej:*

- nowe technologie w budowie dróg kołowych.

c: *Wzrost zastosowań telematycznych w transporcie zbiorowym:*

- inteligentne znaki drogowe,
- zmienne pasy ruchu.

3.11. W priorytecie 4 „Wzrost elastyczności systemu transportowego”, proponuję dołożyć sformułowanie:

b. *Wzrost roli rowerów w obsłudze potrzeb przewozowych:*

- tworzenie sieci parkingów rowerowych z możliwością ich wypożyczenia (przez kartę elektroniczną), np. jak w Berlinie.

4. Podsumowanie

Niezależnie od pewnych braków oraz krytycznych uwag zawartych w niniejszej Opinii, należy stwierdzić, że Opracowanie pt. „Strategia rozwoju zbiorowego transportu miejskiego w Gliwicach. Identyfikacja i ocena opcji strategicznych”, stanowi ważny i znaczący wkład w kształtowanie naukowej prognozy zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego w Gliwicach w perspektywie czasowej do roku 2022. Sformułowana w Opracowaniu misja, wizja strategiczna oraz strategiczne obszary rozwojowe dla Gliwic zostały zaproponowane racjonalnie i są możliwe do realizacji przez władze samorządowe miasta Gliwice, przy wsparciu logistycznym i finansowym Śląskiego Urzędu Marszałkowskiego lub władz centralnych. Należy bowiem stwierdzić, że rozwój zbiorowego transportu miejskiego w Gliwicach nie jest możliwy bez poważnych inwestycji publicznych oraz towarzyszących im regulacji prowadzących do zmiany zachowań komunikacyjnych społeczeństwa zwiększających efektywność tych inwestycji.

Proponuję więc przyjąć Opracowanie pt. ” *Strategia rozwoju zbiorowego transportu miejskiego w Gliwicach. Identyfikacja i ocena opcji strategicznych*”, wykonane przez Centrum Badań i Ekspertyz Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Katedry Transportu tego Uniwersytetu, przy sugestii wprowadzenia pewnych korekt do tej pracy zgodnie z propozycjami zawartymi w niniejszej Opinii.

Sylwester Markusik

Załącznik 3. Stanowisko autorów wobec opinii koreferenta

STANOWISKO W SPRAWIE UWAG ZAWARTYCH W OPINII

Prof. dra hab. Inż. Sylwestra Markusika

nt. „Strategii rozwoju zbiorowego transportu miejskiego w Gliwicach.

Identyfikacja i ocena opcji strategicznych”

Autorzy strategii podzielają wiele uwag Koreferenta - w szczególności dotyczących potrzeby uzupełnienia listy przedsięwzięć kluczowych. Jednak uzupełnienie listy przedsięwzięć kluczowych pozostawia się do decyzji władz miejskich, gdyż Strategia jest dokumentem odzwierciedlającym politykę transportową Miasta.

Odnosnie uwag ogólnych, autorzy zauważają:

1. W Strategii uwzględniano dokumenty programowe mające charakter deklaracji woli władz różnego szczebla, dlatego nie omawiano wielu ekspertyz, czy też projektów. Nie oznacza to, że wniosków z tych dokumentów nie brano pod uwagę. W szczególności foresight'u technologicznego – autorzy brali udział w tym projekcie i to między innym w oparciu o te doświadczenia formułowano propozycje zmian technologicznych transportu zbiorowego w Gliwicach. Odnosnie programu inwestycyjnego trakcji szynowej (program Tramwajów Śląskich SA) – jest on znany autorom, jednak w strategii konieczne było uwzględnienie deklaracji władz zawartej w *Planie zagospodarowania przestrzennego* odnośnie przyszłości trakcji tramwajowej w Mieście. Nie oznacza to, że autorzy zamykają szansę rozwoju trakcji szynowej w Gliwicach – wprost przeciwnie: takie działania są możliwe.
2. Horyzont strategii określono zgodnie z dokumentami strategicznymi Miasta, jednak zaproponowane opcje strategiczne mają znacznie dłuższy zasięg, nic nie stoi na przeszkodzie aby wykreślić tę Strategię w znacznie dłuższej perspektywie czasowej.
3. Opracowanie harmonogramu i określenie nakładów na realizację strategii nie jest możliwe na tym etapie prac. Określenie wysokości nakładów dokonuje się w studiach przedinwestycyjnych wykonywanych najczęściej dla poszczególnych przedsięwzięć. Strategie tego typu (zarówno miejskie jak i regionalne) dość rzadko operują konkretnymi kwotami i szczegółowym harmonogramem realizacji – jest to raczej deklaracja woli i identyfikacja wizji władz miasta. Oczywiście proponując określone działania należy mieć na

uwadze ich realizowalność – jednak wydaje się, że w przypadku przedkładanej Strategii wymóg ten został zachowany.

4. Zbieżna jest wola zintensyfikowania integracji pomiędzy transportem indywidualnym i zbiorowym – deklaracje takie zawarto w propozycjach celów strategicznych (w w ich opisach). Strategia uwzględnia zarówno powiązania wewnętrzne jak i zewnętrzne (oraz konieczność integracji w tym zakresie) – oczywiście konkretyzacja działań nastąpi dopiero po zdeklarowaniu kluczowych przedsięwzięć (np. parkingów zintegrowanych oraz węzłów przesiadkowych).

Oдноśnie uwag szczegółowych, autorzy stwierdzają:

1. Poprawa dostępności Gliwic po zakończeniu inwestycji autostradowych, może być czynnikiem najogólniej powodującym wzrost ruchu samochodowego, ale układ obwodowy zrealizowanych i realizowanych dróg, spowoduje odciążenie samego miasta, lub też jak w przypadku DTS skanalizowanie ruchu i tym samym zmniejszenie negatywnych skutków ruchu drogowego. Niezależnie przyjmując kierunek zrównoważonego rozwoju systemu transportowego w Strategii zaproponowano wzmocnienie transportu zbiorowego i działania na rzecz zmiany zachowań komunikacyjnych.
2. Badania preferencji komunikacyjnych prowadzone były w aglomeracji przez różne podmioty, nie zawsze wyniki tych badań są powszechnie dostępne – jednak z dostępnych informacji wynika, że wyniki tych badań są dość zbieżne (a różnią się, jak pisze Koreferent, akcentami). Różnice dotyczą kwestii szczegółowych, czasem przyczyną dyferencjacji są uwarunkowania związane z metodą przeprowadzania badań oraz ograniczaniem się do badania zastąej sytuacji transportowej. Mając na uwadze przedmiot badań, dla autorów kluczowe znaczenie miały badania przeprowadzone w Gliwicach.
3. Oдноśnie opłat kongestyjnych i stref płatnego parkowania, autorzy zgadzają się, że jest to trudny społecznie projekt. Jednak zalecenia UITP oraz doświadczenia miast europejskich nie pozostawiają wątpliwości, co do konieczności zastosowania takiego instrumentu. Wydaje się nawet, że bez opłat parkingowych centrum miast staje się jeszcze gorzej dostępne (brak wymuszonej rotacji pojazdów). Poza tym, proponowana strategia ma być strategią zrównoważonego rozwoju, więc ograniczanie roli transportu indywidualnego jest tu niezbędne.
4. Projekty inwestycji w zakresie infrastruktury transportowej są stałym, podstawowym elementem proponowanej Strategii. Zdaniem autorów, uwagi prof. S. Markusika są cenne,

jednak powinny być brane pod uwagę w dalszym etapie strategicznego planowania rozwoju transportu zbiorowego w Gliwicach.

5. Transport szynowy jest niezbędnym elementem metropolitalnego systemu transportu zbiorowego. Autorzy dopuszczają różne możliwości zagospodarowania istniejącej infrastruktury i jej dalszego rozwoju. W warunkach ograniczonych środków proponujemy dokonywanie selekcji. Nie negując perspektyw takiego połączenia, za istotniejsze i bardziej obiecujące (w świetle obecnych wyników ekonomicznych połączeń) z punktu widzenia miasta uznajemy połączenie kolejowe Gliwic z Zabrzem oraz rozważane przez władze miejskie połączenie w relacji Pyskowice-Sośnica. Problem zatem nie w tym czy takie połączenie realizować, ale w jakiej kolejności. Trzeba też mieć na uwadze gestię transportową – gestia w przypadku regionalnych pasażerskich przewozów kolejowych leży po stronie samorządu województwa.
6. Autorzy nie zajmowali się ruchem towarowym, nie było to objęte projektem – jednak (co zauważył Koreferent) staraliśmy się i ten problem dostrzec. Bez wątpienia należy zwrócić uwagę na konieczność ograniczenia ruchu towarowego w mieście. Wydaje się, że pewne kierunki działań można w tym zakresie wyznaczyć analogicznie (i zgodnie) z rozwiązaniami proponowanymi dla transportu zbiorowego.
7. Autorzy nie rozszerzali listy projektów kluczowych – zgodnie z przyjętą i zaakceptowaną w umowie metodą, poświęcono temu warsztat strategiczny. Dokument ten ma stanowić ramy i wyznaczać kierunek działań władz miejskich, ma mieć charakter fundamentu podejmowanych inicjatyw. Trudno zatem ten krok wyprzedzać dalej idącymi działaniami.

Przedstawiona w koreferacie opinia jest cennym głosem zwracającym uwagę na konieczność wypełnienia ram strategicznych działaniami. Działania te będą wiązały się z koniecznością ponoszenia istotnych wydatków inwestycyjnych. Fakt, że niezależny koreferent podziela pogląd autorów nt. opcji strategicznych oraz misji i wizji, a także obszarów strategicznych i proponowanych priorytetów pozwala wnioskować o celowości przyjęcie przez władze Gliwic proponowanej Strategii jako dokumentu określającego politykę Miasta w zakresie systemu zbiorowego transportu miejskiego.

Grzegorz Dydkowski

Robert Tomanek

Katowice, 27.10.2010