

**ROZWÓJ CZY REGRES
PRZYSZŁOŚĆ TRANSPORTU PUBLICZNEGO
W POLSCE I NA DOLNYM ŚLĄSKU
W PERSPEKTYWIE 2020**

Wojciech Zdanowski

Instytut Rozwoju i Promocji Kolei

WROCLAW 2012

1. Czym jest transport publiczny?

Według definicji zawartej w Ustawie¹, mianem **publicznego transportu zbiorowego określono powszechnie dostępny, regularny transport osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.**

Z powyższej definicji jasno wynika, że aby dany przewóz mógł być uznany za mieszczący się w ramach transportu publicznego muszą zostać spełnione trzy przesłanki. Musi być on:

- a) powszechnie dostępny, **czyli każda osoba spełniająca regulamin przewoźnika powinna mieć prawo z danego środka transportu korzystać**
- b) regularny wykonywany określonych odstępach czasu, **czyli musi być ujęty w ramy rozkładu jazdy**
- c) realizowany po określonej linii lub sieci komunikacyjnej, **czyli przewoźnik musi mieć dostęp do przystanków**

Powyższa definicja wydaje się być bardzo prosta, a sprostanie tym wymaganiom zdaje się być łatwe jednak analiza stanu rzeczywistego pokazuje zupełnie inny obraz. Organizacja sprawnego systemu od początku przemian ustrojowych przerasta możliwości Państwa i większości samorządów.

Transport publiczny powinien spełniać szereg ważnych funkcji. Głównymi założeniami powinno być:

- 1) Zapewnienie ogółowi mieszkańców dostępu do wszelkich rodzajów usług;
- 2) Eliminowanie wykluczenia społecznego w aspekcie wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców peryferyjnie położonych obszarów;
- 3) Przeciwdziałanie zjawiskom kongestii ruchu drogowego;
- 4) Aktywizowanie gospodarcze i funkcjonalne obszarów ;
- 5) Udostępnienie obszarów dla celów turystycznych i rekreacyjnych;
- 6) Zapewnienie najwyższego poziomu bezpieczeństwa komunikacyjnego pasażerom;

Ważny jest również aspekt energetyczno-ekologiczny. Korzystając z transportu zbiorowego zużywamy kilkakrotnie mniej paliwa i emitujemy zdecydowanie mniej zanieczyszczeń, niż w przypadku korzystania z samochodu.

Kolejnym istotnym zagadnieniem związanym ze transportem publicznym są zjawiska przestrzenno – urbanistyczne. W Polsce problem stanowi obecnie zachodzący proces dzięki dezurbanizacji i rozpraszania zabudowy. W jego wyniku powstają siedliska oraz osiedla, których w zasadzie nie można obsłużyć komunikacją zbiorową.

2. Transport w okresie transformacji ustrojowej

Okres transformacji ustrojowej w Polsce to triumfalny pochód motoryzacji. W latach 1989 – 2012 liczba samochodów osobowych wzrosła kilkakrotnie, przy czym najbardziej dynamiczny wzrost ilości samochodów nastąpił w po przystąpieniu Polski do struktur Unii Europejskiej. Stało się to głównie za sprawą importu używanych pojazdów. Obecnie statystycznie na 1000 mieszkańców Polski przypadają 451 auta osobowe. Niestety średnia wieku pojazdu osobowego w Polsce wynosi 14 lat co jest

¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o Publicznym Transporcie Zbiorowym

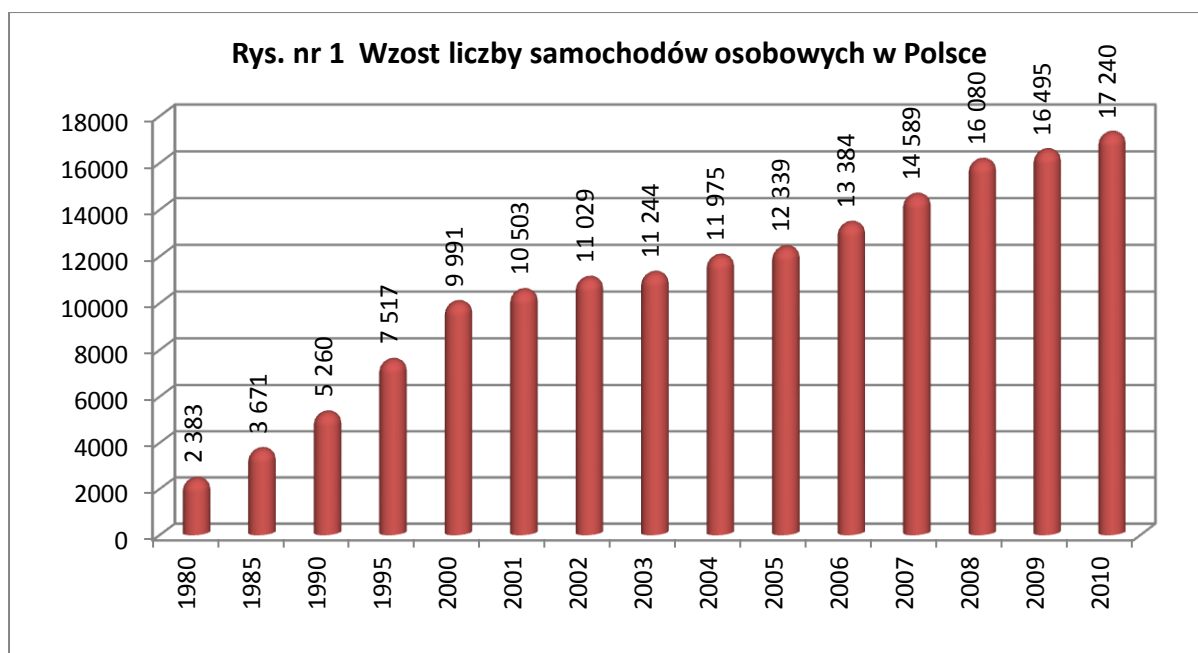
wynikiem niepokojącym zwłaszcza gdy porównamy go z sytuacją w rozwiniętych krajach Europy Zachodniej. Dobrym przykładem mogą być Niemcy gdzie średni wiek auta wynosi o 8 lat.

Tabela nr 1

Liczba samochodów w Polsce

Rok	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Liczba samochodów osobowych	2383	3671	5260	7517	9991	10 503,1	11028,9	11243,8	11,975,2	12339,4	13384,2	14588,7	16079,5	16494,7	17239,8
Liczba autobusów	66	83	92	85	82	82,2	83,1	82,8	82,7	79,6	83,5	87,6	92,4	95,4	97,0

Dane: GUS



Obecnie według danych Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, w Polsce 17,6 mln osób posiada najpopularniejszy typ Prawa Jazdy kategorii B. Gdy weźmiemy pod uwagę stosunek liczby mieszkańców Polski (38,6 mln) do osób posiadających prawo jazdy kategorii B okazuje się, że ponad 54 % mieszkańców potrzebuje sprawnego transportu zbiorowego. Przyczyny są różne jednak nie zaspokojenie potrzeb wspomnianej grupy może spowodować jej wykluczenie społeczne w sensie komunikacyjnym.

Najważniejsze grupy osób obecnie korzystających z transportu publicznego:

- a) Dzieci i Młodzież;
- b) Osoby w podeszłym wieku, emeryci i renciści;
- c) Osoby które z różnych innych przyczyn (preferencje, stan zdrowia, kwestie finansowe) korzystają z transportu publicznego
- d) Osoby fakultatywnie korzystające z transportu publicznego

W ostatnich latach problematyka rozwoju transportu publicznego była najczęściej poruszana w dużych aglomeracjach, które jako pierwsze drastycznie odczuły problem zjawisk kongestii ruchu. Głównym celem promowania transportu publicznego stało się zachęcenie jak największej liczby mieszkańców do wyboru transportu publicznego i rezygnacji z podróży samochodem. Nadrzędnym

celem powinno być dążenie do takiego podniesienia jakości transportu publicznego, aby stał się on konkurencyjny w stosunku do motoryzacji indywidualnej. Transport publiczny musi być przede wszystkim konkurencyjny pod względem czasu i kosztów podróży.

Zasadniczo komunikacja publiczna w Polsce składa się z trzech podstawowych podsystemów:

- 1) kolejowe transportu pasażerskiego;
- 2) drogowego transportu pasażerskiego;
- 3) komunikacji miejskiej i podmiejskiej organizowanej przez gminy;

Pierwsze dwa podsystemy mają zarówno ogólnokrajowy jak i regionalny zasięg działania. Negatywnym zjawiskiem który je łączy jest permanentny spadek oferty, liczby przewożonych pasażerów i zasięgu obsługiwanej sieci połączeń. W ciągu ostatnich 20 lat w obu wspomnianych aspektach nastąpił w Polsce znaczący regres. Komunikacja miejska i podmiejska jako jedyny podsystem transportu publicznego posiadała w tym okresie organizatora, którym były samorzady gmin lub ich związki.

3 Kolejowy transport pasażerski

3.1 Przewozy Pasażerskie

Lata siedemdziesiąte i osiemdziesiąte to czas gdy polska kolej przechodziła okres swojej największej świetności. W tym czasie padały przewozowe rekordy zarówno pod względem przewozów pasażerskich jak i towarowych. Kolej była najważniejszym środkiem transportu w gospodarce *opartej na węglu*. Negatywnym zjawiskiem był jednak fakt, że PKP funkcjonowało w warunkach monopolu co nie przystawało w ogóle do realiów ekonomicznych. Samo przedsiębiorstwo rozrosło się do monstrualnych rozmiarów osiągając zatrudnienia na poziomie ponad 400 tys. osób.

Tabela nr 2

Długość sieci i kolejowej i wielkość przewozów w latach 1980 – 2010

Rok	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010
Długość sieci	27 185	27 095	26 228	23 986	22 560	20 253	20 228
w tym normalnotorowej	24 356	24 361	23 993	22 598	21 575	19 843	20 089
Ilość pasażerów	1093,5	1005,1	789,9	465,9	360,7	258,1	262,3
Praca przewozowa	46 250	51 900	50 373	26 635	24 092	18 157	17 918

Dane: GUS

Dekada lat dziewięćdziesiątych to czas gwałtownego załamania przewozów pasażerskich. Jego przyczyn było wiele, a najważniejszymi z nich były:

- ekspansja motoryzacji indywidualnej;
- zmiany potrzeb komunikacyjnych społeczeństwa;
- zachowawcza struktura PKP, nie potrafiąca się dostosować do nowych realiów gospodarczych;
- niski i stale pogarszający się standard świadczonych usług;
- brak organizatora publicznego transportu kolejowego zarówno na poziomie regionalnym jak i krajowym;

W dekadzie lat dziewięćdziesiątych z usług świadczonych przez kolej zrezygnowało 400 mln pasażerów. Okres ten to także prawdopodobnie największy i najgwałtowniejszy regres przestrzenny kolei w historii Europy. Obsługiwana sieć kolejowa uległa skróceniu o kilka tysięcy kilometrów linii. Dostępu do pociągów pozbawionych zostało nie tylko tysiące wsi i miasteczek lecz także niektóre większe miasta liczące kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców. Zjawisko regresu kolei uderzyło także w większość kurortów i uzdrowisk w Polsce, które zostały odcięte od połączeń kolejowych.

Fundamentalne zmiany w funkcjonowaniu przewozów kolejowych miała przynieść pierwsza dekada XXI wieku. Ustawa z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe wprowadziła fundamentalne zmiany organizacji transportu kolejowego Polsce. Rozpoczął się proces liberalizacji polskiego rynku przewozów kolejowych. Zasadnicze zmiany wprowadzone przez powyższą ustawę w segmencie transportu publicznego były następujące:

- podjęcie przez ustawodawcę zobowiązań dotyczących finansowania transportu zbiorowego (których notabene nie przestrzegano) ;
- wprowadzono nowy, zgodny z tendencjami występującymi w Unii Europejskiej system finansowania przewozów regionalnych w ramach służby publicznej;
- zobowiązanie operatora infrastruktury do odpłatnego udostępniania tras kolejowych (podstawa liberalizacji);
- umożliwiono zainteresowanym samorządom przejmowanie zbędnego kolejowego mienia.

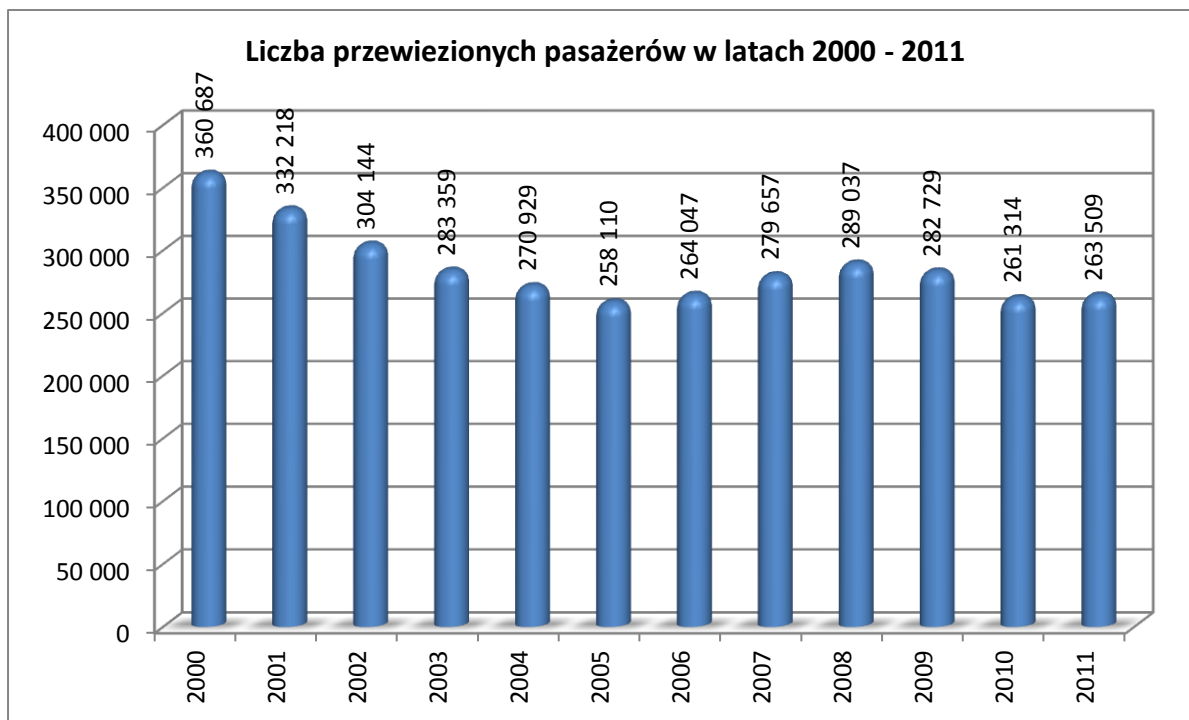
Podstawowym problemem było nie wywiązywanie się organizatora przewozów ze zobowiązań finansowych. Dopiero wprowadzenia mechanizmu finansowania przewozów regionalnych z części przychodów samorządów uzyskiwanych z podatku CIT poprawiło poziom dofinansowania przewozów kolejowych wykonywanych w ramach służby publicznej i ustabilizowało ich funkcjonowanie.

Tabela nr 3

Długość sieci i kolejowej i wielkość przewozów w latach 1980 – 2010

Rok	Liczba przewiezionych pasażerów (tys)	Praca przewozowa (mln poc/km)
2000	360 687	24 092
2001	332 218	22 469
2002	304 144	20 809
2003	283 359	19 638
2004	270 929	18 301
2005	258 110	18 157
2006	264 047	18 187
2007	279 657	19 859
2008	289 037	20 389
2009	282 729	18 671
2010	261 314	17 921
2011	263 509	18 161

Dane:GUS



W latach 2000 – 2005 wielkość przewozów kolejowych nadal spadała. Pierwsze oznaki tendencji do stabilizacji wielkości przewozów nastąpiły w latach 2006 – 2008. Przyczyny tego były następujące:

- a) ustabilizowanie się systemu organizacji przewozów, samorządy województw stały się organizatorem przewozów;
- b) stabilizacja i rozwój oferty przewozowej;
- c) stabilizacja i wzrost dotacji do przewozów realizowanych w ramach służby publicznej;
- d) wzrost negatywnych zjawisk kongestii ruchu w aglomeracjach.

Niestety, przeprowadzona w 2009 roku reforma przewoźników publicznych z grupy PKP nazwana „usamorządowieniem” Przewozów Regionalnych, ponownie zdestabilizowała sytuację powodując spadek wielkości przewozów. Efektem reformy były perturbacje organizacyjne i techniczne w realizacji przewozów oraz gwałtowny wzrost wielkości publicznych dotacji przeznaczanych na ten cel. Oferta przewozowa pod względem ilościowym i jakościowym niestety nie uległa tak istotnym zmianom.

3.2 Rynek Przewozów kolejowych i przewoźnicy

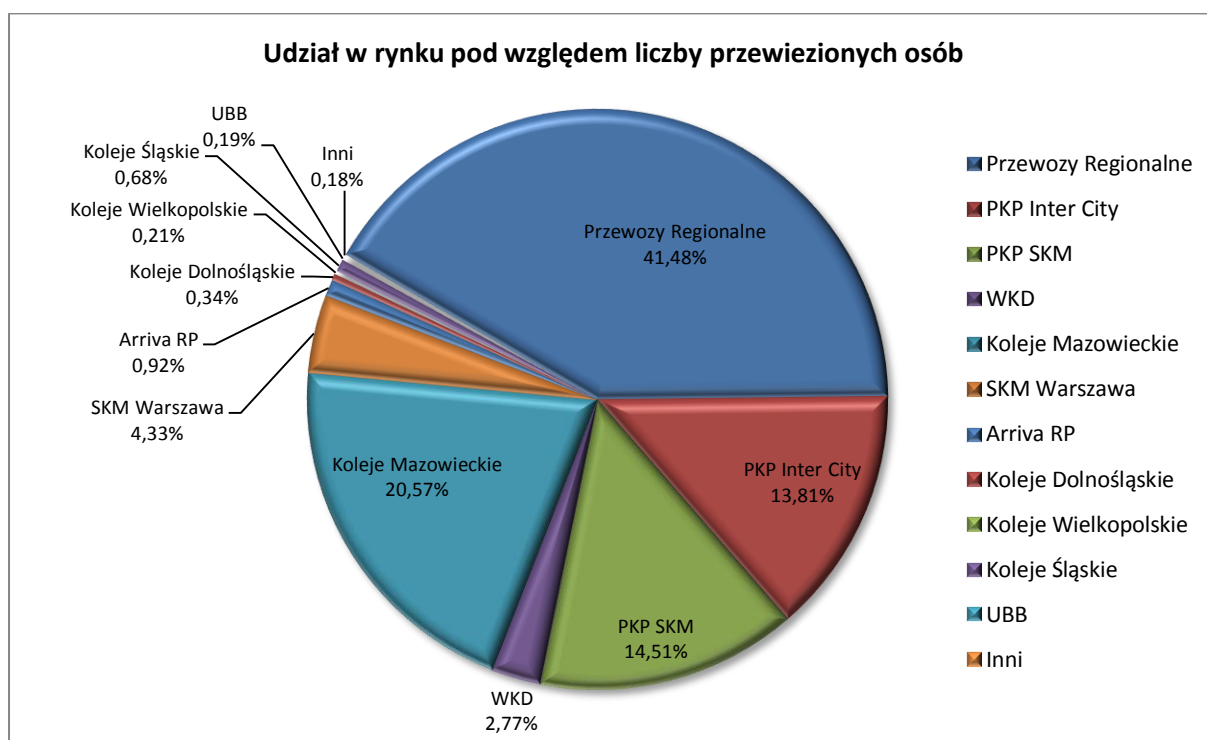
Obecnie rynek regionalnych przewozów pasażerskich w Polsce jest rynkiem zliberalizowanym. Przewozy pasażerskie w ramach umów służby publicznej, dotowanych przez samorządy wojewódzkie wykonuje kilka spółek publicznych i jeden podmiot prywatny. Główni przewoźnicy to:

- Spółka Przewozy Regionalne wykonująca usługi przewozowe dla 15 samorządów wojewódzkich. Od grudnia 2008 roku właścicielem tego przewoźnika jest 16 samorządów wojewódzkich;
- Spółka Koleje Mazowieckie, Spółka Samorządu Województwa Mazowieckiego realizujące przewozy od stycznia 2005 roku głównie na obszarze tego województwa;

- Spółka Koleje Dolnośląskie, Spółka Samorządu Województwa Dolnośląskiego realizujące przewozy od stycznia 2009 roku głównie na obszarze tego województwa;
- Spółka Koleje Śląskie, Spółka Samorządu Województwa Śląskiego realizujące przewozy od października 2010 roku na obszarze tego województwa;
- Spółka Koleje Wielkopolskie, Spółka Samorządu Województwa Wielkopolskiego realizujące przewozy od czerwca 2011 roku na obszarze tego województwa;
- Spółkę PCC ARIWA, realizującą przewozy dla województwa Kujawsko-Pomorskiego,
- Spółka Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, realizująca przewozy na Trójmiejskich linii SKM oraz kilku innych relacjach w województwie Pomorskim. Usługi SKM są finansowane przez Samorząd Województwa Pomorskiego oraz Zarządcy Transportu Miejskiego na obsługiwanych obszarze;
- Spółka Szybka Kolej Miejska w Warszawie, realizująca przewozy metropolitalne na obszarze miasta Warszawy i Gmin sąsiednich, które są zamawiane przez Warszawski Zarząd Transportu Miejskiego

Przewozy o charakterze międzywojewódzkim są realizowane przez dwa podmioty:

- Spółkę PKP Inter City, wchodzącą w skład grupy PKP, realizującą przewozy pociągami kwalifikowanymi (EURO CITY, INTER CITY, EKSPRESS) oraz pośpiesznymi (obecnie nazywanymi TLK, czyli Twoje Linie Kolejowe);
- Spółkę Przewozy Regionalne, realizującą przewozy pociągami INTER REGIO i REGIO EKSPRESS



Ponad 90 % rynku przewozów międzywojewódzkich należy do spółki PKP Inter City. Zaznaczyć należy, że właśnie ten segment rynku przewozów kolejowych jest obecnie najsilniej zmonopolizowany.

Ponadto kilkanaście innych podmiotów posiada uprawnienia do wykonywania przewozów kolejowego transportu pasażerskiego.

Wielkość kolejowych przewozów regionalnych i aglomeracyjnych utrzymuje się na ustabilizowanym poziomie. Stan przewozów kolejowych można określić jako stagnację.

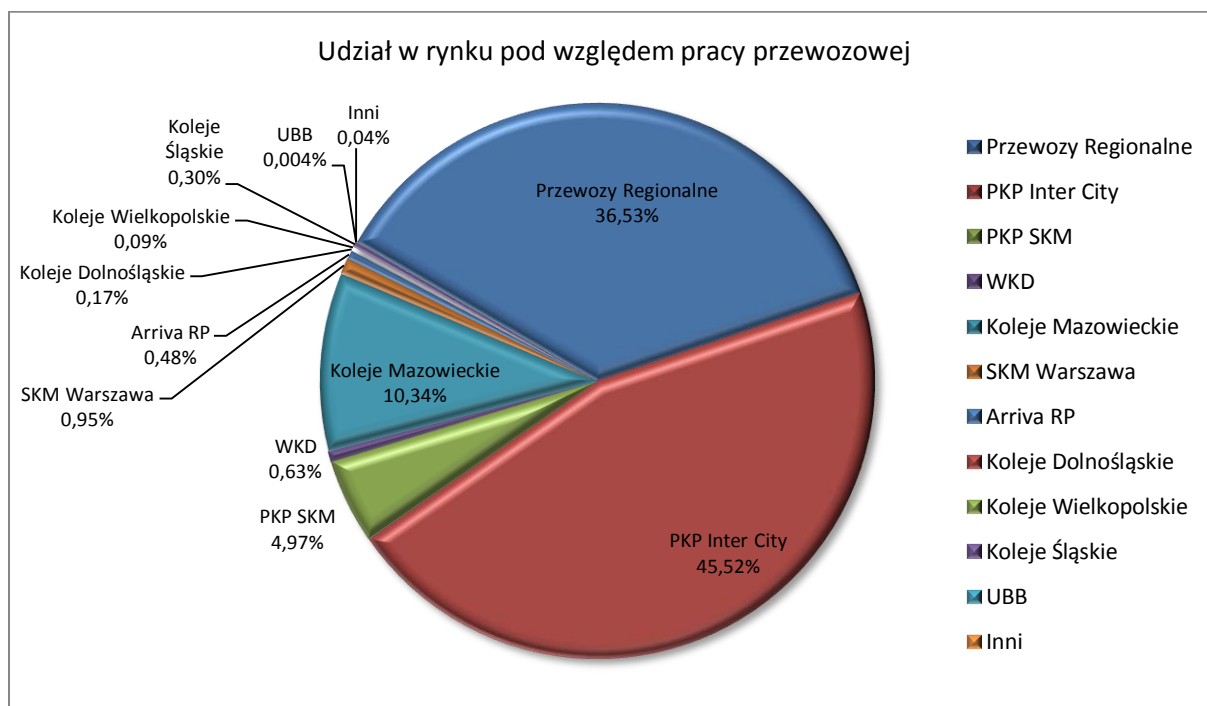
Tabela nr 4

Udział poszczególnych przewoźników w rynku przewozów pasażerskich

Przewoźnik	Udział w runku pod względem liczby przewiezionych osób (%)	Udział w rynku pod względem pracy eksploatacyjnej (%)
Przewozy Regionalne	41,48	36,53
PKP Inter City	13,81	45,52
PKP SKM	14,51	4,97
WKD	2,77	0,63
Koleje Mazowieckie	20,57	10,34
SKM Warszawa	4,33	0,95
Arriva RP	0,92	0,48
Koleje Dolnośląskie	0,34	0,17
Koleje Wielkopolskie	0,21	0,09
Koleje Śląskie	0,68	0,30
UBB	0,19	0,004
Inni	0,18	0,04

Dane: UTK

W roku 2011 pociągi pasażerskie w Polsce wykonały pracę eksploatacyjną 144 mln kilometrów, przewożąc ponad 263 mln pasażerów. Statystykę przewozów znacząco poprawiają przewoźnicy aglomeracyjni i miejscy. Tylko trzy funkcjonujące w Polsce koleje aglomeracyjne: PKP SKM w Trójmieście, Warszawska Kolej Dojazdowa (WKD) oraz Szybka Kolej Miejska w Warszawie, rocznie przewożą ponad 57 mln pasażerów, co stanowi 21% pasażerów kolei w Polsce.



3.3. Organizowanie i dofinansowanie przewozów kolejowych

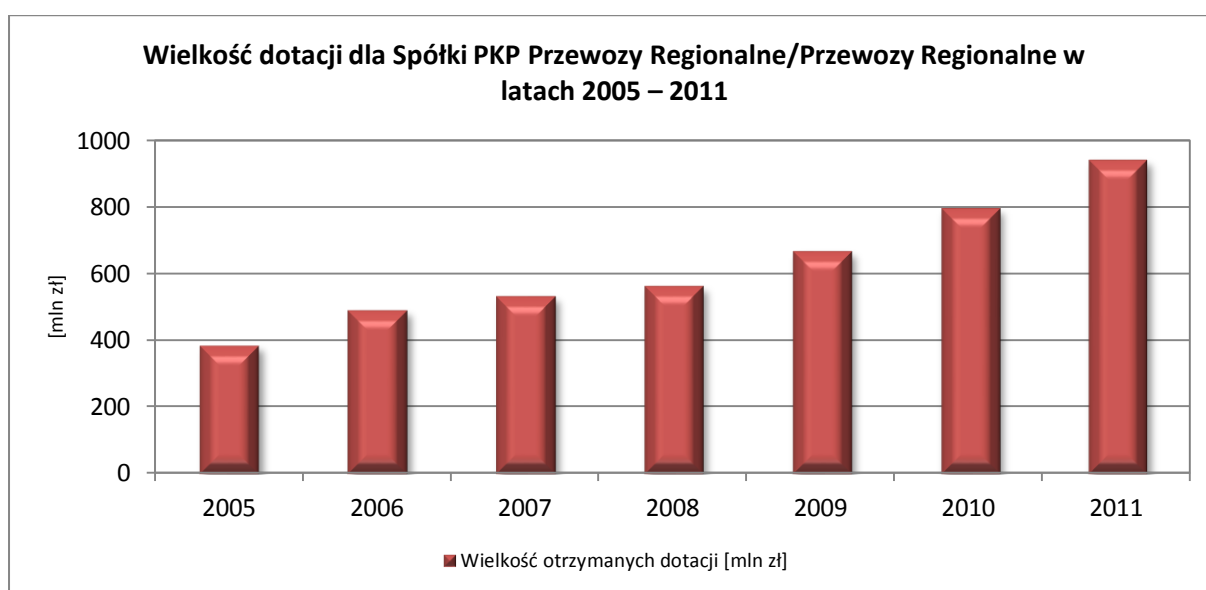
Stabilizacja w segmencie regionalnych przewozów kolejowych nastąpiła w dużej mierze dzięki znaczącemu zwiększeniu poziomu dopłat do wykonywanych usług przewozowych. Przykładowo wielkość dotacji do Spółki Przewozy Regionalne wzrosła o 550 mln zł z 385 mln zł w roku 2005 do 935 mln zł w roku 2011. Nie wpłynęło to jednak na wzrost poziomu pracy eksploatacyjnej, który utrzymał się na zbliżonym poziomie. Wystąpił natomiast znaczący spadek liczby podróżnych, których ubyło aż 25 %. Oznacza to, że rentowność wykonywanych usług uległa pogorszeniu.

Tabela nr 5

Wielkość dotacji dla Spółki PKP Przewozy Regionalne/Przewozy Regionalne w latach 2005 – 2011

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Wielkość otrzymanych dotacji (mln zł)	385	491	533	563	668	797	942
Liczba pasażerów (mln)	118,7	119,5	122,7	124,5	119,0	95,1	91,8
Praca eksploatacyjna (mln poc/km)	65,7	64,3	61,0	62,9	62,7	65,2	65,0
Wielkość dotacji w przeliczeniu na poc/km (zł)	5,86	7,64	8,73	8,95	10,65	12,22	14,49
Wielkość dotacji do przewiezienia jednego pasażera (zł)	3,24	4,11	4,34	4,52	5,61	8,38	10,26

Źródło: Raporty Roczne PKP Przewozy Regionalne, Raporty Roczne Przewozy Regionalne



Równie silny poziom dofinansowania ze źródeł publicznych otrzymują spółki samorządowe. Poziom dotacji do Kolej Mazowieckich w ciągu siedmiu lat działalności spółki wzrósł ze 99 mln zł w roku 2005 do 214 mln zł w roku 2012.

Tabela nr 6

Wielkość dotacji dla Spółki PKP Koleje Mazowieckie w latach 2005-2012

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Wielkość otrzymanych dotacji (mln zł)	99	154,5	152	182	183	193	214

Dane: Raport roczne Kolei Mazowieckich

Jeszcze większy jest udział dotacji w przychodach pozostałych przewoźników kolejowych. Obecnie dotacje do przewozów wykonywanych w ramach służby publicznej stanowią ponad 60 % przychodów przewoźników kolejowych. Łącznie w roku 2011 na realizację przewozów o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym, wszyscy przewoźnicy kolejowi otrzymali 1,3 mld złotych. Dodatkowo Spółka PKP Inter City otrzymuje z Ministerstwa Infrastruktury kwotę 270 mln na dofinansowanie wykonywania przewozów międzyregionalnych.

3.4 Regres i degradacja infrastruktury Kolejowej

Jednym z podstawowym problemów związanych z rozwojem pasażerskiego transportu kolejowego jest stan infrastruktury kolejowej. Niestety w ciągu ostatnich 20 lat uległ on drastycznemu pogorszeniu i to zarówno pod względem ilości czynnych linii (dostępności przestrzennej kolei) jak i stanu technicznego.

Tabela nr 7

Oficjalna długość czynnych linii kolejowych w Polsce w latach 2000-2010

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Długość czynnych Linii kolejowych ogółem	21117	21073	20665	20250	20253	20176	20107	20196	20360	20258
Długość czynnych linii normalnotorowych	20134	20729	20321	19906	19843	19763	19797	20007	20171	20089

Dane: GUS

Według oficjalnych statystyk zarządców infrastruktury mieliśmy w Polsce 20 228 km czynnych linii kolejowych w tym narodowy zarządca infrastruktury, spółka Polskie Linie Kolejowe zarządza siecią o długości 19 276 kilometrów². Niestety dokładna analiza danych wskazuje, że stan infrastruktury w Polsce wygląda zupełnie inaczej niż ukazują to statystyki.

² Dane za rok 2010, Raport Roczny – Polskie Linie Kolejowe za rok 2010

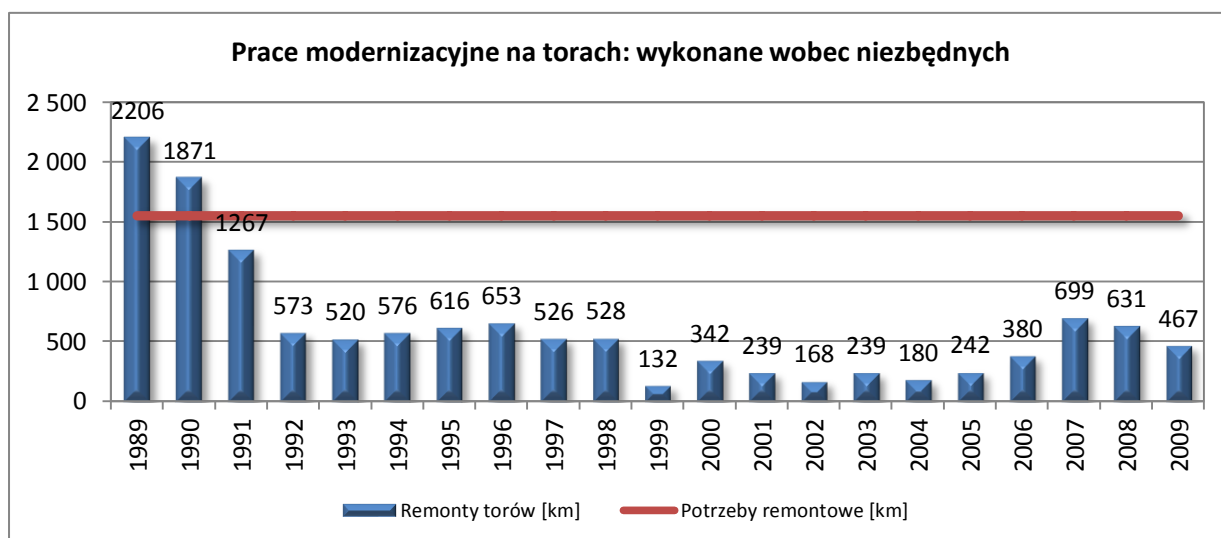
W czasie apogeum swojego rozwoju obsługiwana sieć kolejowa w Polsce liczyła ponad 27 tysięcy kilometrów, z czego 24 000 kilometrów stanowiły linie normalnotorowe. Obecnie rzeczywisty stan wykorzystania infrastruktury kolejowej w Polsce przedstawia się następująco:

- Około 14 000 kilometrów wykorzystywanych jest w przewozach pasażerskich i towarowych;
- Około 3 800 kilometrów linii wykorzystywanych jest dodatkowo jedynie w przewozach towarowych;
- Około 4 500 kilometrów nie jest wykorzystywane, faktycznie są zamknięte;
- Ponad 1 700 km linii doczekało się fizycznej likwidacji;
- Licząca około 3000 kilometrów sieć linii wąskotorowych uległa niemal całkowitej zagładzie

Oznacza to, że ruch pasażerski zlikwidowano na 10 000 kilometrach linii kolejowych, które stanowiły ponad 40 % długości istniejących linii kolejowych w Polsce. Należy zaznaczyć, że proces zawieszania i likwidacji linii miał szczególne nasilenie na ziemiach północno zachodnich oraz na Górnym Śląsku. Dolny Śląsk także niestety możemy zaliczyć jako obszar na którym doszło do masowego zawieszania i likwidowania połączeń kolejowych oraz ograniczania dostępności sieci.

Degeneracja sieci kolejowej nastąpiła również pod względem jakościowym. W pierwszej dekadzie XXI wieku na kilku tysiącach kilometrów linii obniżono prędkości z jakimi mogą poruszać się pociągi. Dodatkowo jeszcze w roku 2008 na całej sieci istniało ponad 5000 miejsc na których obowiązywały stałe lub doraźne ograniczenia prędkości.

Główną przyczyną powyższego zjawiska było drastyczne ograniczenie prac utrzymaniowych i odtworzeniowych niezbędnych do utrzymania prawidłowego stanu linii kolejowych. Było to spowodowane decyzjami wyznaczającymi inne kierunki inwestycyjne oraz ograniczeniami finansowymi dla zarządcy infrastruktury kolejowej.



Dane: UTK

3.5 Pasażerskie przewozy kolejowe w Polsce na tle Unii Europejskiej

Aby lepiej zrozumieć stan transportu kolejowego w Polsce, warto odnieść się do poziomu przewozów kolejowych realizowanych w innych krajach Unii Europejskiej. Według danych statystycznych transport kolejowy w Polsce wypada znacznie poniżej średniej.

Tabela nr 8

Wielkość kolejowych przewozów pasażerskich w wybranych krajach Unii Europejskiej

Kraj	Liczba Ludność (2008)	Powierzchnia (km ²)	Długość linii kolejowych (km)	Praca eksploatacyjna w przewozach pasażerskich (dane za rok 2009 w tys km)	Liczba pasażerów korzystających z transportu Kolejowego (dane za rok 2008 w tys. pas)
Belgia	10666866	30510	3578	80772	213934
Bułgaria	7640238	110910	4150	24403	33724
Czechy	10381130	78866	9578	126863	177257
Dania	5475791	43094	3181	65186	168878
Niemcy	82217837	357021	37934	1079700	2340985
Estonia	1340935	45226	1196	3233	5285
Irlandia	4401335	70280	1889	12356 ³	44647
Grecja	11213785	131940	2552	18318 ⁴	16050
Hiszpania	45283259	504782	13353	158224	499746
Francja	64007193	547030	29466	406177	1093033
Włochy	59619290	301230	16686	271044	589005
Łotwa	2270894	64589	1884	6968	26702
Litwa	3366357	65200	1767	5772	4447
Luksemburg	483799	2586	657		17676
Węgry	10045401	93030	7390	87237	144900
Holandia	16405399	41526	2888	124,029 ⁵	347502 ⁶
Austria	8318592	83858	6256	104993 ⁷	205561
Polska	38115641	312685	20360	139931	272859
Portugalia	10617575	92391	2841		158455
Rumunia	21528627	237500	10784	71794	75343
Słowenia	2010269	20253	1228	11700	16257
Słowacja	5400998	48845	3623	31176	48655
Finlandia	5300484	337030	5919	35120	69937
Szwecja	9182927	449964	11138	95394	178509
Wielka Brytania	61191951	244820	15754	505690	1304586
Norwegia	4737171	385252	3910	34236	57007
Szwajcaria	7593494	41290	5159	180884	326768
Chorwacja	4436401	56542	2722	19253	70800
Turcja	70586256	780580	9083	24657	79187

Dane: EUROSTAT

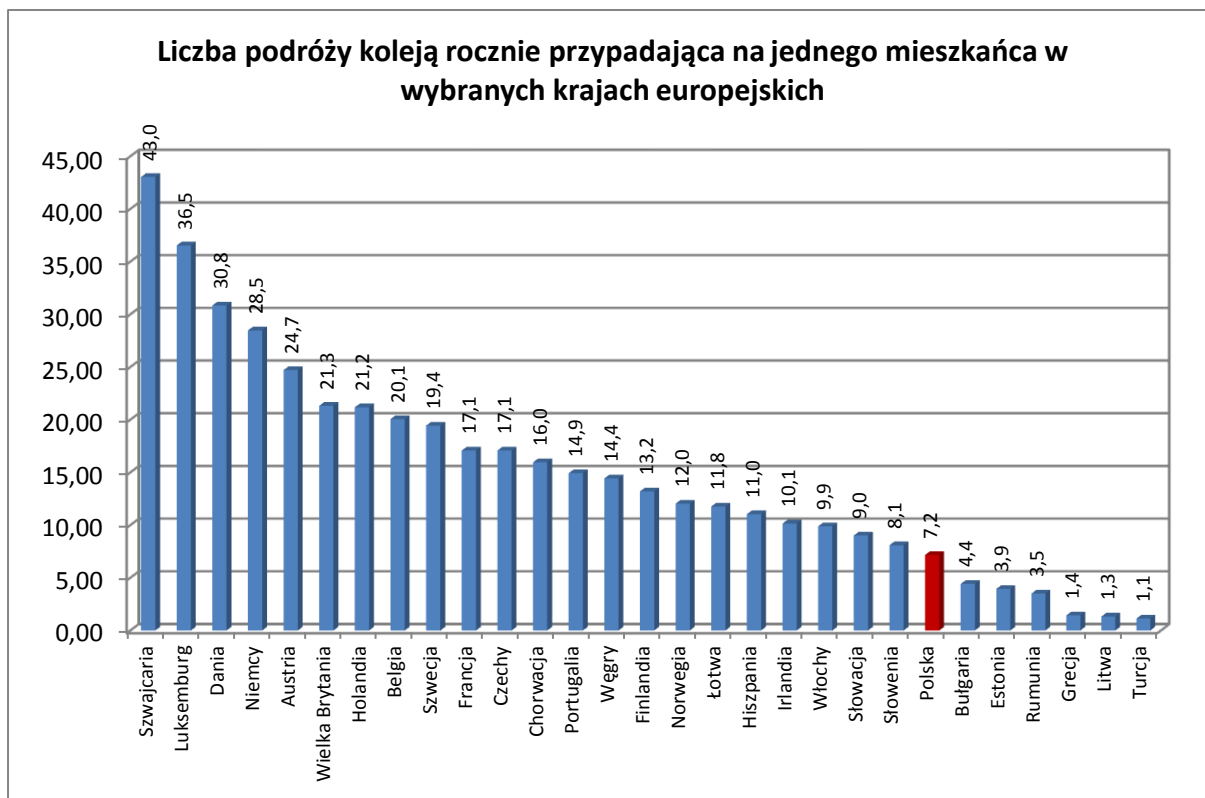
³ Dane za rok 2001

⁴ Dane za rok 2008

⁵ Dane za rok 2007

⁶ Dane za rok 2007

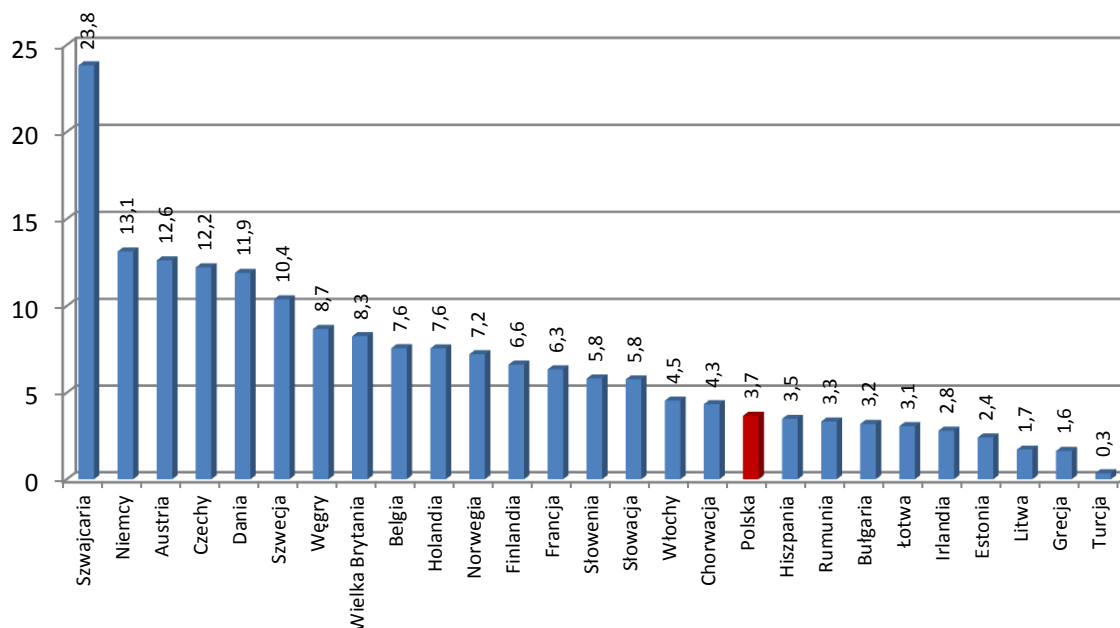
⁷ Dane za rok 2008



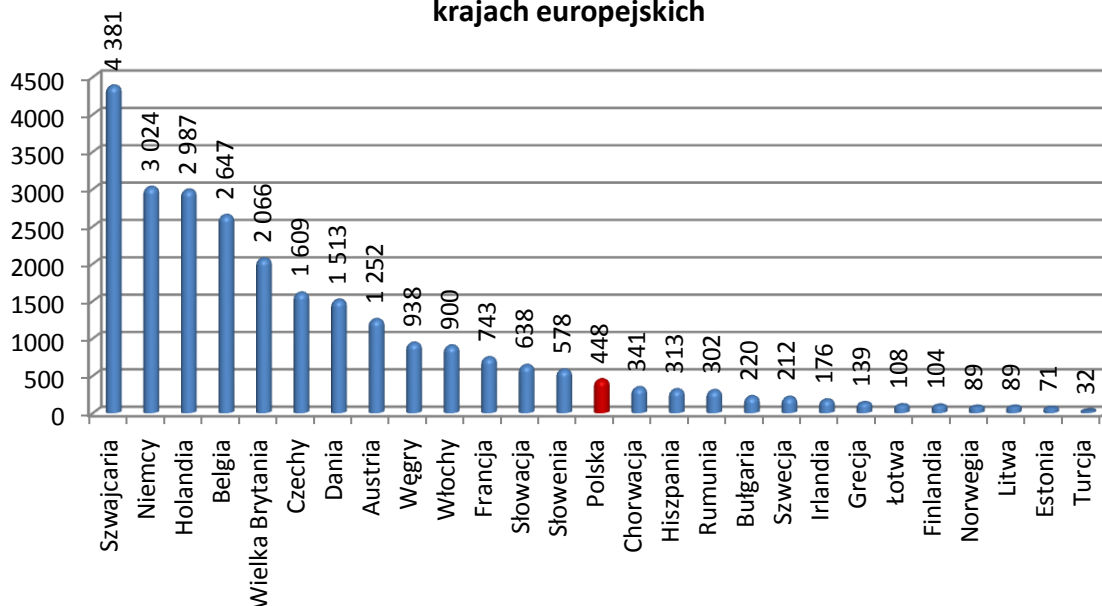
Statystyczny Polak korzysta z transportu kolejowego 7 razy w ciągu roku. Pod względem częstotliwości korzystania jesteśmy na szarym końcu wśród krajów Europy. Rządziej od nas z kolei korzystają jedynie mieszkańcy: Bułgarii, Rumunii, Grecji, Estonii, Litwy i Turcji. Mieszkańcy Czech korzystają z transportu kolejowego 2,5 razy częściej (17 podróży /rok), Wielkiej Brytanii 3 razy częściej (21 podróży/rok), Niemiec 4 razy częściej (28 podróży/rok), Szwajcarii ponad 6 razy częściej (43 podróży/rok).

Trudno się dziwić takiemu stanowi rzeczy, gdyż pod względem jednego z mierników oferty przewozowej jakim jest ilość uruchamianych pociągów na jednego mieszkańca wypadamy tylko nieco lepiej. Oferta przewozowa w przeliczeniu na liczbę mieszkańców w Wielkiej Brytanii jest ponad 2,5 krotnie większa, w Niemczech i Czechach ponad trzykrotnie większa, a w Szwajcarii niemal siedmiokrotnie większa!

Liczba kilometrów usług przewozowych w kolejowym transporcie pasażerskim wykonywanych przez przewoźników w przeliczeniu na jednego mieszkańca



Liczba pociągokilometrów wykonywanych przez przewoźników przypadająca na km kwadratowy powierzchni kraju w wybranych krajach europejskich



3.6 Pasażerskie przewozy kolejowe na Dolnym Śląsku

3.6.1 Sieć kolejowa Dolnego Śląska

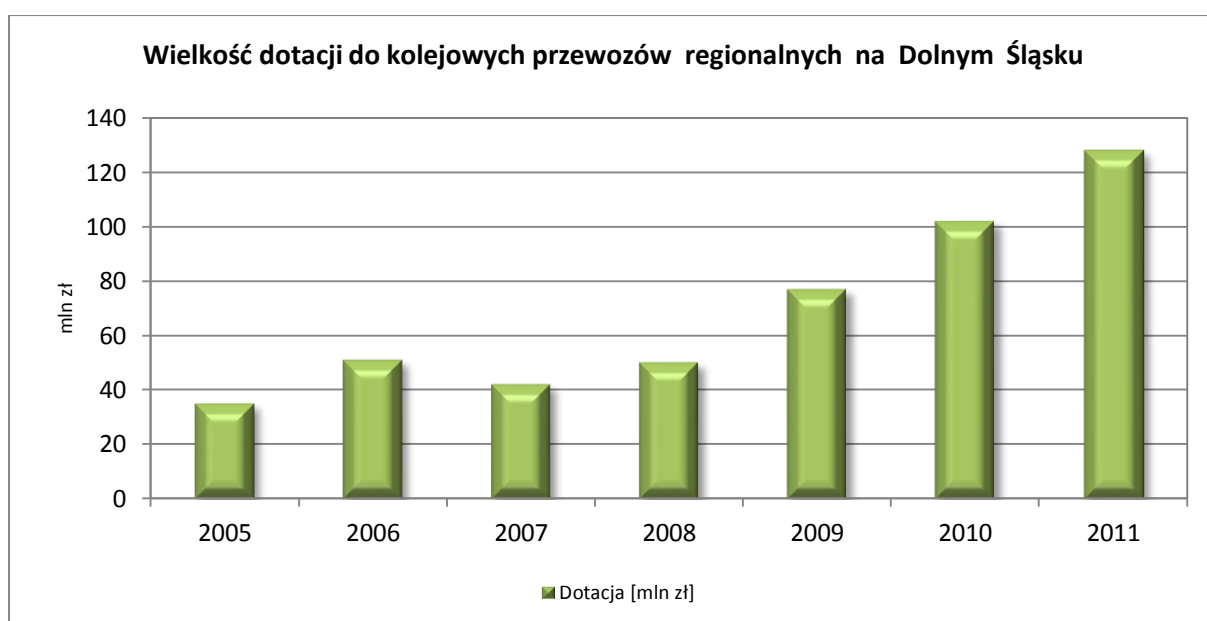
Przejęta po poprzednich gospodarzach Dolnego Śląska sieć kolejowa liczyła ponad 2300 kilometrów linii. Kolej docierała do wszystkich miast i ważniejszych miejscowości na terenie naszego województwa. Niestety, już od lat pięćdziesiątych jej długość zaczęła maleć. Proces zamykania linii kolejowych przybrał na sile w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych, lecz podobnie jak w innych regionach Polski apogeum tego procesu nastąpiło w latach dziewięćdziesiątych kiedy zlikwidowano kilkaset kilometrów linii kolejowych, odcinając kilkadziesiąt miejscowości od możliwości dojazdu koleją.

Obecnie pociągi pasażerskie obsługują jedynie niecałe 1200 km linii kolejowych, co stanowi 50 % długości pierwotnej długości sieci kolejowej województwa. Dodatkowo jeszcze około 350 km linii jest obsługiwanych przez pociągi towarowe. Ponad 800 km linii kolejowych jest nieczynnych lub uległo likwidacji.

3.6.2. Organizowanie i dotowanie przewozów w Województwie Dolnośląskim

Obsługiwana sieć połączeń kolejowych na Dolnym Śląsku wynosi około 1200 km połączeń. Standard obsługi powyższych połączeń jest bardzo zróżnicowany. Jednak od roku 2007 oferta przewozowa ulegała znaczeniu polepszeniu w stosunku do lat ubiegłych. Liczba uruchamianych pociągów wzrosła, a oferta na głównych liniach kolejowych, których długość wynosi około 600 km, jest ustabilizowana.

Dzieje się tak głównie za sprawą wzrostu wielkości dotacji przeznaczanych na dofinansowanie transportu kolejowego. Szczególny wzrost dotacji nastąpił po roku reformie kolejowej z grudnia 2008 roku i tzw. „usamorządowieniu” Spółki Przewozy Regionalne. W okresie trzech lat pomiędzy rokiem 2008 a 2011 wielkość dotacji przeznaczanych na funkcjonowanie regionalnych przewozów kolejowych wzrosła o ponad 250 %.



Przewozy pasażerskie w ramach usług służby publicznej zlecanej przez organizatora przewozów realizuje dwóch przewoźników, Spółka Przewozy Regionalne oraz utworzony w 2007 roku samorządowy przewoźnik Koleje Dolnośląskie, eksploatująca tabor zakupiony przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego. Ilość uruchamianych pociągów wzrosła o niespełna 20 %.

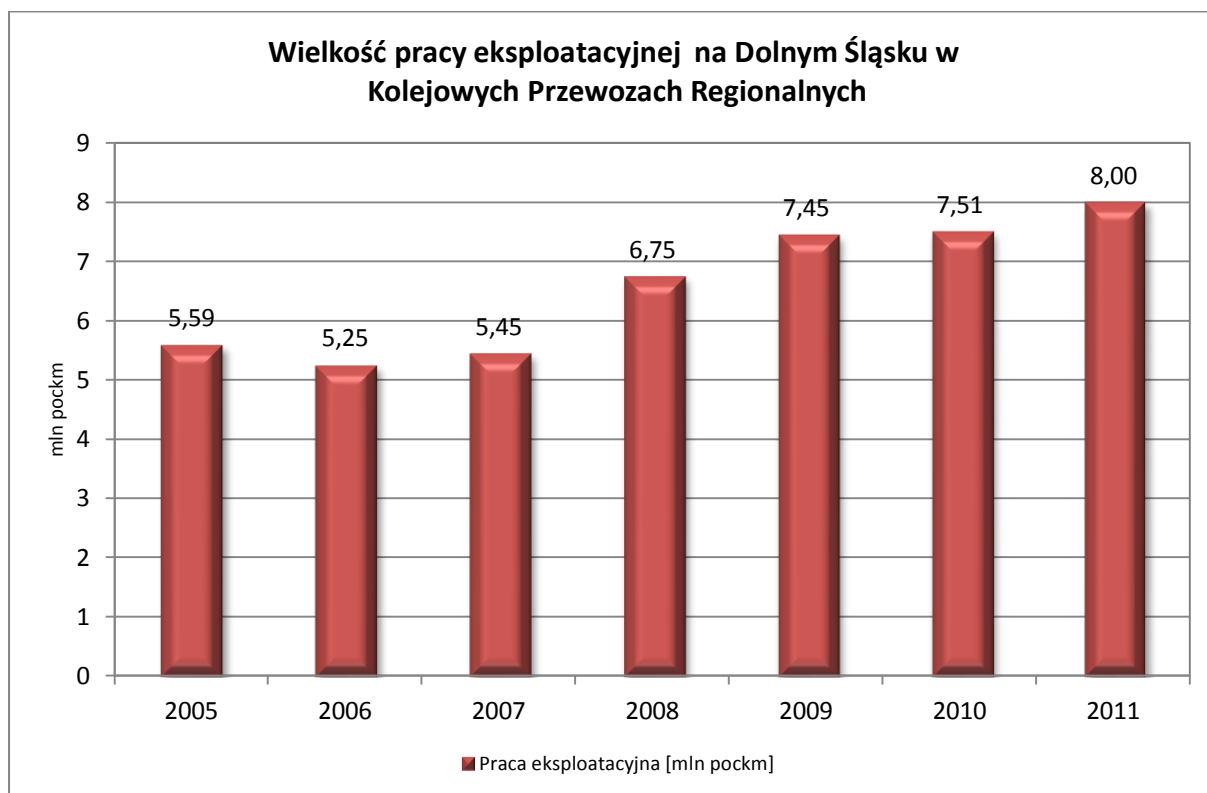


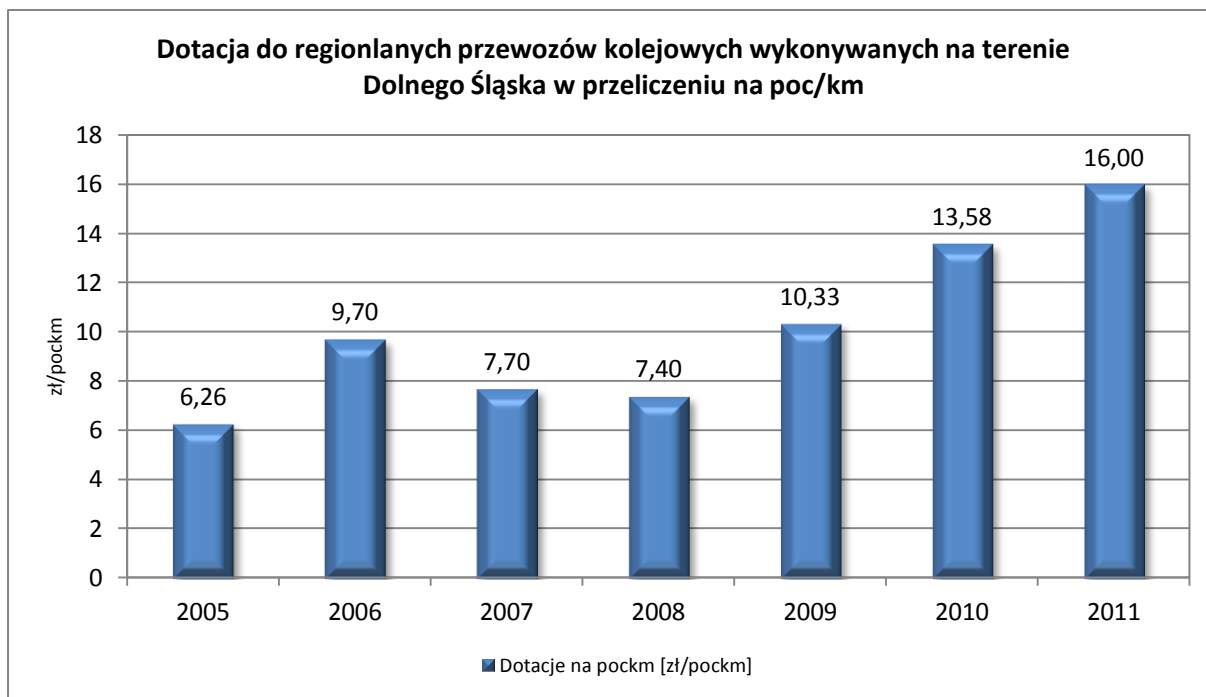
Tabela nr 9

Wielkość pracy przewozowej na Dolnym Śląsku

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Praca eksploatacyjna (mln poc/km)	5,59	5,25	5,45	6,75	7,45	7,51	8,0
Dotacja (mln zł)	35	51	42	50	77	102	128
Liczba pasażerów (mln)	11,25	11,47	12,3	13,1	11,9	9,7	9,7
Dotacje na poc/km (zł)	6,26	9,7	7,7	7,4	10,33	13,58	16,00

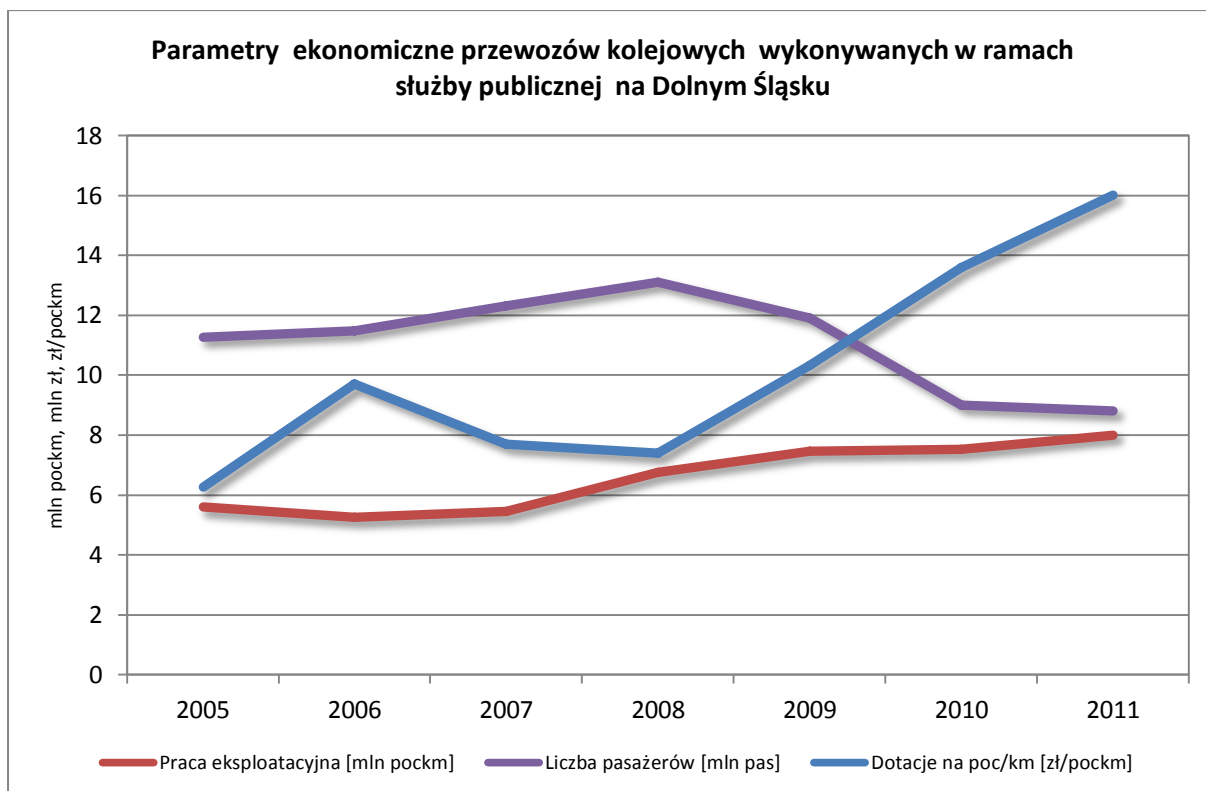
Dane: Raporty Roczne spółek: PKP Przewozów Regionalnych/Przewozy Regionalne, Koleje Dolnośląskie

Oprócz dofinansowania regionalnych przewozów kolejowych samorząd województwa realizuje inwestycje taborowe. Koszty zakupu w latach 2004 – 2011 dwudziestu jeden autobusów szynowych wyniosły ponad 124 mln zł.



Pomimo zaangażowania tak dużych środków po stronie samorządu województwa wielkość przewozów pasażerskich spada. Jest to spowodowane przez kilka czynników:

- Niską jakość usług spowodowaną przez zaniechania infrastrukturalne;
- Niską konkurencyjność usług pod względem ceny, czasu, wielkości oferty przewozowej;
- Słabość organizatora, czego wyrazem jest brak nadzoru nad jakością realizowanych usług;
- Brak integracji usług przewozowych w zintegrowany system przewozowy;



Na podstawie analizy powyższych danych widać, że problemu nie można rozwiązywać jedynie poprzez zwiększanie nakładów finansowych gdyż nie zapewni to wzrostu jakości usług w sektorze przewozów kolejowych.

3.4 Perspektywy

W latach transformacji gospodarczej kolejowy transport publiczny przechodzi bardzo głęboki regres. Szczególny intensywny regres przestrzenny i przewozowy kolei nastąpił w latach 90 tych. Sytuacja w tej dziedzinie transportu w ciągu ostatnich dziesięciu lat, po przejęciu odpowiedzialności za organizację przewozów przez samorządy, uległa pewnej stabilizacji (stagnacji). Przed rozwojem tego sektora transportu w najbliższych latach stoją następujące zagrożenia i szanse:

Zagrożenia

- Fatalny stan infrastruktury, ograniczone perspektywy zmiany tej sytuacji w najbliższych latach;
- Podział rynku na wielu przewoźników, brak spójnej polityki pod względem taryfowym i rozkładowym systemu komunikacyjnego. Pojawienie się syndromu „regionalnych księstw kolejowych” polegającego na tym, że pociągi zamiast łączyć ważne ośrodki miejskie kończą kursowanie na granicy województwa;
- Brak rozwoju rynku przewozów pomimo gwałtownego wzrostu nakładów finansowych na dofinansowanie przewozów;
- Wzrost kosztów świadczenia usług przewozowych przy niskiej wydajności pracy u przewoźników

Szanse

- Kongestia ruchu drogowego w głównych ośrodkach miejskich;
- Racjonalne zmiany w typowaniu i przygotowaniu inwestycji infrastrukturalnych;
- Ustawa o transporcie zbiorowym umożliwiająca tworzenie zintegrowanych systemów transportowych.
- Zapewnienie źródeł współfinansowania inwestycji infrastrukturalnych i taborowych ze środków zewnętrznych;

4. Drogowy transport publiczny

4.1 Wielkość przewozów

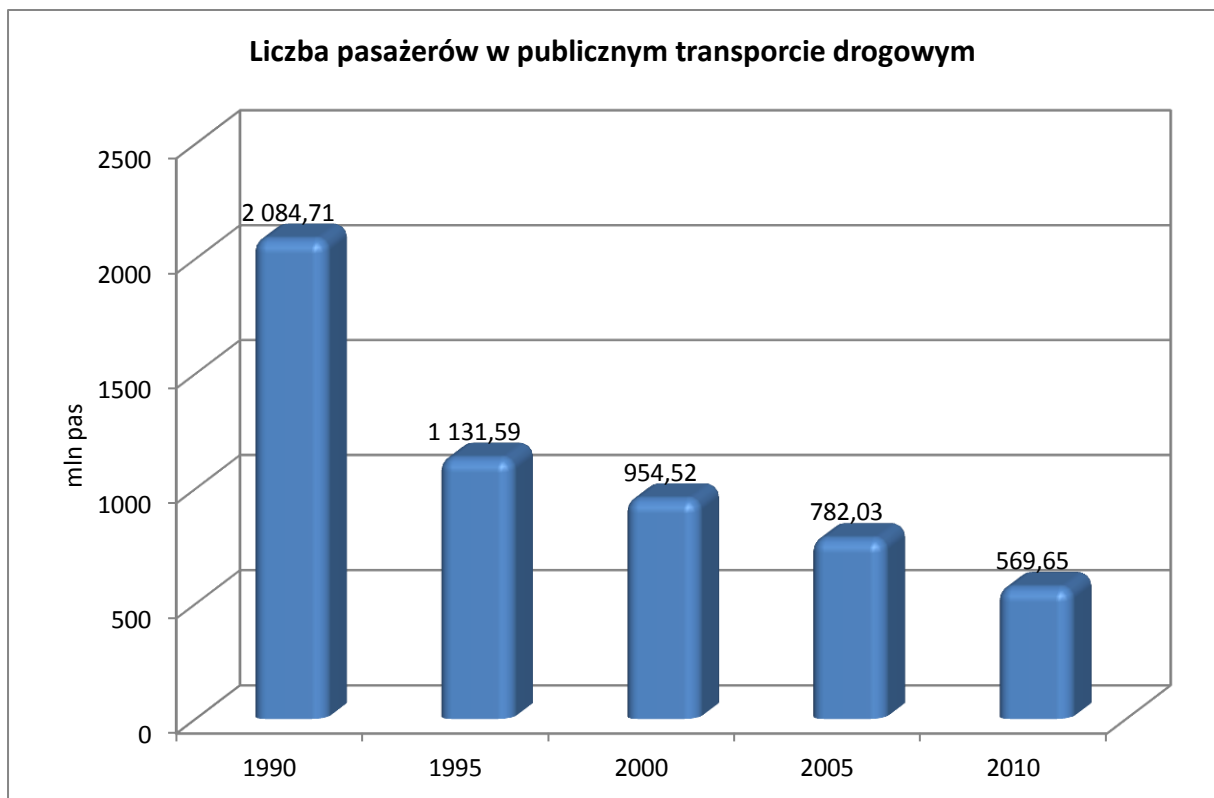
Lata transformacji ustrojowej to także regres w przewozach samochodowego transportu zbiorowego. Dowodem jest choćby coraz mniejsza liczba przewożonych pasażerów. Dzieje się tak mimo, że w przeciwieństwie do transportu kolejowego funkcjonuje od ponad 20 lat on w warunkach w pełni liberalnych.

Tabela nr 10

Przewozy pasażerów transportem samochodowym

Rok	1990	1995	2000	2005	2010
Liczba przewiezionych Pasażerów (w tys. pas)	2 084 708	1 131 593	954 515	782 025	569 652
Wielkość wykonanej pracy przewozowej (w mln pas/km)	46 559	34 024	31 735	29 314	21 600

Dane: GUS



Analiza statystyk nie napawa optymizmem. Liczba pasażerów zarówno pod względem ilości pasażerów jak i wykonywanej pracy przewozowej systematycznie maleje. Na przestrzeni ostatnich dwudziestu lat ilość osób korzystających z transportu autobusowego zmalała niemal czterokrotnie, co stawia go praktycznie w takim samym kryzysie jak analizowane wcześniej przewozy kolejowe. Przyczyn takiego zjawiska jest kilka:

- Braku regulacji rynku w przewozowym w tym sektorze, problem dotyczył zarówno braku dotowania linii nierentownych, jak destabilizowania głównych, dochodowych linii przewozowych poprzez wydawanie zbyt dużej liczby zezwoleń na wykonywanie przywozów, co zagrażało działaniu obsługujących linię przewoźników;
- Niska jakość usług, brak tendencji modernizacyjnych oraz dostosowania oferty do potrzeb pasażerów;
- Konkurencja ze strony nowych przewoźników często stosujących praktyki nieuczciwej konkurencji;
- Brak planowania rozwoju spójnego systemu komunikacyjnego, integrującego różne systemy transportu, w skali regionu, subregionu, powiatów czy gmin;
- Brak spójnego systemu komunikacji autobusowej w skali kraju, regionu powiatu opartego o spójny system taryfowy, rozkładowy, informacyjny. W wyniku tego oferta komunikacji autobusowej stała się niekonkurencyjna czasowo, cenowo, a informacja o niej w zasadzie nie dostępna.

W efekcie oferta przewozowa transportu autobusowego na przestrzeni ostatnich lat uległa skurczeniu, zarówno pod względem częstotliwości obsługi linii jak i rozległości obsługiwanej sieci. Tysiące miejscowości zostało odcięte od transportu zbiorowego, a do wielu innych miejsc dociera zaledwie kilka kursów komunikacji zbiorowej dziennie (przeważnie dwa kursy w dniu nauki szkolnej).

Przewozy realizowane są na podstawie ustawy o transporcie drogowym. W celu uzyskania uprawnień do realizacji przewozów przewoźnik musi posiadać licencję na wykonywanie transportu drogowego oraz uzyskać stosowne zezwolenie na wykonywanie przewozów w danej relacji. Ten typ dokumentów wydawany jest przez kompetentny terytorialnie organ. W rzeczywistości organ ten nie ma jednak kompetencji organizatora przewozów.

4.2 Przewoźnicy w komunikacji zbiorowej

W szczycie swojej świetności przedsiębiorstwa PKS zatrudniały 150 tys. osób i posiadały ponad 30 tysięcy autobusów. Po 1990 roku w Polsce pod szyldem Państwowej Komunikacji Samochodowej (PKS) funkcjonowało 176 przewoźników. Na koniec września 2011 roku działało w Polsce 147 firm wywodzących się z PKS, a wśród nich:

- 1 Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej,
- 35 jednoosobowych spółek skarbu państwa,
- 42 firmy samorządowe
- 70 firm sprywatyzowanych, z czego 49 to spółki pracownicze, a pozostałe należą do prywatnych przewoźników, wśród których najwięksi z nich to Mobilis i Veolia.

W ostatnich latach upadło bądź ogłosiło postępowanie upadłościowe kilkanaście przedsiębiorstw PKS, wśród nich PKS w Rybniku, Cieszynie, Wałbrzychu, Wadowicach, Zawierciu, Białej Podlaskiej.

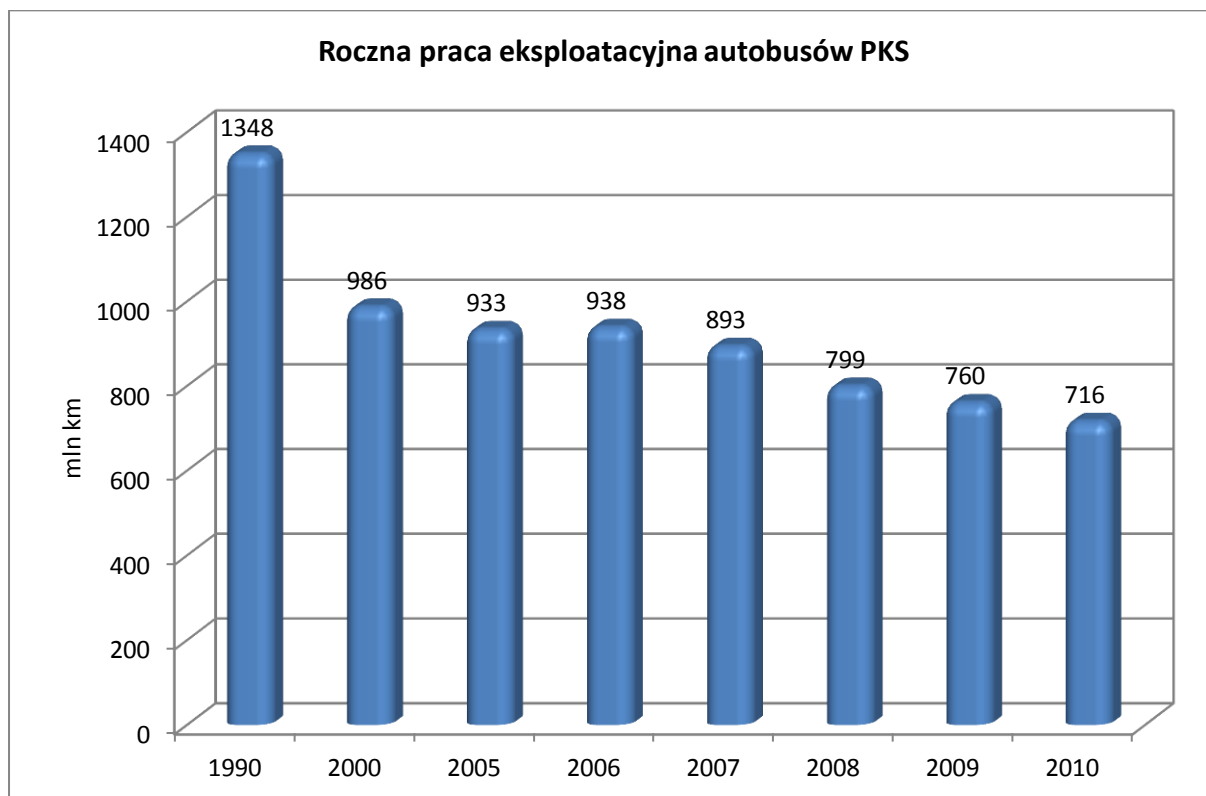
Przychody uzyskiwane ze świadczenia usług przewozowych stanowią obecnie jedynie około 50 % przychodów tych przewoźników.

Tabela nr 11

Roczna praca eksploatacyjna autobusów PKS

Rok	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ilość przejeżdżanych kilometrów	1348	986	933	938	893	799	760	716

Dane: Gazeta Wyborcza, za PITSiS



Przewoźnicy autobusowi realizują przewozy na własny rachunek ekonomiczny. Otrzymują jedynie dotację jako zwrot utraconych korzyści w związku z uznawaniem ulg ustawowych.

Obecnie szacunkowo około 30 % przewozów jest realizowanych przez przewoźników prywatnych. W większości to osoby prowadzące działalność gospodarczą, wykonujące przewozy przy użyciu mniejszych pojazdów, tzw. busów. Rozwój przewozów w tej grupie przewoźników możliwy jest głównie dzięki drastycznie niższym kosztom wykonywania usług przewozowych oraz tym, że operują oni głównie na najbardziej rentownych liniach komunikacyjnych. Często działają jedynie w porach największego zapotrzebowania na usługi przewozowe.

Zaznaczyć należy, że taki stan konkurencji jest tylko pozornie korzystny dla pasażera. Przedsiębiorcy zapewniają niską cenę biletu, ale także niski standard przewozu. Wystarczy przejrzeć dane GUS w aspekcie wieku taboru autobusowego, który zbliża się on do 20 lat. Czy taki autobus jest oczekiwanym sposobem realizacji komunikacji publicznej?⁸

⁸ PIGiSiS, Gazeta Transportowa 22.10.2012

W 2010 roku pojawił się na rynku nowy, nisko kosztowy przewoźnik POLSKI BUS. Firma z kapitałem zagranicznym zaproponowała nowy model ekonomiczny i jakościowy wykonywania przewozów pasażerskich. Przewoźnik ten oferuje usługi przewozowe w relacja pomiędzy największymi miastami. W ślad za nim zaczęły powstawać kolejne firmy tego typu.

3.3 Transport Drogowy na Dolnym Śląsku

Transportu drogowego nie ominęły występujące w tym sektorze problemy ekonomiczne i przewozowe. Nie wszystkie z dużych przedsiębiorstw przewozowych sprostały warunkom ekonomicznym okresu transformacji. Jako pierwsze w kraju zostało zlikwidowane Wałbrzyskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej. Upadłość przedsiębiorstwa ogłoszono w roku 2007, natomiast autobusy tego przewoźnika ostatecznie zaprzestały wozić pasażerów w 2009 roku. Symbolicznym kresem funkcjonowania tego przedsiębiorstwa było wyburzenie znajdującego się w centrum miasta dworca PKS, co nastąpiło w 2012 roku.

Również innych przedsiębiorstw nie ominęło postępowanie upadłościowe. Powodzeniem i przekształceniem w spółkę pracowniczą zakończyło się postępowanie w przedsiębiorstwie PKS Lubań. Niestety obecnie kolejne przedsiębiorstwa komunikacji samochodowej ogłaszają upadłość, czego przykładem jest PKS Dzierżoniów.

Z początkiem lat dziewięćdziesiątych nastąpił dynamiczny rozwój prywatnych przewoźników. Są to firmy o różnej wielkości od przedsiębiorstw posiadających jednego busa, po firmy przewozowe posiadające flotę kilkudziesięciu pojazdów. Szczególnie intensywny rozwój przewoźników prywatnych nastąpił w obszarze aglomeracji Wałbrzycha oraz aglomeracji LGOM. Najwięcej przewoźników prywatnych obsługuje najbardziej obciążone przewozami linie międzymiastowe, czego przykładem może być linia Boguszów Gorce – Wałbrzych, Świdnica – Wałbrzych, Legnica – Lubin – Polkowice – Głogów, Wrocław – Lubin. Obecnie przewoźnicy prywatni, głównie kilkunasto miejscowymi busami obsługują kilkadziesiąt relacji na obszarze województwa dolnośląskiego.

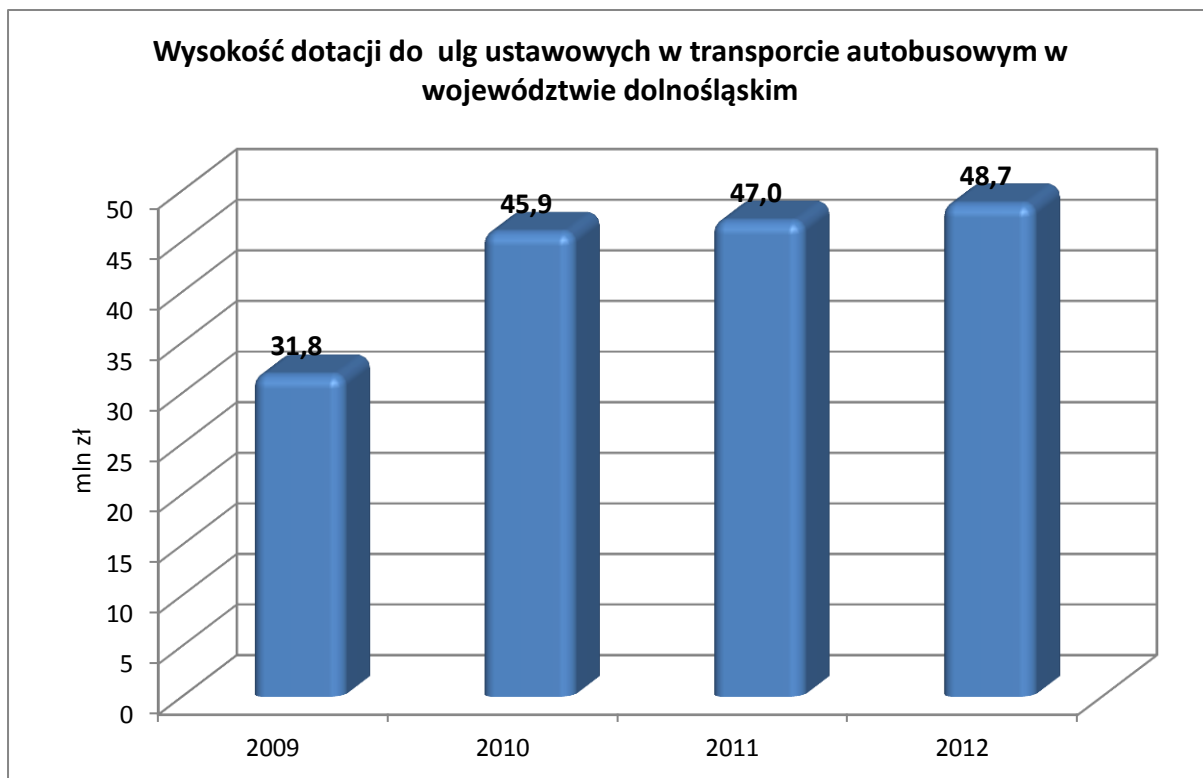
Podstawowym taborem małych, prywatnych przewoźników są kilku lub kilkunasto miejscowe busy. Według różnych szacunków przewoźnicy prywatni obsługują obecnie 20 % - 30 % przewozów na terenie Dolnego Śląska. Funkcjonowaniu przewoźników prywatnych towarzyszy wiele konfliktów związanych z nieuczciwymi praktykami konkurencyjnymi i naruszaniem przepisów przewozowych. Wraz z wprowadzaniem regulacji związanych z ustawą o transporcie zbiorowym skala tych problemów powinna ulec zmniejszeniu.

Tabela nr 12

Wielkość dotacji do ulg ustawowych w transporcie drogowym w latach 2009 – 2012

Rok	2009	2010	2011	2012
Wielkość dotacji (zł)	31,8	45,9	47,0	48,7

Dane: Uchwały Budżetowe Sejmiku Województwa Dolnośląskiego



4.4 Perspektywy

Wbrew potocznym opiniom, w latach transformacji gospodarczej drogowy transport publiczny przechodzi bardzo głęboki regres. Sytuacja w tej dziedzinie uległa szczególnemu pogorszeniu na przestrzeni ostatnich pięciu lat. Przed rozwojem tego sektora transportu w najbliższych latach stoją następujące zagrożenia i szanse:

Zagrożenia

- Żaden ze szczebli samorządu terytorialnego nie ma w zakresie swoich kompetencji odpowiedzialności za funkcjonowanie publicznego transportu drogowego o charakterze pozamiejskim. Ten sektor transportu pozbawiony jest organizatora przewozów.
- Brak narzędzi wsparcia finansowego przewozów na liniach nierentownych, powoduje kurczenie się obsługiwanej sieci połączeń i odcięcie milionów mieszkańców kraju od transportu publicznego.
- Brak narzędzi kontroli i regulacji rynku na rentowanych liniach przewozowych prowadzi do praktyk nieuczciwej konkurencji, co w skutkach może prowadzić do pogorszenia jakości usług przewozowych

Szanse

- Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym stwarza możliwości regulacji i organizacji rynku w tym sektorze, finansowania oraz powoływania struktur organizatorów tych przewozów;

- Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym stwarza możliwości planowania i budowy zintegrowanych systemów przewozowych, wzmacniających jakość usług i konkurencyjności transportu zbiorowego.
- Debiut na polskim rynku nowych, niskokosztowych przewoźników: PolskiBus, LinkBus,

4. Transport miejski

4.1 Organizacja transportu miejskiego

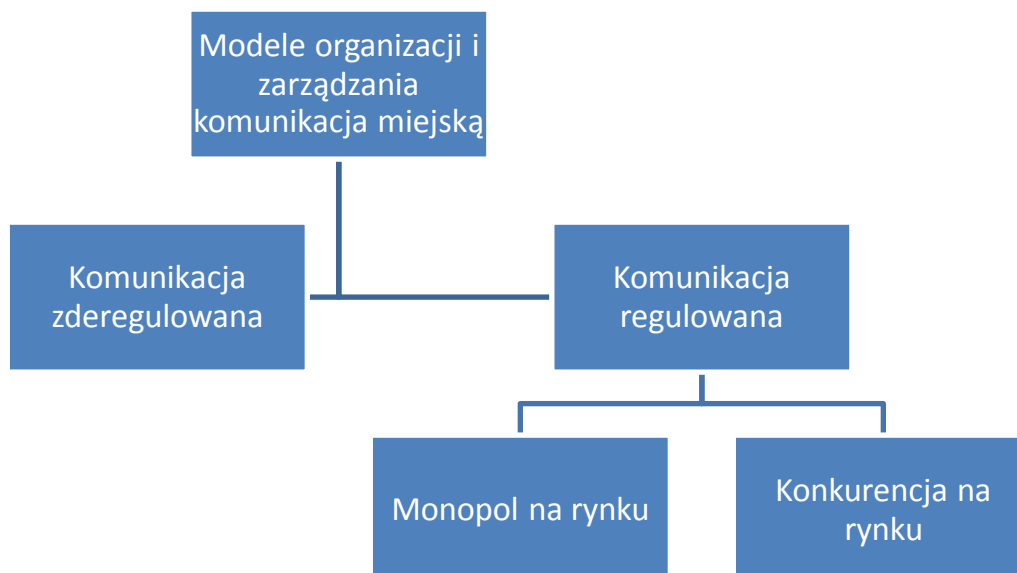
Organizacja transportu zbiorowego, zgodnie z art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku należy do zadań własnych samorządów Gmin. Według danych GUS transport publiczny funkcjonuje na terenie około 200 miast.

Istnieją dwa podstawowe modele organizowania transportu miejskiego i wywiązywania się samorządu z wykonywania się Samorządów ze swoich kompetencji. Są następujące:

- 1) rynek komunikacji regulowanej;
- 2) komunikacja zderegulowana;

W rynku komunikacji regulowanej możemy wyróżnić dwa rodzaje organizacji przewozów;

- monopol na rynku przewoźnika własnego któremu władza publiczna powierzyła lub zatrudniła na ściśle określonych zasadach wykonywanie obsługę komunikacyjną sieci połączeń lub określonych linii;
- konkurencja na rynku; wybór przewoźnika do obsługi sieci komunikacyjnej lub linii na podstawie zamówień publicznych;



Źródło: Gospodarowanie w komunikacji miejskiej, red. Olgierd Wyszomirski, Gdańsk 2002

W rzeczywistości regulacje prawne pozwalają na przenikanie się różnych modeli zarządzania transportem zbiorowym, szczególnie w dużych organizmach miejskich. Część samorządów w dużych miastach zdecydowała się na powołanie wyspecjalizowanej instytucji do potrzeb organizacji i regulacji rynku transportu miejskiego. Są nimi zarządy transportu. Obecnie w Polsce funkcjonuje około 30 zarządców transportu miejskiego.

4.2 Wielkość przewozów

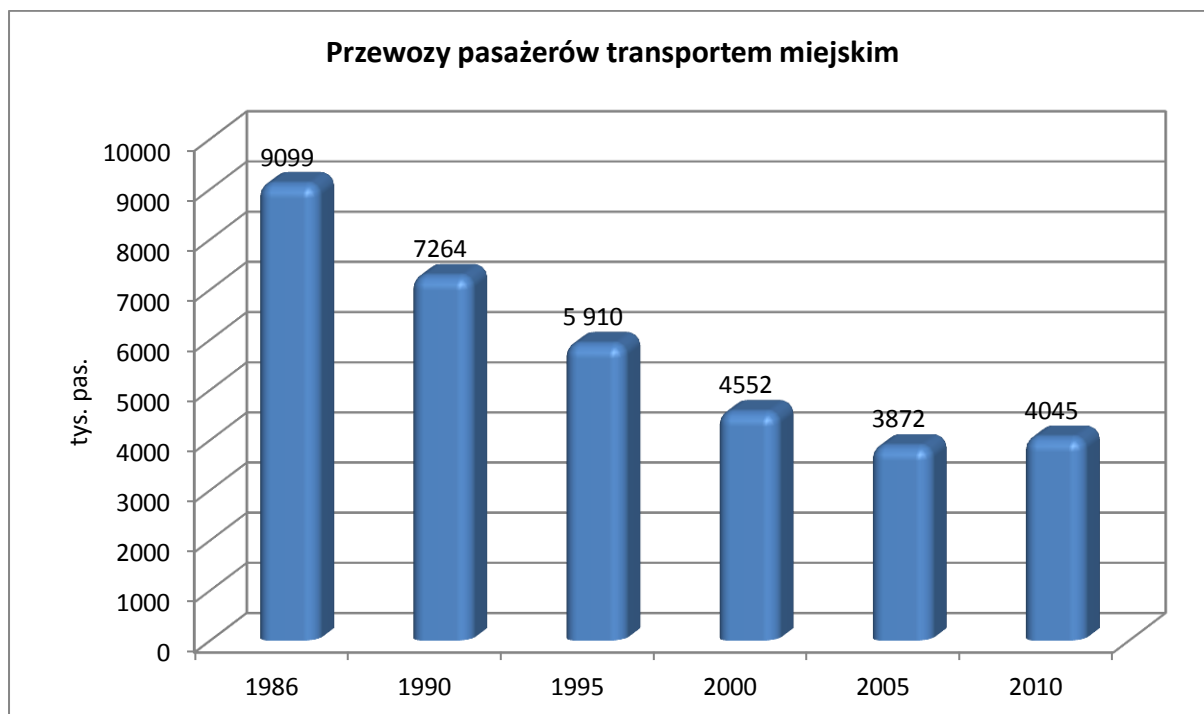
Od kilku lat wielkość przewozów w transporcie miejskim jest ustabilizowana na stałym poziomie ok. 4 miliardów pasażerów rocznie. W początkowym okresie transformacji z usług transportu miejskiego korzystało ponad dwukrotnie więcej pasażerów niż to ma miejsce obecnie. W połowie lat osiemdziesiątych wielkość przewozów wynosiła ponad 9 mln pasażerów rocznie.

Tabela nr 13

Przewozy pasażerów transportem miejskim

Rok	1986	1990	1995	2000	2005	2010
Liczba pasażerów	9099	7264	5 910	4552	3872	4045

Dane: GUS



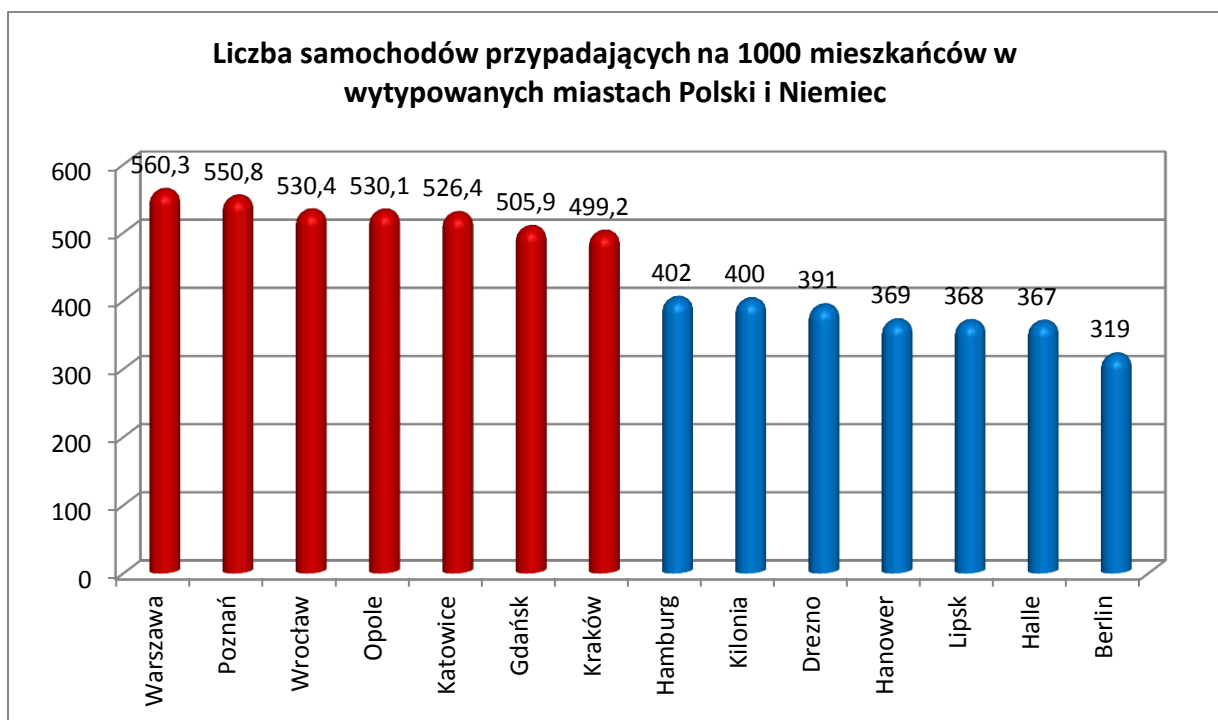
Najważniejsze przyczyny spadku wielkości przewozów są następujące:

- gwałtowny rozwój motoryzacji indywidualnej oraz powszechny zachwyt społeczeństwa tą formą transportu;
- niekorzystne zjawiska przestrzenne, w szczególności dezurbanizacja i suburbanizacja, powstawanie struktur osadniczych, trudnych czy wręcz niemożliwych do obsłużenia transportem zbiorowym;
- zmiany potrzeb transportowych społeczeństwa związane z transformacją gospodarczą;
- ograniczenie oferty i jakości funkcjonowania transportu zbiorowego spowodowane kwestiami finansowymi;
- zachowawczym i mało elastycznym stylem zarządzania przewozami ze strony organizatorów i przewoźników, nie zawsze nakierowanym na dobro pasażera i efektywne zaspokajanie potrzeb komunikacyjnych mieszkańców;

Tabela nr 14
Długość linii komunikacji miejskiej w Polsce

Rok	1990	1995	2000	2005	2010
Autobusowe		50 293	49 776	54 046	56 310
W tym obsługiwane przez sektor publiczny			47 147	51 418	53 728
Tramwajowe	921	935	934	933	
Trolejbusowe	103	85	119	88	
Metro		7,7	11,2	17	

Dane: GUS



Źródło: <http://citycheck.blox.pl/html>, Das Bild,

Dynamika rozwoju motoryzacji indywidualnej w pierwszej dekadzie XXI wieku przyjęła wręcz formę „bomby motoryzacyjnej”. Układy komunikacji miast nie są i nie będą w stanie sprostać olbrzymim natężeniom ruchu szczególnie w godzinach szczytów komunikacyjnych. Wynika to z olbrzymiego zapotrzebowanie komunikacji indywidualnej na przestrzeń miejską, która jest w dobrym deficytowym. Zjawiska kongestii ruchu bardzo negatywnie oddziałują na funkcjonowanie transportu zbiorowego, powodują obniżenie jakości wykonywanych usług (obniżenie prędkości handlowej, niższa punktualność) oraz zwiększenie kosztów świadczenia usług przewozowych. Z doświadczeń państwa europy zachodniej wynika, że najskuteczniejszym sposobem radzenie sobie z problemem kongestii, jest rozwijanie i uprzywilejowanie komunikacji zbiorowej.

4.3 Przewoźnicy miejscy

Obecnie na rynku funkcjonuje kilkuset przewoźników miejskich. Około 150 z nich to przedsiębiorstwa komunalne, o różnym statusie prawnym. Najwięcej jest spółek z ograniczoną odpowiedzialnością oraz zakładów budżetowych.

Sektor transportu miejskiego zatrudnia około 50 000 pracowników, z czego około 65% stanowią pracownicy zatrudnieni bezpośrednio przy prowadzeniu pojazdów. Pojazdy komunikacji miejskiej wykonują rocznie pracę eksploatacyjną na poziomie około 800 mln wozokilometrów. Rocznie przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej osiągają przychody na poziomie ok. 6 mld zł.

Wśród kosztów wykonywania usług przewozowych największym udziałem mają koszty pracownicze. Stanowią one około 40 % kosztów świadczenia usług przewozowych. Kolejną istotną pozycję na liście kosztów stanowią wydatki na zakup paliwa i energii elektrycznej. W związku z intensywną, modernizacją taboru komunikacji miejskiej (realizowanego przy dużym wsparciu funduszy Unii Europejskiej) w ostatnich latach znacznie wzrosły koszty związane z zakupem i amortyzacją nowoczesnego taboru.

W porównaniu do przewozów poza miejskich, jednostkowe koszty świadczenia przewozów w transporcie miejskim są znacznie wyższe. Jest to spowodowane przede wszystkim niską prędkością eksploatacyjną pojazdów w ruchu miejskim, mieszczącą się w przedziale od 12 do 20 km/h, oraz znacznie większym zużyciem paliwa, części i materiałów eksploatacyjnych.

Wykonywanie usług w transporcie publicznym nie jest działalnością samofinansującą. W większości miast transport publiczny jest dotowany z budżetu samorządów. Wielkość wsparcia zależy od wielkości obsługiwanej organizacji miejskiej. Niemniej można zaobserwować tendencję, że im większe miasto tym większy poziom dotacji na transport publiczny w przeliczeniu na mieszkańca. Obecnie najwięcej środków na działanie komunikacji miejskiej przeznacza samorząd Warszawy. Rocznie wydatkuje na ten cel ponad 1,7 mld zł. Oznacza to że wydatki na transport publiczny w przeliczeniu na jednego mieszkańca wynoszą niemal 1000 zł. Samorząd Wrocławia przeznacza na ten cel 326 mln zł, co w przeliczeniu na jednego mieszkańca daje ok kwotę 520 zł. Transport miejski zazwyczaj występuje miastach liczących ponad 25 000 tys. mieszkańców. Dlatego w budżetach większości gmin wydatki związane z transportem publicznym zajmują pozycję marginalną lub w ogóle nie występują.

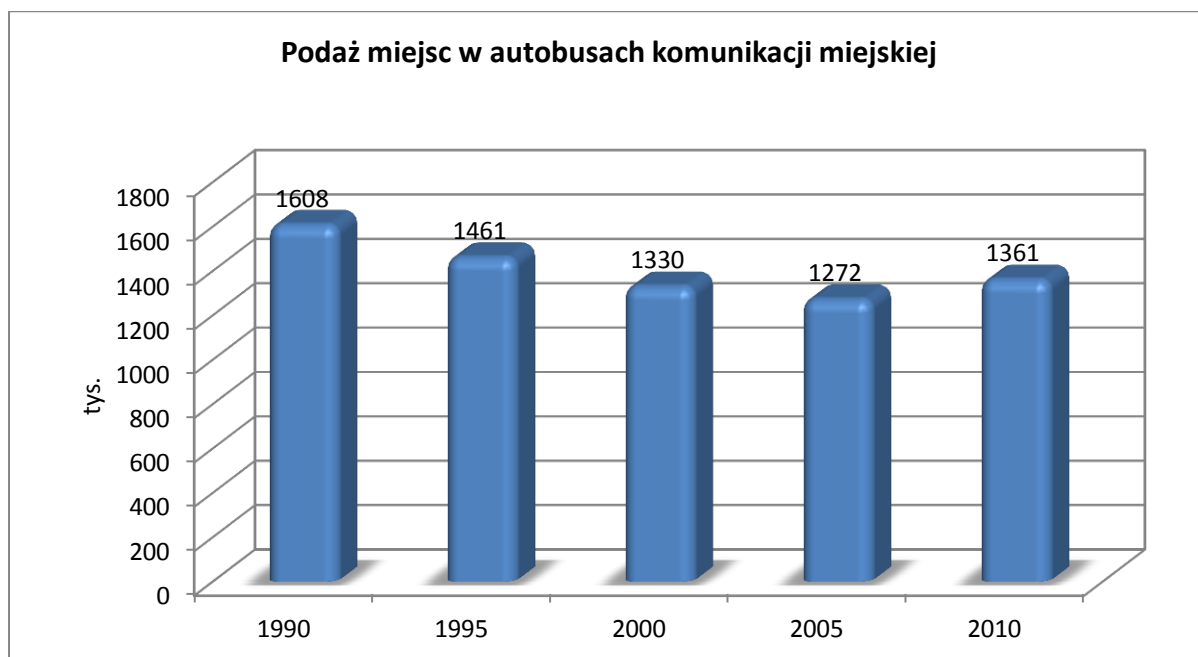
Inną istotną kwestią jest poziom pokrycia kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej przychodami z biletów. Obecnie poziom ten w większości dużych polskich miast kształtuje się na poziomie 35 % – 40 %. Przykładowo w Warszawie wynosi on 33 %, we Wrocławiu około 40 %. Ogólnie można zaobserwować tendencję, że im większe miasto i bardziej skomplikowany obsługiwany system transportowy, tym niższy stopień pokrycia kosztów przychodami z biletów.

Tabele nr 15

Stan floty pojazdów komunikacji miejskiej w Polsce

Rok	1990	1995	2000	2005	2010
Autobusy (sztuki)	14158	12838	11605	11330	12098
Podaż miejsc w autobusach (tys.)	1608	1461	1330	1272	1361
W tym obsługiwane przez sektor publiczny (sztuki)		12424	10995	10178	10324
Podaż miejsc w autobusach (tys.)		1424	1271	1167	1146
Tramwaje (sztuki)	4547	3979	3768	3631	3620
Podaż miejsc w tramwajach (tys.)	588	531	498	470	481
Trolejbusowe (sztuki)	248	240	203	165	180
Podaż miejsc w trolejbusach (tys.)	27	26	22	18	19
Metro (sztuki)		42	84	168	240
Podaż miejsc w metrze (tys.)		8	16	32	62

Dane: GUS



Podobnie jak wcześniej analizowany system transportu kolejowego i autobusowego, również komunikacja miejska przeżyła w okresie transformacji ustrojowej regres. Nie był on jednak tak silny jak w przypadku dwóch wcześniejszych systemów głównie z dwóch powodów:

- od początku okresu transformacji samorządom gminnym przypisano odpowiedzialność za funkcjonowanie komunikacji zbiorowej;
- w dużych ośrodkach miejskich pierwsze dały o sobie znać problemy związane z kongestią ruchu drogowego.

4.4 Transport miejski na Dolnym Śląsku

Rozwinięte systemy transportu miejskiego na Dolnym Śląsku funkcjonują w głównych miastach regionu mającymi ponad 30 tysięcy mieszkańców. Zaliczymy do nich Wrocław, Wałbrzych, Legnicę, Jelenią Górę, Lubin, Głogów, Świdnicę, Bolesławiec, Dzierżoniów z Bielawą i Pieszycami. Mniejsze systemy komunikacji miejskiej, obsługiwane przez przewoźników głównie poza miejskich (PKSy, przewoźnicy prywatni) funkcjonują w innych miastach regionów: Oleśnica, Świebodzice, Polkowice, Kłodzko, Jawor, Lubań.

Cechą charakterystyczną jest do transportu miejskiego w Polsce i na Dolnym Śląsku jest, że we wszystkich tych systemach przewozy miejskie funkcjonowały lub funkcjonują w pewnym zintegrowanym funkcjonalnym z komunikacją podmiejską. Tendencja taka wzmocniona jest przez fakt istnienia w regionie kilku obszarów o cechach aglomeracji, do których zaliczymy Wrocław i jego obszar suburbanalny, Wałbrzych na obszarze od Boguszuza Gorc do Świebodzic, Świdnicę z bliskimi miejscowościami (Jaworzyna Śląska, Żarów), Kotlinę Jeleniogórską z Jelenią Górą, z Cieplicami, Sobieszowem, Piechowicami i innymi miejscowościami, obszar LGOM z Legnicą.

Największy system transportu publicznego w województwie funkcjonuje we Wrocławiu. Przewozy na terenie stolicy województwa realizuje kilku przewoźników, z których największym jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne.

Tabela nr 16

Miejski transport autobusowy obsługiwany przez przewoźników komunalnych w ważniejszych miastach Dolnego Śląska

Miasto	Liczba pojazdów (sztuk)	Praca eksploatacyjna (mln km)
Wałbrzych	68	3,8
Legnica	70	3,6
Głogów	33	1,4
Świdnica	39	1,8
Bolesławiec	29	1,0
Wrocław	576 ⁹	35,4

Dane: opracowanie własne

⁹ w tym 350 autobusów oraz 226 składów tramwajowych

4.5 Perspektywy

Z pośród wszystkich systemów komunikacji zbiorowej transport miejski ma najbardziej stabilną pozycję w systemie transportu. Wzrasta świadomość społeczna potrzeb jego utrzymania i rozwoju, co podyktowane jest głównie rosnącą presją problemów związanych z kongestią ruchu drogowego.

Rozwój komunikacji miejskiej najbliższych latach będzie zależeć od następujących czynników:

- sformułowania i wdrażania polityki transportowej preferującej rozwój transportu zbiorowego kosztem motoryzacji indywidualnej, przy stworzeniu systemu zarządzania kongestią ruchu drogowego i uświadomieniu społeczeństwu jak dużo przestrzeń w miastach kosztuje. Umożliwi to wzrost jakości, efektywności i wydajności systemu komunikacji publicznej;
- podniesienia jakości i systematyczności planowania rozwoju systemu transportowego, w tym w szczególności systemu transportu zbiorowego oraz ścisłego powiązania planowania przestrzennego miasta i obszarów podmiejskich, z planowaniem rozwoju komunikacji zbiorowej. Umożliwi to poprawienie dostępności przestrzennej transportu zbiorowego;
- poprawieniu poziomu zintegrowania komunikacji miejskiej z pozamiejskimi systemami transportu zbiorowego. Umożliwi to stworzenie zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej (pod względem przestrzennym, rozkładowym, taryfowym, informacyjnym).

5. Transport Publiczny jako dziedzina gospodarki

Rozwój i funkcjonowanie transportu zbiorowego w wielu Państwach jest wspieranie ze źródeł publicznych. Oprócz argumentów natury społecznej uzasadniających takie działanie, duże znaczenie mają aspekty gospodarcze.

Transport publiczny stanowi dziedzinę gospodarki. Według wstępnych szacunków szeroko rozumiany sektor tworzy około 150 tysięcy miejsc pracy. Oprócz tego przedsiębiorstwa i instytucje przewozowe wydatkują środki na:

- 1) Zakup i utrzymanie taboru. Warto zaznaczyć dynamizm rozwoju producentów taboru. Polska staje się ważnym dostawcą pojazdów transportu publicznego na rynku europejskim. Dotyczy to zarówno taboru autobusowego, o czym świadczy olbrzymi sukces rynkowy polskiego producenta firmy SOLARIS oraz lokalizacja wielu fabryk renomowanych producentów zachodnich (fabryki MAN, VOLVO, SCANIA), jak i dostawców taboru szynowego, czyli takich producentów jak PESA, NEWAG czy wspomniany wcześniej SOLARIS.
Oprócz głównych producentów taboru dynamicznie rozwija się rynek poddostawców części i wyposażenia techniczne. Na berlińskich targach INOTRANS wystawiało się w tym roku kilkudziesięciu polskich producentów i poddostawców.
- 2) Zakup usług finansowych związanych z zakupem taboru i innymi inwestycjami;
- 3) Zakup paliwa i energii do celów trakcyjnych;
- 4) Zakup i rozwój technologii teleinformatycznych (systemy zabezpieczenia ruchu);
- 5) Budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury komunikacyjnej i technicznej;

Transport publiczny jest jednym z kół napędowych gospodarek Europy Zachodniej. Znani dostawcy taboru i technologii wśród których można wymienić takie firmy jak ALSTOM, BOMBARDIER (wcześniej ADTRANZ), STADLER stanowią „okręty flagowe” gospodarek narodowych swoich krajów. Przykładowo corocznie w Niemczech na podstawie ustawy o regionalizacji ,rocznie przeznaczają się na dofinansowanie regionalnych przewozów kolejowych ponad 6,5 miliarda Euro.

6. Transport publiczny w polityce społecznej

Sprawny system transportu publicznego zdecydowanie ułatwia prowadzenie polityki społecznej. Z dobrą dostępnością komunikacyjną wiąże się rozwój i łatwość w dostępie do różnego rodzaju usług. Dobrym przykładem może być dostępność komunikacji szkół, ośrodków opieki medycznej, miejsc rekreacji i wypoczynku.

W pierwszym przypadku umożliwiają młodzieży dostęp do większej ilości szkół średnich i wyższych, dajemy im większą możliwość wyboru oraz zwiększamy ich szansę na samorealizację i powodzenie w dorosłym życiu. Dotyczy to głównie młodzieży ze wsi i małych miasteczek, mocno zagrożonej wykluczeniem społecznym.

W drugim przypadku szeroka dostępność ośrodków opieki medycznej zarządzanie kosztownym systemem opieki zdrowotnej, ułatwia przeprowadzanie łączenia i specjalizacji poszczególnych szpitali bez narażania mieszkańców na ryzyko i negatywne skutki pogorszenia opieki medycznej.

Podobnie jest w turystyce, miejsca do których nie można sprawnie dotrzeć stoją na straconej pozycji wobec dobrze skomunikowanych obszarów, położonych niestety za granicą.

Transport zbiorowy ma za zadanie zabezpieczyć jak największej grupie obywateli możliwość sprawnego i bezpiecznego przemieszczania się. Niestety zasięg jego działania jest coraz bardziej ograniczony. Wybrańcami, którzy mają dostęp do komunikacji zbiorowej stają się mieszkańcy większych miast oraz miejscowości położonych przy głównych szlakach komunikacyjnych. Społeczności w mniejszych miejscowościach¹⁰ są systematycznie dostępu do komunikacji zbiorowej pozbawiani.

¹⁰ ponad 51 % ludności Polski zamieszkuje w miejscowościach liczących mniej niż 20 000 mieszkańców