

Krzysztof Bojda

Likwidacja linii tramwajowych w konurbacji GOP w aspekcie rosnącego zatłoczenia na drogach

Na obszarze miast wysoce zurbanizowanego GOP problemy związane z zatłoczeniem ulic zaczynają dopiero być dokuczliwe. Jak dotąd zwiększony ruch przyjmowała dobrze rozwinięta i stale rozbudowywana sieć drogowa. Istotnym elementem systemu transportowego w centralnej części regionu jest również sieć tramwajowa, obejmująca aż trzynaście miast. Wieloletnie zaniechania infrastrukturalne, a także brak wspólnej polityki transportowej miast regionu skutkują w sukcesywnym ograniczaniu oferty przewozowej, co w latach 2006–2009 doprowadziło do zlikwidowania części sieci tramwajowej.

W artykule przedstawiono skutki podjętych decyzji, stojących w ewidentnej sprzeczności z ideą zrównoważonego transportu. Omówiono konkretne przypadki zlikwidowanych połączeń, organizację transportu zastępczego, a także niepokojącą z punktu widzenia coraz większej kongestii na drogach tendencję do likwidowania dalszych odcinków sieci szynowej w GOP.

Sieć komunikacji tramwajowej w GOP, obejmująca swym zasięgiem aż trzynaście miast przemysłowego regionu, to jeden z największych tego typu systemów transportowych w Europie (361 km toru pojedynczego szerokości 1435 mm). Pierwszą linię tramwaju parowego z Gliwic do Piekar Śląskich uruchomiono już w 1894 r. Obsługujące współcześnie system wielozakładowe przedsiębiorstwo transportowe wywodzi się ze struktur Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Katowicach¹.

Przedsiębiorstwo Komunikacji Tramwajowej, jako jedno z powstałych w 1991 r. podmiotów, przez wiele lat samodzielnie prowadziło przewozy tramwajami, emitowało bilety i wspierane dotacjami z budżetu państwa było w stanie prowadzić także inwestycje własne. System ten załamał się w 1998 r., czego bezpośrednim następstwem było podpisanie w lutym 2000 r. umowy z Komunikacyjnym Związkiem Komunalnym GOP (KZK GOP) z siedzibą w Katowicach, na mocy której tramwaje rozpoczęły kursowanie na zlecenie związku.

Przedsiębiorstwo, które w swoich latach świetności zapewniało codzienne dojazdy do pracy rzeszom mieszkańców regionu zatrudnionym przede wszystkim w przemyśle ciężkim, wraz z nadejściem transformacji ustrojowej stało się kłopotliwym i praktycznie zapomnianym na wiele lat podmiotem, formalnie pozostającym we własności Skarbu Państwa, a więc i zarządzanym ze stolicy.

1 stycznia 2003 r. dokonano komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego, jakim było PKT, i utworzono jednoosobową spółkę Skarbu Państwa pod nazwą Tramwaje Śląskie S.A. Dopiero po piętnastu latach starań, w 2006 r. lokalne samorządy doprowadziły do podjęcia decyzji o komunalizacji majątku poprzez przejęcie akcji spółki – przejął je w imieniu gmin reprezentujący je związek KZK GOP. Przejęcie akcji przedstawiono opinii publicznej jako sukces lokalnych samorządów, zapowiadając jednocześnie szeroko zakrojony program inwestycji, mających na celu „zachowanie oraz rozwój komunikacji tramwajowej na terenie aglomeracji katowickiej”². Proces komunalizacji domknęło w grudniu 2008 r. przekazanie akcji poszczególnym gminom.

Tramwaje Śląskie jako przewoźnik

Tramwaje Śląskie funkcjonują obecnie jako jeden z wielu przewoźników w sieci KZK GOP i rozliczane są na takich samych zasadach, jak operatorzy autobusowi. Oznacza to, że jedynym³ źródłem bieżącego finansowania przedsiębiorstwa są przychody wynikające ze zrealizowanej pracy przewozowej, rozliczanej w formie wozokilometrów. Taka forma płatności stawia spółkę w niekorzystnej sytuacji w porównaniu do przewoźników autobusowych, gdyż negocjowana stawka uwzględniać musi nie tylko koszty zmienne wynikające z bieżącego prowadzenia ruchu, lecz także koszty stałe, powiązane z utrzymaniem infrastruktury. Umowa wieloletnia zawarta pomiędzy KZK GOP a spółką Tramwaje Śląskie S.A. pod koniec 2008 r. na okres piętnastu lat zakłada utrzymanie dotychczasowego sposobu rozliczeń [1]. Nietrudno się więc domyślać, że przy stosunkowo wysokiej stawce⁴, związek komunikacyjny zobowiązany do prowadzenia własnego rachunku zysków i strat preferować będzie „tańszą” komunikację autobusową. Problematykę systemu rozliczeń w KZK GOP oraz wynikających z tego zagrożeń dla komunikacji tramwajowej omówiono bliżej w [2].

Tramwaje Śląskie jako przewoźnik

Jedynym problemem wydaje się być tutaj zapis w umowie, zakładający maksymalne dopuszczalne zmniejszenie wielkości pracy eksploatacyjnej w okresie roku kalendarzowego na poziomie 2%. Oznacza to jednak, że w okresie obowiązywania umowy liczba wykonywanych wozokilometrów może zmniejszyć się aż

¹ Zarządzeniem nr 175/91 Wojewody Katowickiego z 13.09.1991 r. w sprawie podziału Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Katowicach, z dniem 1.10.1991 r. WPK zostało podzielone na kilkanaście niezależnych przedsiębiorstw.

² Informacja prasowa Urzędu Miasta w Katowicach z 30 maja 2007 r.

³ Pomijając wpływy z udostępniania powierzchni reklamowej wagonów, stanowiące niewielki procent przychodów.

⁴ 8,43 zł + VAT za wagon pojedynczy typu 105N. Stawka jest wynikiem negocjacji, umowę zawarto w trybie zamówienia z wolnej ręki. Dla porównania, uśredniona stawka za wozokilometr płacony przewoźnikowi autobusowemu taborom o pojemności do 100 miejsc wyniosła 3,76 zł + VAT – na podstawie udostępnionej przez KZK GOP informacji publicznej „Wykaz stawek płaconych przewoźnikom za usługi przewozowe”, grudzień 2008 r.

o 24,63%, co stanowić będzie kontynuację procesu zachodzącego od 1998 r. (rys. 1).

Szczególnie niekorzystnie rysuje się liczba realizowanych wozokilometrów doczepnych, czyli wykonywanych przez drugie wagony w składach tramwajowych. Wartość ta zmniejszyła się z 11,45 mln w 1989 r. do zaledwie 2,91 mln wozokm w 2008 r. Parametr ten wprost przekłada się na liczbę dostępnych miejsc do siedzenia w pojeździe. Wartość ta współcześnie traktowana jest jako składowa miary jakości usługi komunikacyjnej, mająca istotne znaczenie w procesie zatrzymywania dotychczasowych pasażerów i pozyskiwania nowych klientów [3]⁵.

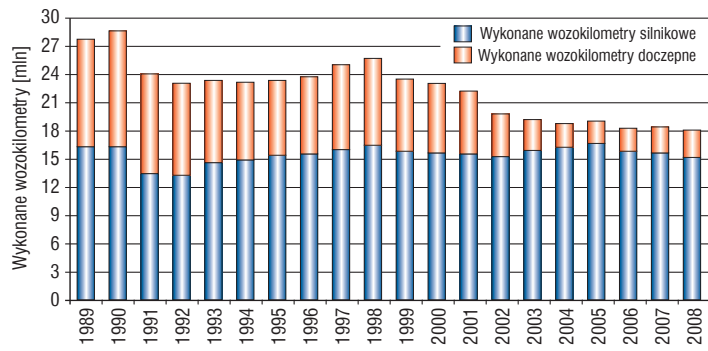
Zaniechania infrastrukturalne

Przedstawione tło historyczne wyjaśnia, dlaczego system transportowy, który z powodzeniem mógłby stanowić kręgosłup komunikacyjny regionu, dziś boryka się z podstawowymi problemami, takimi jak nieustanne ograniczanie oferty przewozowej oraz likwidacja kolejnych linii. W czasie, gdy ośrodki miejskie w pozostałej części kraju, mające infrastrukturę tramwajową inwestowały w jej modernizację i rozbudowę, sieć transportu szynowego w GOP podlegała sukcesywnej degradacji. W opracowaniu, zleconym przez KZK GOP w 2007 r., strukturalne zużycie sieci tramwajowej oszacowano na ponad 85% [4].

Fakt ten znajduje odzwierciedlenie w ilostanie eksploatowanego taboru (rys. 2). Park taborowy kurczy się rokrocznie, jedynie w latach 2000–2001 uległ tymczasowemu zahamowaniu w związku z dostawą 17 wagonów niskopodłogowych typu Alstom 116Nd⁶. Nawet posiadany tabor nie jest niestety w pełni wykorzystany, na co wpływ ma oczywiście wysoka awaryjność, ale przede wszystkim po prostu brak zleceń ze strony organizatora przewozów.

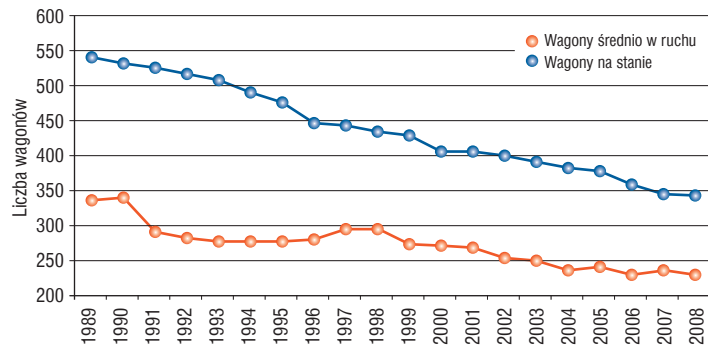
Jednocześnie w regionie prowadzono wiele inwestycji drogowych, między innymi budowę autostrady A4 oraz przede wszystkim Drogowej Trasy Średnicowej (DTŚ), która po zakończeniu prac budowlanych⁷ łączyć będzie Katowice przez Chorzów, Świętochłowice, Rudę Śląską, Zabrze z Gliwicami. Projekt ten wchodzi obecnie w bodaj najbardziej interesującą fazę, związaną z realizacją odcinka w granicach administracyjnych Zabrze oraz Gliwic. Według wszelkich przesłanek (zasygnalizowanych także w dalszej części tekstu) ostatni etap budowy „miejskiej autostrady GOP” doprowadzi bowiem do likwidacji linii tramwajowej, przebiegającej w ciągu ulicy Zwycięstwa w Gliwicach, łączącej dworzec kolejowy z rynkiem⁸.

Co istotne, już obecnie obserwować można symptomy wyczerpania przepustowości na wybranych odcinkach trasy DTŚ. Dotyczy to w szczególności zjazdów łączących zaprojektowaną drogę z istniejącymi ulicami. W godzinach szczytowych dochodzi



Rys. 1. Wykonywana praca przewozowa w wozokilometrach w latach 1989–2008

Źródło: Tramwaje Śląskie S.A.



Rys. 2. Liczba wagonów będących na stanie oraz średnio w ruchu w latach 1989–2008

Źródło: Tramwaje Śląskie S.A.

do „zakorkowania” łącznic, a pojazdy oczekujące na opuszczenie drogi blokują ruch na głównej jezdni⁹. Najmniejsza nawet kolizja w oddanym do użytku w grudniu 2006 r. tunelu pod rondem w Katowicach powoduje faktyczny paraliż centralnej części aglomeracji i wielokilometrowe korki, sięgające sąsiednich miast¹⁰.

Warto przy okazji odnotować, że jeszcze w 1984 r., gdy przystępowano do prac nad DTŚ, w założeniach ówczesnych władz stanowić ona miała jedynie jeden z filarów systemu transportu miejskiego w GOP w XXI w. [5]. Drugim miała być linia Kolejowego Ruchu Regionalnego (KRR), wzorem trójmiejskiej kolei SKM, zrealizowana jako wyodrębniony system masowych przewozów pasażerskich. Prace rozpoczęto, jednak przemiany gospodarcze po 1989 r. doprowadziły do upadku ambitnego projektu [6].

Zasygnalizowana asymetria wśród inwestycji infrastrukturalnych w konurbacji GOP stoi w ewidentnej sprzeczności z promowaną od lat przez Komisję Europejską (KE) ideą „zrównoważonego transportu” w miastach. Popularne „Zielone” oraz „Białe Księgi” KE stanowią co prawda jedynie zbiór zaleceń odnośnie kształtowania polityki transportowej [7], powinny być jednak brane pod uwagę przez decydentów.

⁵ Proces nieustannej utraty pasażerów komentowany jest przez przedstawicieli KZK GOP m.in. w następujący sposób: „Zjawisko odchodzenia od komunikacji zbiorowej potrwa jeszcze w Polsce kilka lat, nic na to nie poradzimy”. „Ludzie wolą kupić samochód za kilka tysięcy złotych niż czekać na przystanku”.

⁶ Wraz z dostawą wagonów 116Nd ze stanu skreślono odpowiednią liczbę wyeksploatowanych wagonów serii 102Na oraz 105N.

⁷ Zakończenie prac przewidywane jest aktualnie na ok. 2012 r.

⁸ Likwidacja ruchu tramwajowego w związku z budową DTŚ przedstawiana jest przez gliwicki samorząd jako „konieczność”. Trasa DTŚ przecięła już linie tramwajowe w Katowicach, Chorzowie, Świętochłowicach i Rudzie Śląskiej. Każdorazowo ruch tramwajów wstrzymywany był tylko na czas oddawania nowych obiektów inżynierskich.

⁹ Sytuację taką zaobserwować można m.in. na zjeździe w Świętochłowicach-Piaśnikach.

¹⁰ Np.: Korek przed tunelem, Polska Dziennik Zachodni, 7.05.2008 r.

Likwidacja linii tramwajowych i ich skutki

Sytuacja, w jakiej na początku XXI w. znalazły się górnośląskie i zagłębiowskie tramwaje, doprowadziła do likwidacji trzech odcinków sieci. Po raz ostatni zawieszenie ruchu oraz następnie fizyczna rozbiórka infrastruktury w ramach eksploatowanej sieci miały miejsce na przełomie lat 80. i 90. XX w.

W kolejnych akapitach omówiono przypadki odcinków zawieszonych w latach 2006 oraz 2009, a także zasygnalizowano zamierzenia likwidacji dalszych odcinków sieci szynowej w GOP.

Linie nr 8 i 25 – zlikwidowane z dniem 1.04.2006 r.

W toku negocjacji nowej umowy pomiędzy Tramwajami Śląskimi a KZK GOP¹¹, spółka tramwajowa zawnioskowała zwiększenie stawki za wozokilometr, zobowiązując się jednocześnie do ograniczenia pracy eksploatacyjnej. Mimo sprzeciwu gmin, po których przebiegały trasy linii tramwajowych, podjęto decyzję o likwidacji tras z Piekar Śląskich do Bytomia (linia nr 8) oraz z Wojkowic do Będzina (linia nr 25).

Likwidacja poprzedzona została przeprowadzeniem badań napętnień oraz struktury biletowej. Pomiarzy zrealizowane w okresie wyjątkowo srogiej zimy, która utrudniała niedoinwestowanemu przedsiębiorstwu należyte zapewnienie obsługi tych linii, wykazały deficytowość obydwu połączeń. Organizator komunikacji nie podjął żadnych prób podniesienia rentowności tramwaju, np. poprzez ograniczenie lub koordynację kursów dublujących linii autobusowych.

W komunikacie prasowym¹², wystosowanym w przeddzień zmian akcentowano przede wszystkim wprowadzenie do ruchu autobusów niskopodłogowych oraz wrywkowo wskazano przystanki, na których (po uruchomieniu ich dla autobusów) oferta ulegnie poprawie. Z czasem przewoźnicy autobusowi przestali przywiązywać uwagę do poprawności delegowanego na linie taboru i na trasach zaobserwować można było także pojazdy wysokopodłogowe.

Linia tramwajowa nr 25 zastąpiona została linią autobusową o tym samym numerze, początkowo na bardzo zbliżonej trasie¹³. Za linię nr 8 nie uruchomiono żadnej linii autobusowej kursującej w relacji pokrywającej w całości dotychczasową linię tramwajową. Zmodyfikowano istniejący układ tras, oferując jedynie częściowy ekwiwalent dotychczasowego połączenia.

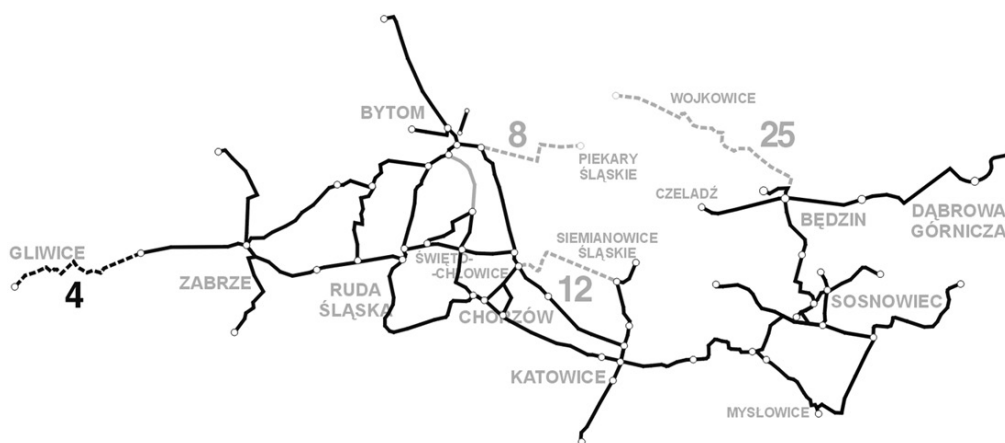
W ciągu zaledwie kilkunastu miesięcy oferta przewozowa na liniach zastępujących zlikwidowane tramwaje została istotnie ograniczona¹⁴. Największe „cięcia” dotknęły niedziel i świąt – spadek sięgnął odpowiednio prawie 75% oraz 56% w porównaniu do oferty kreowanej przez tramwaj (por. tab. 1).

Likwidacja linii w Piekarach Śląskich i w Wojkowicach niesie za sobą przede wszystkim negatywne konsekwencje dla miast ościennych, w których znajdują się w większości cele podróży pasażerów. Bez wątplenia nie przekonali się oni do zaoferowanej komunikacji zastępczej, o czym świadczyć może choćby bardzo szybkie wykorzystanie odcinków (w dominującej większości wydzielonego) torowiska tramwajowego na potrzeby dojazdów do posesji lub po prostu na „dziki” parking wzdłuż ulicy.

Linia nr 12 – zlikwidowana z dniem 1.01.2009 r.

Negocjacje kolejnej umowy pomiędzy KZK GOP a przewoźnikiem tramwajowym poskutkowały ponownym ograniczeniem przewozów. Pomimo głośnych protestów społeczeństwa oraz przy sprzeciwie gminy Siemianowice Śląskie, z dniem 1 stycznia 2009 r. zawieszono linię tramwajową nr 12. Stosunkowo krótka (6,4 km) trasa, pomijając krótkie odcinki w centrum miasta, prowadzona była wydzielonym torowiskiem. Podobnie jak w przypadku zlikwidowanych wcześniej linii nr 8 i 25, także to połączenie opierało się w większości o odcinki jednotorowe, na których ruch prowadzony był na podstawie planowych mijanek pociągów tramwajowych. Pomimo wysokiego pokrycia współbieżnymi liniami autobusowymi, z tramwaju do ostatniego dnia eksploatacji korzystało wielu pasażerów (w ostatnim okresie – ok. 4000 pas. w ciągu doby [2]).

Za zlikwidowany tramwaj początkowo nie przewidziano autobusowej komunikacji zastępczej. Wzmocniono jedynie przebiegającą wzdłuż torowiska linię autobusową nr 663, nie wymagając od przewoźnika zapewnienia jakichkolwiek standardów obsługi¹⁵. Pasażerów korzystających z tramwaju na pozostałej (lub na całej) długości trasy podczas śnieżnej i mroźnej zimy pozbawiono jakiegokolwiek środka transportu. Rozwiązanie to doraźnie naprawiono po miesiącu, zastę-



Rys. 3. Schemat sieci tramwajowej GOP z wyróżnionymi liniami omawianymi w tekście Źródło: opracowanie własne

¹¹ Umowa obowiązywała w latach 2006-2008.

¹² Wygoda i więcej połączeń zamiast tramwajów na liniach 8 i 25 – komunikat prasowy KZK GOP z dnia 30.03.2006 r.

¹³ W przypadku linii autobusowej nr 25 zastosowano chwyt „marketingowy” – autobusy zaczęły kursować wzdłuż torów już 28 marca 2006 r., czyli na trzy dni przed zawieszeniem ruchu tramwajów – na koszt podatników.

¹⁴ Z uwagi na prowadzenie kontroli biletów przez kierowcę, zaobserwować można było przejście pasażerów do już istniejących linii nieobjętych wówczas jeszcze tym programem. Dzielnice, przez które przebiegały linie tramwajowe nr 8 oraz 25 cechował niestety wysoki odsetek pasażerów podróżujących bez ważnego biletu.

¹⁵ Na trasę wysłane zostały dwa kilkunastoletnie, wyeksploatowane pojazdy wycofane już wcześniej z ruchu w innych miastach.

Porównanie oferty przewozowej przed i po likwidacji linii tramwajowych

Nr linii	Rozkład jazdy ważny od	Ilość kursów w dobie		
		robocze	soboty	niedziele i św.
Linia nr 8 – zlikwidowana z dniem 1.04.2006 r.				
(T) 8	2005-12-03	82	82	82
(A) 148*	2006-05-05	68	36	36
(A) 148*	2007-08-01	34	21	21
Różnica		-58,54%	-74,39%	-74,39%
Linia nr 25 – zlikwidowana z dniem 1.04.2006 r.				
(T) 25	2003-10-01	74	74	69
(A) 25	2006-04-01	66	66	60
(A) 25	2006-10-30	60	60	58
(A) 25*	2008-07-01	60	56	32
(A) 25*	2009-04-20	54	51	30
Różnica		-27,03%	-31,08%	-56,52%
Linia nr 12 – zlikwidowana z dniem 1.01.2009 r.				
(T) 12	2008-05-01	138	84	84
(A) 663*	2009-01-01	90	79	92
(A) 190	2009-03-01	73	71	71
Różnica		-47,10%	-15,48%	-15,48%

* Jedynie częściowe pokrycie trasy zlikwidowanego połączenia tramwajowego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy ZKZ GOP

pując dodatkowe kursy linii nr 663 nowym połączeniem oznaczonym numerem 190, kursującym wzdłuż zlikwidowanej linii tramwajowej. Z uwagi na brak zatok przystankowych nie uwzględniono jednak obsługi dwóch kluczowych przystanków, zlokalizowanych na trasie tramwaju – w Siemianowicach Śl.-Bytkowie oraz przy pl. Alfreda (formalnie w granicach administracyjnych Katowic, w praktyce wykorzystywanym głównie przez mieszkańców Siemianowic Śl.). Dopiero po dwóch miesiącach, z dniem 1 marca 2009 r., po interwencjach siemianowickiego prezydenta, uruchomiono tymczasowy przystanek przy pl. Alfreda (autobus zatrzymuje się bezpośrednio przed ruchliwym skrzyżowaniem, wstrzymując ruch), natomiast trasę przejazdu w Bytkowie zmodyfikowano poprzez skierowanie autobusów ulicami osiedla mieszkaniowego¹⁶.

Wraz z wprowadzeniem autobusów, z dnia na dzień ograniczeniu uległa oferta przewozowa. W ciągu zaledwie dwóch miesięcy liczba realizowanych kursów na omawianej trasie zmniejszyła się aż o 47% (tab. 1). W dni wolne od pracy korekta wyniosła jedynie 15% i przy jednoczesnym zachowaniu koordynacji z liniami zbieżnymi uznana może być za akceptowalną.

Trudno jednoznacznie określić społeczne konsekwencje likwidacji funkcjonującego od ponad stu lat połączenia szynowego Chorzowa i Siemianowic Śląskich. Bardzo łatwo wskazać jednak skutki podjętej decyzji i sposobu, w jakim zorganizowane zostało zawieszenie linii tramwajowej. Część pasażerów zmuszona została do rezygnacji z podróży, co w dalszej perspektywie wpłynąć może na spadek rentowności pozostałych połączeń, razem z którymi linia nr 12 tworzyła spójną ofertę¹⁷. Autobusy zapewniające zastępczą komunikację w większości zatrzymują się bezpośrednio na jezdni, blokując ruch pozostałych pojazdów. Pozorny zysk dla miasta Chorzowa, wynikający z zastąpienia trakcji szynowej „tańszą” komunikacją autobusową, zniwelowany zostanie przez dodatkowe koszty naprawy nadmiernie obciążonej nawierzchni drogowej ulic w dzielnicy Chorzów Stary – wykazującej już dziś wyraźne symptomy nadmiernego wyeksploatowania.

Zjawisko zatorów drogowych, dotychczas występujące wzdłuż omawianej trasy w niewielkim stopniu, zdecydowanie się nasiliło. W szczególności zauważalna jest niewydolność układu dróg głównych w Siemianowicach Śl.-Bytkowie, gdzie w godzinach szczytu autobusy komunikacji miejskiej tracą średnio 5–7 min na pokonanie kilkusetmetrowego odcinka drogi¹⁸. Występowanie kongestii, jak powszechnie wiadomo, wpływa natomiast na zwiększenie ryzyka pojawienia się kolizji [11], które na omawianych jednojezdniowych ulicach powodują zupełny paraliż w ruchu kołowym.

W opracowaniu [2] wskazuje się ponadto dalsze negatywne przesłanki, takie jak: koszt fizycznego demontażu infrastruktury tramwajowej, ograniczenie mobilności mieszkańców, zmiana preferencji komunikacyjnych.

Likwidacja tramwaju w Gliwicach

Niezwłocznie po przejęciu akcji spółki przez gminy, na początku 2009 r. prezydent Gliwic zasygnalizował „konieczność” przeprowadzenia dyskusji nad dalszym funkcjonowaniem jedynej miejskiej trasy tramwajowej, obsługiwanej przez linie nr 1 i 4. Władze samorządowe, ignorując protesty zgłaszane zarówno przez mieszkańców, jak i fachowców w dziedzinie transportu (m.in. uznani pracownicy naukowcy Politechniki Śląskiej w Gliwicach oraz Akademii Ekonomicznej w Katowicach), rozważania nad tramwajami sprowadzają do udowodnienia, że jest to środek transportu nie mający w mieście przyszłości. Jako preferowane przyjęto zastąpienie linii tramwajowej autobusami¹⁹.

W ponad 200-tysięcznym mieście doszło w 2009 r. do likwidacji kolejnego odcinka sieci szynowej w GOP. Za jeden z argumentów, stanowiących o „konieczności” przerwania linii tramwajowej, przedstawiana jest budowa w Gliwicach wspomnianej już wcześniej Drogowej Trasy Średnicowej.

¹⁶ Wprowadzając autobus na ul. Grunwaldzką konieczny był demontaż progów zwalniających; kierowcy samochodów szybko zorientowali się we wprowadzonym „udogodnieniu”, co poskutkowało wzrostem ruchu tranzytowego przez osiedle. Pomimo znakomitej możliwości poprawy dostępności komunikacji zbiorowej dla mieszkańców, nie uruchomiono dodatkowego przystanku dla autobusów poruszających się w bliskim sąsiedztwie wielopiętrowych budynków mieszkalnych. Przedstawiciel siemianowickiego magistratu w telefonicznej rozmowie z autorem argumentował brak takiej możliwości koniecznością zapewnienia miejsc parkingowych dla mieszkańców.

¹⁷ Badania napelnienia na linii komunikacji zastępczej nie zostały jeszcze wykonane, jednak obserwacje prowadzone przez autora, a także potwierdzone w [2], wskazują na istotne zmniejszenie liczby przewożonych pasażerów. Zaobserwować można także wyraźne zwiększenie zapelnienia parkingów osiedlowych w Siemianowicach Śl. – Bytkowie.

¹⁸ Obserwacje własne.

¹⁹ Należy dodać, że miasto jest większościowym udziałowcem w komunalnym Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Gliwicach – w omawianym sporze występuje zatem pośrednio jako przedstawiciel przewoźnika autobusowego.

Podsumowanie

System transportu zbiorowego w konurbacji GOP cechuje wysoki stopień wyeksploatowania. Pomimo tego, historycznie wykształcona sieć komunikacji szynowej wciąż spełnia istotną rolę w obsłudze komunikacyjnej regionu. Nieproporcjonalny podział środków, preferujący inwestycje drogowe, w perspektywie kolejnych lat doprowadzić może do masowej rezygnacji mieszkańców z korzystania z transportu zbiorowego, co negatywnie wpłynie na kongestię na drogach regionu. Pierwsze symptomy tego zjawiska można już dziś zaobserwować.

W artykule omówiono szczegółowo najbardziej niepokojące w tym świetle działania władz samorządowych, zmierzające do sukcesywnego ograniczania roli podsystemu tramwajowego w przewozach. Linie tramwajowe, prowadzone w większości torowiskiem wydzielonym, przy braku inwestycji stają się coraz mniej atrakcyjne dla pasażerów, którzy przesiadają się do autobusów lub własnych samochodów. Sposób zarządzania transportem zbiorowym w centralnej części regionu GOP-u prowadzi wprost do zwiększania się negatywnego zjawiska kongestii na drogach.



Literatura

- [1] Umowa nr PO/85/PZ/597/DO/735/08 z 30.12.2008 pomiędzy Komunikacyjnym Związkiem Komunalnym Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego w Katowicach a Spółką Akcyjną „Tramwaje Śląskie S.A.” w Chorzowie, obowiązująca na lata 2009–2023.
- [2] Halor J.: *Ocena likwidacji linii tramwajowej nr 12 Chorzów – Siemianowice Śląskie*. Transport Miejski i Regionalny, 5 (2009), s. 22–29.
- [3] Wyszomirski O. (red.): *Gospodarowanie w komunikacji miejskiej*. Gdańsk, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego 2002.

- [4] *Diagnoza stanu systemu transportowego oraz plan rozwoju transportu zbiorowego w obszarze działania KZK GOP. Synteza opracowania. Wersja finalna*. Ernst & Young, Warszawa–Katowice, sierpień 2007.
- [5] Łuciów A., Poniewierski W.: *Kolej Ruchu Regionalnego w Górnośląskim Okręgu Węglowym*. Przegląd Budowlany, 7 (1988), s. 298–301.
- [6] Molecki A., Molecki B., Szymański K.: *Kolej aglomeracyjna w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym – analiza niewykorzystanego potencjału*. Rynek Kolejowy, 3 (2009), s. 68–78.
- [7] Wesołowski J.: *Miasto w ruchu – Przewodnik po dobrych praktykach w organizowaniu transportu miejskiego*. Łódź 2008, Instytut Spraw Obywatelskich.
- [8] Rechlów M.: *Wojkowice Koniec Jazdy*. Forum Transportu Pasażerskiego, Gliwice 2007.
- [9] Bojda K.: *Likwidacja 8 i 25 – wątpliwy sukces?* Wojewódzki Portal Komunikacyjny, <http://www.wpk.katowice.pl>, 3.08.2007.
- [10] Jackiewicz J.: *Autobusowe problemy po zlikwidowaniu linii 12*. Wojewódzki Portal Komunikacyjny, <http://www.wpk.katowice.pl>, 3.02.2009.
- [11] Igliński H.: *Kongestia transportowa w Poznaniu i wybrane sposoby jej ograniczenia*. Transport Miejski i Regionalny 3 (2009), s. 2–10.

Referat wygłoszony na VII Poznańskiej Konferencji Naukowo-Technicznej „Problemy komunikacyjne miast w warunkach zatłoczenia motoryzacyjnego 2009”

*mgr inż. Krzysztof Bojda
Politechnika Wroclawska
50-371 Wrocław, ul. I. Łukasiewicza 7/9*

VII Międzynarodowa Konferencja **Transmec 2009** 17–18 grudnia 2009 r.

Politechnika Śląska, Wydział Transportu, Aula, ul. Krasińskiego 8, 40-019 Katowice

**Połączona z uroczystością wręczenia nagród Ministra Infrastruktury i Prezesa Zarządu PKP S.A.
18 grudnia 2009 r., godz. 13.30**

Współorganizatorzy

Sekcja Technicznych Środków Transportu Komitetu Transportu PAN
Komitet Transportu PAN Oddział Katowice
Europejskie Centrum Doskonałości TRANSMEC
Polska Platforma Technologiczna Transportu Szynowego

Patronat medialny

Przegląd Komunikacyjny ■ Technika Transportu Szynowego ■ Drogownictwo ■ Transport Miejski i Regionalny

Sekretariat

Katedra Transportu Szynowego, Politechnika Śląska
ul. Krasińskiego 8
40-019 Katowice
tel./fax 32 603 43 64, e-mail: marek.sitarz@polsl.pl