

Paweł Sośnicki¹

PERSPEKTYWY ROZWOJU TRANSPORTU SZYNOWEGO NA OBSZARZE GÓRNOŚLĄSKIEGO OKRĘGU PRZEMYSŁOWEGO

Miasta wolne od nadmiernego ruchu ulicznego są przyjaznym miejscem do życia i rozwoju człowieka. Przewozy szynowe stanowią więc ważny element regionalnej i lokalnej polityki transportowej, jak również polityki ekologicznej. Przedmiotem artykułu jest diagnoza obecnej sytuacji transportu szynowego na obszarze konurbacji górnośląskiej oraz próba wytyczenia kierunków działań, jakie powinny być podejmowane celem jego sanacji.

Wprowadzenie

Jedną z podstawowych cech współczesnych państw, a zwłaszcza tych rozwiniętych, jest duży odsetek ludności mieszkającej w miastach. Urbanizacja stała się ważnym procesem zachodzącym zarówno w sferze gospodarczej, jak i społeczno-kulturowej. Proces ten w istotnym stopniu wpłynął również na sektor transportu miejskiego, ponieważ wraz z powiększaniem obszarów zurbanizowanych, tradycyjne podróże piesze stały się zbyt czasochłonne i uciążliwe. Na osiągniętym etapie rozwoju terytorialnego ośrodków miejskich konieczne stało się zapewnienie sprawnego przemieszczania mieszkańców, a zagadnienia związane z organizacją przepływów osób stanowią jedne z istotniejszych kwestii rozpatrywanych przez władze samorządowe. Chcąc zapewnić harmonijny rozwój miast w warunkach dynamicznie wzrastającego zatłoczenia komunikacyjnego, potrzebna jest aktywne podejście do polityki transportowej, a także kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych między transport indywidualny i zbiorowy. W zakresie tej strategii coraz większą rolę przypisuje się przewozom szynowym, które po latach niedoceniań i zaniedbań stają się jedną z podstawowych form podróży miejskich.

Charakterystyka Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego

Konurbacja górnośląska to obszar miast zlokalizowanych w centralnej części województwa śląskiego z dominującym ośrodkiem – Katowicami. Obszar ten często określany jest również mianem Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (GOP), ze względu na koncentrację działalności przemy-

słowej i wydobywczej². W skład konurbacji wchodzi kilkanaście miast, w tym 9 liczących powyżej 100 tysięcy mieszkańców. Od 2007 roku można spotkać się również z określeniem Górnośląskiego Związku Metropolitalnego (GZM) zrzeszającego 14 miast podejmujących wspólne inicjatywy dla intensyfikacji procesów rozwojowych regionu. Poza strukturami GZM znajdują się jednak takie miasta jak np. Będzin czy Tarnowskie Góry. W tabeli 1 scharakteryzowano poszczególne miasta konurbacji pod względem liczby mieszkańców, powierzchni oraz gęstości zaludnienia.

Tabela 1

Charakterystyka głównych miast konurbacji górnośląskiej (stan na 2008 r.)			
Miasto	Liczba mieszkańców	Powierzchnia [km ²]	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]
Bytom	184 765	69	2678
Chorzów	113 678	33	3445
Dąbrowa Górnicza	128 795	189	681
Gliwice	197 393	134	1473
Jaworzno	95 520	153	624
Katowice	312 201	165	1892
Mysłowice	74 912	66	1135
Piekary Śląskie	59 061	40	1477
Ruda Śląska	144 584	78	1854
Siemianowice Śląskie	71 621	25	2865
Sosnowiec	222 586	91	2446
Świętochłowice	54 525	13	4194
Tychy	129 776	82	1583
Zabrze	189 062	80	2363
Razem miasta GZM	1 978 479	1 218	1624
Będzin	58 639	37	1585
Czeladź	34 072	16	2130
Knurów	39 449	34	1160
Mikotów	38 698	79	490
Tarnowskie Góry	60 975	84	726
RAZEM	2 254 758	1 468	1536

Źródło: Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2008 r., GUS, Warszawa 2008, s. 130–136.

² Należy wskazać, że określenie konurbacja odnosi się do skupienia miast o podobnej wielkości oraz znaczeniu, a okręg przemysłowy jest określeniem charakteryzującym typ działalności rozwiniętej na danym obszarze. Pojęcia GOP i konurbacja górnośląska będą używane zamiennie, gdyż nie ma to wpływu na istotę zagadnienia poruszanego w artykule.

¹ Mgr, doktorant Wydziału Ekonomii Akademii Ekonomicznej w Katowicach, pawel_sosnicki@wp.pl

GOP charakteryzuje się dużym, nie spotykanym w innych częściach kraju, stopniem skoncentrowania działalności przemysłowej oraz wysokim udziałem w tworzeniu dochodu narodowego. Stanowi on również duże skupisko zaludnienia – większość miast cechuje się wskaźnikiem gęstości zaludnienia przekraczającym 1000 os./km², w przypadku Świętochłowic jest to niemal 4200 os./km². W związku z powyższym na obszarze tym identyfikuje się duże potrzeby w zakresie przewozów ładunków (m.in. dostawy zaopatrzeniowe, dystrybucja) i osób (przemieszczenia wewnątrz oraz na zewnątrz GOP). Przedmiotowe rozważania dotyczą przewozów pasażerskich dokonywanych na terenie konurbacji.

Diagnoza systemu transportu zbiorowego w GOP

Na system transportu zbiorowego w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym składa się:

- transport autobusowy, wykonywany głównie na zamówienie Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP (funkcjonują również nieliczni przewoźnicy spoza KZK GOP, np. MZK Tychy, PKM Jaworzno),
- prywatny transport autobusowy i minibusowy,
- transport tramwajowy realizowany na zlecenie KZK GOP przez Tramwaje Śląskie SA,
- transport kolejowy,
- transport trolejbusowy (wykonywany na terenie miasta Tychy).

Głównym podmiotem na rynku jest Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, organizujący przewozy na terenie 25 gmin, zapewniając im także sprawną komunikację z ościennymi miejscowościami. Przewoźnicy realizujący przewozy na zamówienie organizatora obsługują 333 linie autobusowe i 29 linii tramwajowych. Z usług KZK GOP korzysta codziennie ponad 1,2 miliona osób³.

Przewozy szynowe na obszarze konurbacji realizowane są przez Tramwaje Śląskie SA, które równocześnie zarządzają infrastrukturą liniową i punktową, a także przez samorządową spółkę PKP Przewozy Regionalne. W tabeli 2 zaprezentowano dane dotyczące infrastruktury transportu szynowego w GOP.

Stopień integracji transportu miejskiego w GOP jest wysoki, a integratorem, zarówno w zakresie organizacji, jak i taryf, jest KZK GOP. Integracja kolei z komunikacją autobusową i tramwajową jest ograniczona i dotyczy jedynie punktów przesiadkowych oraz węzłów transportowych, a nie taryf (wyjątek stanowi jedynie „Taryfa Pomarańczowa” obowiązująca na odcinku Katowice–Tychy).

Komunikacja tramwajowa

Infrastruktura tramwajowa w największym stopniu skoncentrowana jest na terenie Katowic, Sosnowca i Chorzowa. Najdalej na wschód tramwajem można dojechać do Dąbrowy Górniczej (Huta Katowice), a na zachód do Zabrze. Na pół-

Tabela 2

Charakterystyka infrastruktury transportu szynowego na obszarze GOP (wrzesień 2009 r.)		
	Komunikacja tramwajowa	Transport kolejowy
Długość linii w ruchu pasażerskim (km)	210	ok. 180
Ilość stacji/przystanków	338	55
Obsługiwane miasta	12 miast: Będzin, Bytom, Czeladź, Chorzów, Dąbrowa Górnicza, Katowice, Mysłowice, Ruda Śląska, Siemianowice, Sosnowiec, Świętochłowice i Zabrze	Miasta położone wzdłuż linii: 1. Katowice – Gliwice Łabędy, 2. Katowice – Dąbrowa Górnicza Sikorka, 3. Katowice – Tychy Żwaków, 4. Katowice – Tarnowskie Góry, 5. Katowice – Jaworzno Ciężkowice, 6. Katowice – Mysłowice Kosztowy 7. Katowice – Dąbrowa Górnicza Wschodnia, 8. Bytom – Gliwice, 9. Katowice – Łaziska Górne

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przewoźników

nocy tramwaje docierają do Bytomia (dzielnica Stroszek), a na południe do dzielnicy Katowic – Brynowa. W ostatnich latach długość linii eksploatowanych uległa skróceniu na skutek likwidacji niektórych z nich – w Wojkowicach i Piekarach Śląskich, a ostatnio w Gliwicach (od 1 września 2009 r.). Oprócz tego równolegle postępuje zjawisko ograniczania oferty przewozowej na wielu odcinkach poprzez zmniejszanie częstotliwości kursowania.

Torowiska tramwajowe GOP cechują się bardzo złym stanem technicznym, w wielu miejscach wymusza to znaczne ograniczanie prędkości, a dodatkowo zmniejsza komfort jazdy. Przez wiele lat prace modernizacyjne w regionie były ograniczone do minimum, czego efektem jest ciągle pogarszająca się jakość infrastruktury. Wyjątek stanowi jedynie wyremontowana przed kilkoma laty linia Katowice–Bytom. Obecnie na tej trasie kursują wyprodukowane po 2000 roku w chorzowskim zakładzie Alstom tramwaje typu 116Nd.

Tabor, którym dysponują Tramwaje Śląskie SA w większości jest przestarzały. Jedynie 5% wagonów ma mniej niż 10 lat, a najwięcej – 57% jednostek – liczy od 20 do 30 lat. Należy podkreślić, że od 2008 roku realizowany jest program modernizacji wagonów, co ma poprawić nie tylko komfort jazdy, ale także wizerunek przewoźnika. W tabeli 3 zaprezentowano dane dotyczące stanu inwentarzowego spółki.

Mimo że tramwaj jest istotnym środkiem służącym do przemieszczeń miejskich w obrębie GOP, a o jego znaczeniu może świadczyć liczba pasażerów i wykonana praca przewozowa (tabela 4), to jednak coraz więcej samorządów rozważa opcje zastąpienia go autobusami. Dzieje się tak m.in. z uwagi na zły stan infrastruktury, niskie prędkości handlowe

Tabela 3

Stan inwentarzowy wagonów tramwajowych w GOP (stan na marzec 2009 r.)								
Typ	N	Seria 105N					116Nd	Razem
		105N	105Na	105N-2K	105NT	111N		
Stan inwentarzowy	2	20	277	23	1	6	17	346

Źródło: http://www.tram-silesia.pl/?id=html/tabor/wagony_liniove.htm&dzial=41 [6 lipca 2009 r.]

³ <http://www.kzkgop.pl> [7 lipca 2009 r.]

Tabela 4

Praca przewozowa Tramwajów Śląskich SA w latach 2004–2007		
	Liczba pasażerów	Praca eksploatacyjna [wozokm]
2004	146 700 000	18 808 396
2005	148 700 000	19 068 038
2006	142 300 000	18 258 290
2007	144 000 000	18 445 051

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych TS

(m.in. w wyniku istnienia licznych odcinków jednotorowych) oraz fatalny stan techniczny taboru. Wieloletnie zaniedbania inwestycyjne stwarzają konieczność wyłożenia ogromnych środków na utrzymanie ruchu, a rozwój oferty wiąże się z dodatkowymi wydatkami. Zniechęca to samorządy do podejmowania działań zmierzających do poprawy istniejącej sytuacji, w konsekwencji czego autobusy wypierają tramwaje na wielu trasach.

Pod względem liczby podróży, jakie wykonuje tramwajami przeciętny mieszkaniec w ciągu roku, GOP na tle innych polskich miast wypada niekorzystnie. Na jednego mieszkańca miast obsługiwanych przez tramwaje przypada w roku średnio około 80 podróży. W 2006 roku mniej podróży tramwajowych wykonał jedynie mieszkaniec Elbląga. W przypadku Częstochowy liczba była taka sama, a w pozostałych miastach (10 innych systemów tramwajowych w kraju) ten wskaźnik był wyższy. Przykładowo dla Warszawy wyniósł 147, dla Krakowa 266, a dla Wrocławia najwięcej, bo 287 podróży⁴.

Transport kolejowy

Obecnie transport kolejowy w niewielkim stopniu jest wykorzystywany do obsługi ruchu pasażerskiego w GOP. Pomimo że w miastach położonych wzdłuż istniejących linii jest duży popyt na przewozy (zwłaszcza w przypadku ciągów Gliwice–Katowice–Dąbrowa Górnicza, a także Katowice–Bytom), to nieliczni Ślązacy wybierają koleję w codziennych dojazdach. Przewoźnik regionalny uruchamia codziennie pociągi na kilku liniach o dużym potencjale przewozowym, jak również na kilku liniach, gdzie potoki pasażerskie są niewielkie. W tabeli 5 zaprezentowana została aktualna oferta przewozowa oraz – porównawczo – oferta sprzed 4 lat. Obok pociągów regionalnych w zestawieniu uwzględniono również pociągi wyższych klas, uruchamiane przez PKP Intercity (w RJ 2004/2005 część z tych połączeń było jeszcze w ofercie PKP Przewozy Regionalne).

Na większości odcinków liczba połączeń regionalnych została ograniczona, wyjątek stanowią jedynie 2 trasy – z Bytomia do Gliwic i z Katowic do Tychów. Pomimo tego połączenie Bytom–Gliwice stanowi przykład nieudanej reaktywacji. Jeszcze w 2008 roku, a więc wtedy, gdy wznowiono ruch, na trasie kursowało 21 par pociągów na dobę, natomiast w rozkładzie bieżącym jest to zaledwie 8 par. Nawet niska cena biletu na przejazd, przy silnej konkurencji

Tabela 5

Oferta przewoźników kolejowych w GOP				
Odcinek	Rozkład jazdy 2008/09		Rozkład jazdy 2004/5	
	Liczba pociągów			
	regionalne	pospieszne i wyższej kategorii	regionalne	pospieszne i wyższej kategorii
Bytom – Gliwice	8	1	0	0
Katowice – Mysłowice Kosztowy	5	0	6	0
Katowice – Dąbrowa Górnicza	25	26	30	20
Katowice – Dąbrowa Górnicza Wschodnia	8	0	11	0
Katowice – Gliwice	28	25	32	20
Katowice – Jaworzno Szczakowa	22	11	11	16
Katowice – Mikołów	13	1	13	1
Katowice – Tarnowskie Góry	11	5	12	2
Katowice – Tychy – Tychy Miasto w tym: Tychy – Tychy Miasto	62 (38)	11 (0)	30 (0)	10 (0)

Źródło: opracowanie własne

z autobusami miejskimi, nie pozwoliła na zapewnienie dużej frekwencji. Dodatkowo słabą stroną jest brak większej liczby przystanków na trasie (obecnie jest jeden), podczas gdy autobusy w podobnej relacji zatrzymują się co najmniej na kilkunastu przystankach. Ze względu na to, że połączenia nie cieszą się popularnością wśród pasażerów, nie można wykluczyć, że ruch wkrótce może być ponownie zawieszony.

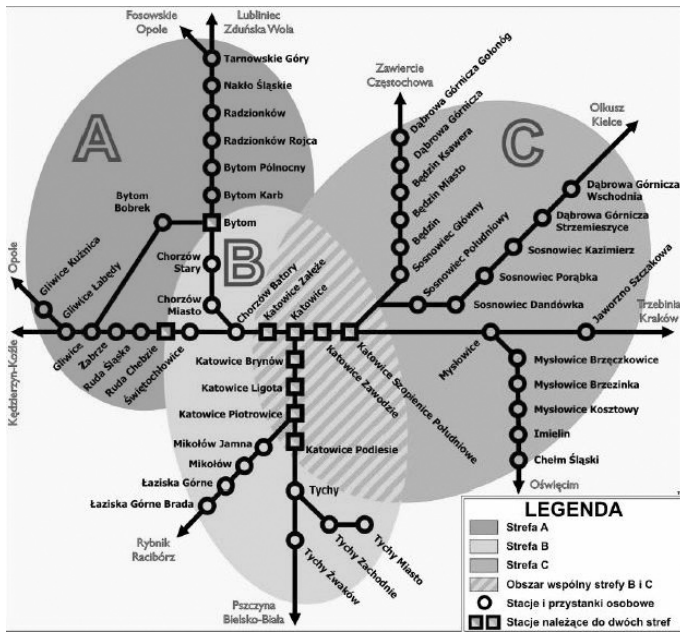
Ciekawy przypadek stanowi odcinek Katowice–Tychy, który w bieżącym rozkładzie zyskał charakter typowej linii aglomeracyjnej, gdzie pociągi kursują co kilkanaście minut⁵. Znaczne poszerzenie oferty wynika z uruchomienia w relacji Katowice–Tychy Miasto 38 par pociągów w ciągu doby. Warto podkreślić, że na odcinku Tychy–Tychy Miasto nastąpiła reaktywacja ruchu. Pozostałe 24 pociągi kursują z Katowic w kierunku Pszczyny (na tej trasie liczba pociągów zmniejszyła się już o 6 w stosunku do 2005 roku). Organizatorzy zadbali również o rozwiązania taryfowe korzystne dla podróżnych i, co istotne, zakładające integrację z transportem autobusowym oraz trolejbusowym w mieście Tychy.

Na linii łączącej Gliwice z Dąbrową Górniczą oferta przewoźnika regionalnego uległa pogorszeniu. Do tej pory trasa ta uchodziła za kluczową na Śląsku, gdyż łączyła miasta, w których mieszka łącznie ponad milion osób (m.in. Gliwice, Zabrze, Katowice i Sosnowiec). Dodatkowo w relacji z Gliwic do Katowic pociąg jest bezkonkurencyjny pod względem czasu jazdy, ponieważ przejazd trwa około 35 minut, a w przypadku najszybszych autobusów około 60 minut. Również z Katowic do Sosnowca czas jazdy jest atrakcyjny, wynosi mniej niż 15 minut, podczas gdy najszybszym autobusem trwa prawie 20 minut (tramwajem aż 45 minut). Podróż do Dąbrowy Górniczej i Będzina nie jest już tak atrakcyjna pod tym względem, ale nadal czas jej

⁴ Ł. Hyra, P. Sośnicki, *Organizacja i funkcjonowanie komunikacji tramwajowej w Polsce*, „Transport szynowy – statystyki i analizy”, 2008, nr 2, s. 41.

⁵ M. Szymczak wskazuje, że połączenia o charakterze aglomeracyjnym cechują się cyklicznością oraz minimalną intensywnością ruchu w postaci 30 par pociągów na dobę. Por.: M. Szymczak, *Logistyka miejska*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Poznań 2008, s. 126.

trwania nie odbiega w znacznym stopniu od czasu przejazdu autobusem. Ceny biletów kolejowych są na podobnym poziomie jak w przypadku biletów komunikacji miejskiej, z uwagi na wprowadzoną w 2008 roku aglomeracyjną taryfę strefową (na rysunku 1 przedstawiono schematycznie obszar funkcjonowania biletów aglomeracyjnych). Jednak stosunkowo niewielka częstotliwość kursowania, choćby w porównaniu z autobusami, sprawia, że tylko niewiele osób decyduje się na podróż koleją.



Rysunek 1. Schematyczne przedstawienie obszaru obowiązywania biletu strefowego
 Źródło: http://www.pr.pkp.pl/img_in/regiony/slaskie/aglomapa.pdf [8 lipca 2009 r.]

Potencjał linii Gliwice–Katowice–Dąbrowa Górnicza jest obecnie wykorzystywany w nieznacznym stopniu. Pociągi w godzinach szczytu kursują co 15–30 minut, a poza szczytem nawet co godzinę. W tabeli 6 przedstawiono, w celach porównawczych, ofertę przewozową na wybranych odcinkach kolei aglomeracyjnej w Polsce.

Tabor wykorzystywany w GOP to głównie elektryczne zespoły trakcyjne EN57. Duża ich część była zmodernizowana w ostatnich latach. Dodatkowo Urząd Marszałkowski zakupił 4 pociągi Flirt, które wykorzystywane są głównie na odcinku tyskim. Do 2012 na śląskie tory ma trafić również 8 nowych zespołów trakcyjnych zamówionych przez władze wojewódzkie.

Tabela 6

Porównanie oferty przewoźników na liniach aglomeracyjnych (dni powszednie, RJ 2008/2009)		
Odcinek	Przewoźnik	Liczba par pociągów w ciągu doby
Gdańsk Gł. – Gdynia Gł.	PKP SKM	129
Warszawa Wschodnia – Pruszków	SKM Warszawa i Koleje Mazowieckie	41 i 51
Warszawa Śródmieście WKD – Pruszków	PKP WKD	65
Katowice – Gliwice	PKP Przewozy Regionalne	28
Katowice – Tychy		62

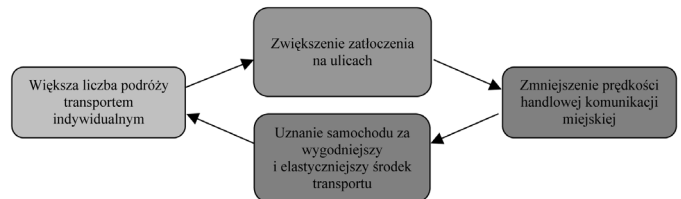
Źródło: opracowanie własne

Podsumowując, należy stwierdzić, iż obecnie kolej nie odgrywa istotnej roli jako środek przemieszczeń wewnątrz aglomeracji i pomimo że niektóre linie mogłyby pełnić funkcje typowo aglomeracyjne, tak się jednak nie dzieje. Wśród przyczyn obecnego stanu rzeczy można wymienić:

- niedostateczną częstotliwość na kluczowych liniach, gdzie potoki pasażerów są stosunkowo duże, a czas przejazdu koleją atrakcyjny,
- niekorzystną, odległą od centrów lokalizację dworców w wielu miastach,
- brak realnej integracji taryfowej kolei z komunikacją miejską,
- niską prędkość handlową,
- zły stan techniczny taboru,
- zły stan dworców, brak kas itp.

Perspektywy rozwoju transportu szynowego w GOP

W celu zwiększenia udziału transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych istotne jest przerwanie błędnego koła komunikacji miejskiej. Wraz ze zwiększeniem odsetka osób, które w podróżach miejskich wybierają własny pojazd, zmniejsza się popularność zbiorowych form przemieszczania. Z kolei obniżony popyt powiększa deficyt przewoźnika i wymusza podniesienie cen za przejazd, a nie rzadko wiąże się również z ograniczeniem oferty. Stanowi to jeden z głównych powodów, że mieszkańcy wybierają własny samochód jako środek przewozu⁶. Poza tym wraz ze wzrostem motoryzacji indywidualnej rośnie zatłoczenie w mieście, co wpływa na obniżenie prędkości handlowej i punktualności transportu miejskiego. Schematycznie zjawisko to zostało zaprezentowane na rysunku 2.



Rysunek 2. Błędne koło zwiększania się ruchu samochodowego w miastach
 Źródło: Komunikacja miejska – czyste powietrze dla wszystkich, IGKM, Warszawa 2008, s. 11.

Do przerwania błędnego koła potrzebna jest skonkretyzowana strategia władz publicznych w zakresie kształtowania podziału zadań przewozowych między transport indywidualny i zbiorowy. Władze lokalne, poprzez różnego rodzaju instrumenty, mogą w aktywny sposób promować zbiorowe formy przemieszczania. Do takich działań należy zaliczyć m.in. inwestycje w tabor i infrastrukturę transportu miejskiego, budowę parkingów w systemie *park and ride* czy stymulowanie wielkości ruchu samochodów poprzez politykę kształtowania cen za parkowanie, a także wjazd do centrum. Ważnym elementem polityki transportowej jest również wspieranie rozwoju transportu

⁶ O. Wyszomirski, *Transport miejski. Ekonomia i organizacja*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 27.

szynowego, gdyż skupia on wiele zalet istotnych z punktu widzenia efektywności procesów zarządzania przemieszczaniem osób w miastach. Wśród nich na pierwsze miejsce wysuwa się wysoka zdolność przewozowa, co ma dużą wartość na obszarach silnie zurbanizowanych, gdzie potoki pasażerskie są bardzo duże. W takich warunkach kolej i tramwaj pozwalają w krótkim czasie zaspokoić potrzeby przewozowe znacznej liczbie osób. Warto także wskazać na relatywnie wysokie prędkości komunikacyjne, jakie uzyskują pojazdy szynowe. Wynika to z faktu, że infrastruktura transportu szynowego jest najczęściej wyodrębniona z dróg innych gałęzi⁷. Nie można również zapomnieć o fakcie, że transport szynowy jest jedną z bardziej przyjaznych środowisku form przemieszczania. Generuje on zdecydowanie mniej kosztów zewnętrznych niż transport samochodowy, a zwłaszcza indywidualny.

W procesie programowania rozwoju transportu w pierwszej kolejności kluczowa jest odpowiedź na pytanie, czy samorządy Górnego Śląska chcą, aby w przyszłości kolej i tramwaje były jednym z filarów systemu przewozowego. Jeśli odpowiedź na to pytanie jest twierdząca, to kolejnym krokiem musi być zapewnienie stosownych środków finansowych niezbędnych do osiągnięcia tego celu. Samorząd wojewódzki może oddziaływać na przewoźnika kolejowego i jego ofertę, w tym również taryfę, jako współwłaściciel spółki przewozowej i przede wszystkim jako podmiot dotujący przewozy regionalne. Natomiast w kwestii tramwajów szczególna rola przypisywana jest samorządom lokalnym, które z mocy prawa odpowiadają za zaspokojenie zbiorowych potrzeb m.in. w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

W przypadku finansowania infrastruktury, szczególnie dużego znaczenia może nabierać aktywność samorządów miejskich w kwestii przejmowania i zagospodarowania dworców. Do takiej sytuacji do tej pory dochodziło m.in. w Będzinie, gdzie miasto wydzierżawiło budynek i zdecydowało się go wyremontować. Obecny stan techniczny i poziom bezpieczeństwa na dworcach nie jest satysfakcjonujący, a zatem działania podejmowane w tej mierze wpłyną na wzrost atrakcyjności podróży koleją.

Przywracanie kolei dawnej roli oraz systematyczne zwiększanie jej udziału w realizowanych zadaniach przewozowych może zasadniczo odbywać się poprzez:

1. poszerzanie oferty przewozowej na eksploatowanych odcinkach,
2. budowę nowych linii,
3. reaktywowaniu ruchu pasażerskiego na liniach wyłączonych z obsługi.

Podobnie rzecz się ma w stosunku do trakcji tramwajowej, choć najczęściej stosuje się dwa pierwsze rozwiązania, gdyż trzecie w wielu przypadkach jest niewykonalne (bardzo często linie nie eksploatowane zostają rozbierane).

Zasadnicze znaczenie powinno mieć zwiększenie oferty przewozowej na liniach eksploatowanych, lecz musi być ono poprzedzone kompleksowym zbadaniem uwarunkowań rynkowych. Istotne jest dostosowanie parametrów, takich jak np. częstotliwość kursowania, do obecnych i potencjalnych oczekiwań klientów. Dopiero po przeprowadzeniu rzetelnej analizy przewoźnik może podjąć decyzję o poszerzeniu zakresu realizowanych przewozów. Zwiększenie oferty wymaga zakupu nowego taboru, bądź też lepszego wykorzystania istniejącego potencjału przewozowego, za to nie wiąże się w bezpośredni sposób z kapitałochłonnym procesem budowy nowej infrastruktury liniowej. Okoliczność ta czyni pierwszy wariant bardzo atrakcyjnym. W opcji tej rozważyć można jedynie budowę nowych przystanków pozwalających na obsługę obszarów, którym nadano nowe funkcje (handlowe, mieszkaniowe itp.).

Budowa nowych linii to rozwiązanie stosowane tam, gdzie potencjalne lub rzeczywiste potoki podróży są bardzo duże, a transport szynowy nie był dotychczas angażowany w ich obsługę. Decyzja o budowie wymaga przeprowadzenia dokładnej analizy bieżącego popytu, a także jego prognozy na najbliższe lata⁸. Powyższa opcja jest realizowana stosunkowo rzadko, w ostatnim czasie głównie dla zapewnienia dostępności transportowej portów lotniczych (Kraków, Warszawa). Na Śląsku ciągle rozważa się połączenie koleją portu lotniczego w Pyrzowicach z centrum regionu.

Decyzja o reaktywacji ruchu na liniach wcześniej wyłączonych z eksploatacji podejmowana jest nierzadko pod wpływem nacisku opinii publicznej. Jak wskazuje doświadczenie, nie zawsze jest ona racjonalna i często po pewnym okresie ruch zostaje ponownie zawieszony lub znacznie ograniczony. Wykorzystanie przewozów szynowych jest uzasadnione tylko tam, gdzie wystąpi odpowiednio duży, skumulowany, popyt na przewozy w danej relacji. W innych przypadkach zdecydowanie bardziej celowe jest pozostawienie komunikacji autobusowej jako tej, która nie wymaga znacznych inwestycji infrastrukturalnych i jest dostosowana do obsługi stosunkowo niewielkich potoków podróży.

Konkurencyjność transportu zbiorowego względem przejazdów własnym samochodem jest kształtowana w dużym stopniu przez poziom integracji transportu publicznego. Główną płaszczyzną tej integracji jest taryfa przewozowa, jednolita dla różnych środków transportu. Z punktu widzenia pasażera główną zaletą integracji taryfowej, jest obniżanie kosztów podróżowania oraz poszerzenie oferty przewozowej, z której może skorzystać w cenie tego samego biletu. Dla organizatora korzyść polega na możliwości ograniczania oferty substytucyjnej, przez co zmniejszone zostają koszty i wzrasta efektywność działalności. Również z punktu widzenia gospodarki integracja jest zjawiskiem pozytywnym, gdyż promuje mobilność oraz

⁷ Wyjątek stanowią torowiska tramwajowe zlokalizowane w jezdniach, występuje to najczęściej w przypadku zwartej zabudowy ścisłych centrów miast.

⁸ Celowość wykonywania tego typu inwestycji powinna być badana w horyzoncie co najmniej kilkunastu lat.

aktywność mieszkańców, co z kolei stwarza dogodne warunki do rozwoju regionu⁹. Dlatego też jest to obecnie ważny postulat polityki transportowej na szczeblu regionalnym i lokalnym. Istotnym kierunkiem w najbliższym czasie winno być włączanie kolei w system komunikacji miejskiej. Realizacja tej koncepcji napotyka wiele barier, takich jak różnice w systemach taryfowych oraz systemach ulg przewozowych. Przeszkodą jest również podział kompetencji między samorząd lokalny i wojewódzki w zakresie organizowania przewozów – nie ma jednego podmiotu, który odpowiadałby za przewozy na obszarze konurbacji.

Polityka transportowa powinna uwzględniać eliminowanie związków substytucyjnych między różnymi środkami transportu i zastępowanie ich w szerszym zakresie poprzez rozwiązania komplementarne. Sytuacja, w której samorząd wojewódzki promuje i finansuje przewozy kolejowe, a organizator komunikacji miejskiej przewozy autobusowe – a przy tym zachodzi konkurencja między tymi środkami – jest nieracjonalna i przyczynia się do nieprawidłowego gospodarowania środkami budżetowymi. Z uwagi na to pojawia się postulat integrowania polityki transportowej różnych szczebli, choćby poprzez koordynację działań. Współpraca podmiotów odpowiedzialnych za organizację i funkcjonowanie transportu publicznego na terenach miast wymaga modyfikacji dotychczasowego podejścia oraz wypracowania nowych procedur. Koordynacja działań pozwoli na unikanie suboptymalizacji i lepsze wykorzystanie istniejącego potencjału przewozowego. Konsekwencją tego będzie tworzenie sprawnego, odpowiadającego na zapotrzebowanie pasażerów, systemu transportu, którego istotnym elementem będzie transport szynowy.

Wzdłuż linii tramwajowych i kolejowych autobusy powinny kursować jedynie w celu uzupełnienia oferty, np. w czasie, gdy popyt jest zbyt mały, by racjonalne było zastosowanie środka transportu szynowego (w nocy). Oprócz tego autobusy muszą pełnić rolę dowozową do węzłów integrujących różne środki przewozowe. Rozpatrywanie systemu transportowego jako całości ułatwia osiągnięcie maksymalnej efektywności działalności przewozowej.

Reasumując, można wskazać kilka podstawowych kierunków działań, jakie winno się podejmować dla sanacji transportu szynowego w GOP. Postulowane kierunki to:

- zwiększanie inwestycji w infrastrukturę liniową, co ma na celu podwyższenie prędkości handlowych i bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz tramwajowego,
- zwiększanie inwestycji w infrastrukturę punktową celem poprawy estetyki obszarów kolejowych i podwyższenia bezpieczeństwa podróżnych; budowa parkingów P&R,

- inwestycje w nowoczesny i szybki tabor kolejowy i tramwajowy,
- integracja taryfowa kolei z komunikacją miejską,
- zwiększanie częstotliwości kursowania na głównych liniach kolejowych,
- promowanie podróży środkami transportu szynowego.

Przykłady innych ośrodków miejskich, takich jak Warszawa czy Trójmiasto, wskazują, że wspieranie rozwoju transportu szynowego może stać się istotnym kierunkiem działań w ramach przyjętej strategii. Od uświadomienia wagi problemu zależeć będzie, czy podobny scenariusz zostanie wybrany i zrealizowany również przez samorządy GOP, a transport szynowy będzie stanowił kręgosłup komunikacyjny regionu.

Podsumowanie

Pasażerski transport kolejowy w wielu krajach pełni ważną rolę w przewozach w obrębie dużych miast. Zorientowanie przewoźników na pasażera i jego potrzeby z jednej strony, a z drugiej coraz bardziej świadoma polityka władz lokalnych, zmierzająca do większego wykorzystywania transportu szynowego jako środka sprawnego i efektywnego przemieszczenia sprawia, że taki model okazuje się uzasadniony z punktu widzenia organizacji procesów przemieszczania osób w miastach.

Transport kolejowy czy tramwajowy, jako masowe i szybkie systemy przemieszczania, mogą stać się realną alternatywą dla podróży własnym samochodem, przyczyniając się do poprawy jakości życia w mieście poprzez zmniejszenie zatłoczenia na drogach, zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu. Miasta wolne od nadmiernego ruchu ulicznego są przyjaznym miejscem do życia i rozwoju człowieka. Przewozy szynowe stanowią więc ważny element regionalnej i lokalnej polityki transportowej, jak również polityki ekologicznej.

Literatura

1. Hyra Ł., Sośnicki P., *Organizacja i funkcjonowanie komunikacji tramwajowej w Polsce*, „Transport szynowy – statystyki i analizy”, 2008, nr 2.
2. *Komunikacja miejska – czyste powietrze dla wszystkich*, IGKM, Warszawa 2008.
3. *Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2008 r.*, GUS, Warszawa 2008.
4. Szymczak M., *Logistyka miejska*, Wyd. Akademii Ekonomicznej, Poznań 2008.
5. Tomanek R., *Ceny transportu miejskiego w Europie*, Wyd. Akademii Ekonomicznej, Katowice 2007.
6. Wyszomirski O., *Transport miejski. Ekonomika i organizacja*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008.
7. Zasoby Internetowe:
 - www.kzkgop.pl [7 lipca 2009 r.].
 - www.tram-silesia.pl/?id=html/tabor/wagony_liniove.htm&dzial=41 [6 lipca 2009 r.].
 - www.pr.pkp.pl/img_in//regiony/slaskie/aglomapa.pdf [8 lipca 2009 r.].

⁹ R. Tomanek, *Ceny transportu miejskiego w Europie*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Katowice 2007, s. 47.