

przegląd komunikacyjny

3
2018
rocznik LXXIII
cena 25,00 zł
w tym 5% VAT



UKAZUJE SIĘ OD 1945 ROKU



Kształtowanie mobilności w krajach Grupy Wyszehradzkiej



2018 rokiem
Ernesta Malinowskiego

eISSN
2544-6037

ISSN
0033-22-32

Kolejowe przejścia graniczne na granicy polsko-czeskiej. Stopień wykorzystania i oferta przewozowa. Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w pozamiejskim transporcie zbiorowym w krajach Grupy Wyszehradzkiej. Problemy osób z niepełnosprawnościami w transporcie publicznym w Polsce w kontekście badań w krajach Grupy Wyszehradzkiej. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jako instrument kształtowania rynku przewozów pasażerskich w Polsce. Działalność jednostek samorządu terytorialnego w zakresie rozwoju lokalnego transportu kolejowego.

Podstawowe informacje dla Autorów artykułów

„Przegląd Komunikacyjny” publikuje artykuły związane z szeroko rozumianym transportem oraz infrastrukturą transportu. Obejmuje to zagadnienia techniczne, ekonomiczne i prawne. Akceptowane są także materiały związane z geografią, historią i socjologią transportu.

Artykuły publikowane w „Przeglądzie Komunikacyjnym” dzieli się na: „wnoszące wkład naukowy w dziedzinę transportu i infrastruktury transportu” oraz „pozostałe”. Prosimy Autorów o deklarację (w zgłoszeniu), do której grupy zaliczyć ich prace.

Materiały do publikacji: zgłoszenie, artykuł oraz oświadczenie Autora, należy przysyłać w formie elektronicznej na adres redakcji:

artykuly@przeglad.komunikacyjny.pwr.wroc.pl

W zgłoszeniu należy podać: imię i nazwisko autora, adres mailowy oraz adres do tradycyjnej korespondencji, miejsce zatrudnienia, zdjęcie, tytuł artykułu oraz streszczenie (po polsku i po angielsku) i słowa kluczowe (po polsku i po angielsku). Szczegóły przygotowania materiałów oraz wzory załączników dostępne są na stronie:

www.przeglad.komunikacyjny.pwr.wroc.pl

W celu usprawnienia i przyspieszenia procesu publikacji prosimy o zastosowanie się do poniższych wymagań dotyczących nadsyłanego materiału:

1. Tekst artykułu powinien być napisany w jednym z ogólnodostępnych programów (np. Microsoft Word). Wzory i opisy wzorów powinny być wkomponowane w tekst. Tabele należy zestawić po zakończeniu tekstu. Ilustracje (rysunki, fotografie, wykresy) najlepiej dołączyć jako oddzielne pliki. Można je także wstawić do pliku z tekstem po zakończeniu tekstu. Możliwe jest oznaczenie miejsc w tekście, w których autor sugeruje wstawienie stosownej ilustracji lub tabeli. Obowiązuje odrębna numeracja ilustracji (bez rozróżniania na rysunki, fotografie itp.) oraz tabel.
2. Całość materiału nie powinna przekraczać 12 stron w formacie Word (zalecane jest 8 stron). Do limitu stron wlicza się ilustracje załączane w odrębnych plikach (przy założeniu że 1 ilustracja = ½ strony).
3. Format tekstu powinien być jak najprostszy (nie stosować zróżnicowanych stylów, wcięć, podwójnych i wielokrotnych spacji itp.). Dopuszczalne jest pogrubienie, podkreślenie i oznaczenie kursywą istotnych części tekstu, a także indeksy górne i dolne. **Nie stosować przypisów.**
4. Nawiązania do pozycji zewnętrznych - cytaty (dotyczy również podpisów ilustracji i tabel) oznacza się numeracją w nawiasach kwadratowych [...]. Numerację należy zestawić na końcu artykułu (jako „Materiały źródłowe”). Zestawienie powinno być ułożone alfabetycznie.
5. Jeżeli Autor wykorzystuje materiały objęte nie swoim prawem autorskim, powinien uzyskać pisemną zgodę właściciela tych praw do publikacji (niezależnie od podania źródła). Kopie takiej zgody należy przesłać Redakcji.

Artykuły wnoszące wkład naukowy podlegają procedurom recenzji merytorycznych zgodnie z wytycznymi MNiSW, co pozwala zaliczyć je, po opublikowaniu, do dorobku naukowego (z punktacją przyznawaną w toku oceny czasopism naukowych – aktualnie jest to **8 punktów**).

Do oceny każdej publikacji powołuje się co najmniej dwóch niezależnych recenzentów spoza jednostki. Zasady kwalifikowania lub odrzucenia publikacji i ewentualny formularz recenzentki są podane do publicznej wiadomości na stronie internetowej czasopisma lub w każdym numerze czasopisma. Nazwiska recenzentów poszczególnych publikacji/numerów nie są ujawniane; raz w roku (w ostatnim numerze oraz na stronie internetowej) czasopismo podaje do publicznej wiadomości listę recenzentów współpracujących.

Przygotowany materiał powinien obrazować własny wkład badawczy autora. Redakcja wdrożyła procedurę zapobiegania zjawisku Ghostwriting (z „ghostwriting” mamy do czynienia wówczas, gdy ktoś wniósł istotny wkład w powstanie publikacji, bez ujawnienia swojego udziału jako jeden z autorów lub bez wymienienia jego roli w podziękowaniach zamieszczonych w publikacji). Tekst i ilustracje muszą być oryginalne i niepublikowane w innych miejscach (w tym w internecie). Możliwe jest zamieszczanie artykułów, które ukazały się w materiałach konferencyjnych i podobnych (na prawach rękopisu) z zaznaczeniem tego faktu i po przystosowaniu do wymogów publikacyjnych „Przeglądu Komunikacyjnego”.

Korespondencję inną niż artykuły do recenzji prosimy kierować na adres: **listy@przeglad.komunikacyjny.pwr.wroc.pl**

Redakcja pisma oferuje objęcie patronatem medialnym konferencji, debat, seminariów itp. Szczegóły na: <http://przeglad.komunikacyjny.pwr.wroc.pl/patron.html>
Ceny są negocjowane indywidualnie w zależności od zakresu zlecenia. Możliwe są atrakcyjne upusty. Patronat obejmuje:

- ogłaszanie przedmiotowych inicjatyw na łamach pisma,
- zamieszczanie wybranych referatów / wystąpień po dostosowaniu ich do wymogów redakcyjnych,
- publikację informacji końcowych (podsumowania, apele, wnioski),
- kolportaż powyższych informacji do wskazanych adresatów.

www.przeglad.komunikacyjny.pwr.wroc.pl

Ramowa oferta dla „Sponsora strategicznego” czasopisma Przegląd Komunikacyjny

Sponsor strategiczny zawiera umowę z wydawcą czasopisma na okres roku kalendarzowego z możliwością przedłużenia na kolejne lata. Uprawnienia wydawcy do zawierania umów posiada SITK O. Wrocław.

Przegląd Komunikacyjny oferuje dla sponsora strategicznego następujące świadczenia:

- zamieszczenie logo sponsora w każdym numerze,
- zamieszczenie reklamy sponsora w jednym, kilku lub we wszystkich numerach,
- publikacja jednego lub kilku artykułów sponsorowanych,
- publikacja innych materiałów dotyczących sponsora,
- zniżki przy zamówieniu prenumeraty czasopisma.

Możliwe jest także zamieszczenie materiałów od sponsora na stronie internetowej czasopisma.

Przegląd Komunikacyjny ukazuje się jako miesięcznik.

Szczegółowy zakres świadczeń oraz detale techniczne (formaty, sposób i terminy przekazania) są uzgadniane indywidualnie z Pełnomocnikiem ZO Wrocław SITK.

Prosimy o kontakt z: dr hab. inż. Maciej Kruszyna na adres mailowy: **redakcja@przeglad.komunikacyjny.pwr.wroc.pl**

Cena za świadczenia na rzecz sponsora uzależniana jest od uzgodnionych szczegółów współpracy. Zapłata może być dokonana jednorazowo lub w kilku ratach (na przykład kwartalnych). Część zapłaty może być w formie zamówienia określonej liczby prenumerat czasopisma.





Na okładce: Grupa Wyszehradzka,
Piotr Mackiewicz

Szanowni P.T. Czytelnicy

Przekazujemy kolejny numer Przeglądu Komunikacyjnego jest on poświęcony problemom kształtowania mobilności w krajach grupy Wyszehradzkiej. Pierwszy artykuł omawia problematykę związaną z obsługą transportem kolejowym pogranicza polsko-czeskiego. Oba kraje mają podobnie rozwiniętą infrastrukturę kolejową w tych rejonach. Autor omawia transport kolejowy w wybranych miastach przygranicznych. Kolejny artykuł zajmuje się problemami inwestycji zagranicznych w publicznym pozamiejskim transporcie zbiorowym w krajach grupy Wyszehradzkiej, wskazując na działanie największego inwestora tj. niemieckich kolei państwowych – DB. Interesujący jest kolejny artykuł prezentujący wyniki badań międzynarodowego projektu dotyczącego określenia problemów występujących w transporcie zbiorowym z punktu widzenia pasażerów z niepełnosprawnościami. Przy czym Autorzy omawiają tą problematykę na przykładzie transportu zbiorowego w Polsce. W kolejnym artykule Autorka omawia transport publiczny jako czynnik równoważący funkcjonowanie różnych środków przewozowych. Następny artykuł omawia działalność jednostek samorządu terytorialnego w zakresie rozwoju lokalnego transportu kolejowego. Autorzy wskazują na coraz większe zainteresowanie władz samorządu terytorialnego rozwojem infrastruktury kolejowej. Wpływa to pozytywnie na rozwój regionu.

Życzę naszym czytelnikom dobrej lektury

Redaktor Naczelny
Prof. Antoni Szydło

W numerze

Kolejowe przejścia graniczne na granicy polsko-czeskiej. Stopień wykorzystania i oferta przewozowa

Mateusz Smolarski 2

Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w pozamiejskim transporcie zbiorowym w krajach Grupy Wyszehradzkiej

Zbigniew Taylor, Ariel Ciechański 7

Problemy osób z niepełnosprawnościami w transporcie publicznym w Polsce w kontekście badań w krajach Grupy Wyszehradzkiej

Elżbieta Marciszewska, Izabela Bergel, Jaroslav Matuška, Věra Záhorová 14

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jako instrument kształtowania rynku przewozów pasażerskich w Polsce

Małgorzata Klaudia Kozłowska 22

Działalność jednostek samorządu terytorialnego w zakresie rozwoju lokalnego transportu kolejowego

Małgorzata Klaudia Kozłowska, Karol Kalinka 29

Wydawca:

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników
Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej
00-043 Warszawa, ul. Czackiego 3/5
www.sitk-rp.org.pl

Redaktor Naczelny:

Antoni Szydło

Redakcja:

Krzysztof Gasz, Igor Gisterek, Bartłomiej Krawczyk,
Maciej Kruszyna (Z-ca Redaktora Naczelnego),
Agnieszka Kuniczuk - Trzcinowicz (Redaktor językowy),
Piotr Mackiewicz (Sekretarz), Wojciech Puła (Redaktor
statystyczny), Wiesław Spuziak, Robert Wardęga,
Czesław Wolek

Adres redakcji do korespondencji:

Poczta elektroniczna:
redakcja@przeglad.komunikacyjny.pwr.wroc.pl

Poczta „tradycyjna”:

Piotr Mackiewicz, Maciej Kruszyna
Politechnika Wrocławska,
Wybrzeże Wyspiańskiego 27, 50-370 Wrocław
Faks: 71 320 45 39

Rada naukowa:

Marek Ciesielski (Poznań), Antanas Klibavičius (Wilno), Jozef Komačka (Žilina), Elżbieta Marciszewska (Warszawa), Bohuslav Novotny (Praga), Andrzej S. Nowak (Lincoln, Nebraska), Tomasz Nowakowski (Wrocław), Victor V. Rybkin (Dniepropietrowsk), Marek Sitarz (Katowice), Wiesław Starowicz (Kraków), Hans-Christoph Thiel (Cottbus), Krystyna Wojewódzka-Król (Gdańsk), Elżbieta Załoga (Szczecin), Andrea Zuzulova (Bratysława)

Rada programowa:

Mirosław Antonowicz, Dominik Borowski, Leszek Krawczyk, Marek Krużyński, Leszek W. Mindur, Andrzej Żurkowski

Deklaracja o wersji pierwotnej czasopisma

Główną wersją czasopisma jest wersja elektroniczna. Na stronie internetowej czasopisma dostępne są pełne wersje artykułów oraz streszczenia w języku polskim (od 2010) i angielskim (od 2016).

Czasopismo jest umieszczone na liście Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego (8 pkt. za artykuł recenzowany).

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania zmian w materiałach nie podlegających recenzji.

Artykuły opublikowane w „Przeglądzie Komunikacyjnym” są dostępne w bazach danych 20 bibliotek technicznych oraz są indeksowane w bazach:
BAZTECH: <http://baztech.icm.edu.pl>
Index Copernicus: <http://indexcopernicus.com>

Prenumerata:

Szczegóły i formularz zamówienia na stronie:

www.przeglad.komunikacyjny.pwr.wroc.pl

Obecna Redakcja dysponuje numerami archiwalnymi począwszy od 4/2010.

Numery archiwalne z lat 2004-2009 można zamawiać w Oddziale krakowskim SITK,
ul. Siostrzana 11, 30-804 Kraków,
tel./faks 12 658 93 74, mrowinska@sitk.org.pl

Druk:

HARDY Design, 52-131 Wrocław, ul. Buforowa 34a
Przemysław Wolczuk, przemo@dodo.pl

Reklama:

Dział Marketingu: sitk.baza@gmail.com

Nakład: 800 egz.

Kolejowe przejścia graniczne na granicy polsko-czeskiej. Stopień wykorzystania i oferta przewozowa

Railway border crossings on polish-czech borderland. Level of utilization and public transport offer



Mateusz Smolarski

Doktorant

Instytut Geografii i Rozwoju
Regionalnego; Wydział Nauk o
Ziemi i Kształtowaniu Środowiska;
Uniwersytet Wrocławski

mateusz.smolarski@gmail.com

Streszczenie: Obszar pogranicza polsko-czeskiego charakteryzuje się podobnym potencjałem dla rozwoju transportu kolejowego. Potencjał demograficzny, gospodarczy oraz turystyczny mogą wpływać pozytywnie na wykorzystanie kolei lokalnej oraz regionalnej. Istotnym elementem kształtującym współpracę międzynarodową oraz przepływ ludności są transgraniczne połączenia kolejowe, szczególnie w skali lokalnej, oraz odpowiednia oferta przewozowa. Ponadto ważnym aspektem jest dążenie do wysokiego stopnia wykorzystania przejść granicznych. W artykule poruszone są zagadnienia związane z przepuszczalnością granicy w aspekcie transportu kolejowego oraz kolejową obsługą komunikacyjną wybranych miast (zlokalizowanych na czynnych oraz nieczynnych liniach kolejowych) położonych na pograniczu polsko-czeskim.

Słowa kluczowe: Pogranicze polsko-czeskie; Transport kolejowy; Przejścia graniczne

Abstract: Polish-czech borderland shows similar potential for development of railway transport. Demographic, economic and tourist potentials can cause positive effects for local and regional railways. Significant elements creating international cooperation and flow of inhabitants are international railway connections, especially local and regional and public transport offer. Important feature is aspiration for high level of utilization border crossings. In paper author raised issues linked with permeability of border and railway service of selected cities in polish-czech borderland.

Keywords: Polish-czech borderland; Railway transport; Border crossings

Badania pogranicza związane mogą być z aspektami transportowymi [11] wynikającymi z powiązań komunikacyjnych oraz elementami oceny przenikalności granicy [5,6,7,2 s. 404-406]. W ramach badań obszaru pogranicza istnieje niedobór badań dotyczących obu (lub więcej) państw, szczególnie w zakresie badań porównawczych. Analizy obecne w literaturze przedmiotu analiz dotyczą często jednej strony granicy bez uwzględnienia różnic [9, s.16]. Tematyka transportowo-komunikacyjna w badaniach pogranicza (szerzej w aspekcie międzynarodowym; [10,7] dotyczyć może infrastruktury liniowej (kolejowej lub drogowej) [4], s.303, 306-311; [3] s.555-556).

W analizie przyjęto za obszar badań pas pogranicza polsko-czeskiego, ze szczególnym uwzględnieniem kolejowych przejść granicznych (rys. 1).

Należy zaznaczyć, że sytuacja lokalnych linii kolejowych w obu systemach transportowych przedstawia się odmiennie. W okresie 1989-2011 w Polsce zamknięto 90 % linii kolejowych najniższej kategorii, podczas gdy w tym samym czasie w Czechach dotyczyło to tylko 14 % tego typu linii [12]. Dodatkowo istotnym elementem jest istnienie wspólnych transgranicznych obszarów atrakcyjnie turystycznych ([1], s.81; [8]).

Głównym celem analizy jest przedstawienie klasyfikacji kolejowych przejść granicznych oraz ocena stopnia ich wykorzystania.

Kolejowe przejście graniczne stanowi element infrastruktury liniowej oraz punktowej, i jest elementem wpływającym bezpośrednio na przenikalność granicy, rozumianej jako „fizyczna możliwość przekroczenia granicy” [6, s.19]. Istnieje bezpośredni

związek między przenikalnością granicy i ruchem granicznym a poziomem sformalizowania granicy jako bariery oraz infrastrukturą transportową [ibidem, s.20]. Sformalizowanie granicy (oraz jej procesu przekraczania) na granicach wewnętrznych Unii Europejskiej po przystąpieniu Polski do układu z Schengen de facto przestało być barierą w przemieszczaniach pasażerskich. Za utrudnienia uznać można ewentualny brak koordynacji w tworzeniu rozkładów jazdy przez różnych przewoźników lub ograniczanie oferty przewozowej. W związku z tym pozostały zależności pomiędzy infrastrukturą (m.in. funkcjonowaniem połączeń pasażerskich) a przenikalnością granicy.

W związku z powyższym niniejsza analiza dotyczyć będzie głównie stopnia wykorzystania kolejowych przejść granicznych oraz oceny możliwości

przekroczenia granicy na ww.

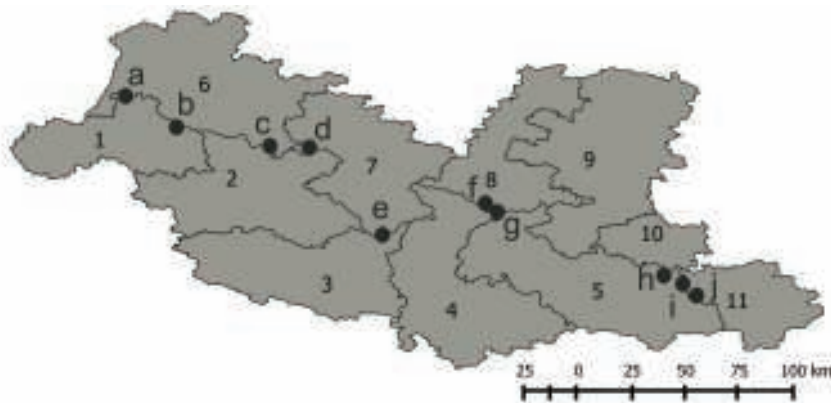
Metody badań opierają się głównie na analizie dokumentów (m.in. zarządców infrastruktury kolejowej oraz przewoźników kolejowych), kwerendzie sieciowych rozkładów jazdy oraz dokumentów kartograficznych.

Kolejowe przejścia graniczne

Przejścia graniczne stanowią punktowy element infrastruktury transportowej, przy pomocy którego możliwe jest przekraczanie granicy państwowej. Po wkroczeniu do Polski do strefy Schengen (2007/2008) przekraczanie granicy przez pieszych jest możliwe praktycznie rzecz biorąc na całej długości. W przypadku transportu autobusowego oraz kolejowego dalej korzysta się z infrastruktury przejść granicznych. Należy jednak zazna-

czyć, że infrastruktura na granicy została bardzo mocno ograniczona (np. brak stanowisk kontroli celnych oraz paszportowych; zawieszenie istnienia posterunków Straży Granicznej itd.). W ujęciu krajowym oraz międzynarodowym istotny jest stopień wykorzystania odcinków granicznych. W 1994 r. na 8 linii czynnych transgranicznych linii kolejowych, cztery są wykorzystywane w ruchu osobowym [7 s.24] (wg. Komornickiego stopień wykorzystania linii kolejowych w późniejszych latach spadł do 41,7%). Na najmocniej wykorzystywanej granicy polsko-niemieckiej w okresie ww. badań na taką samą liczbę linii kolejowych wykorzystywanych jest 5 [7, s.24]. Na podstawie analizy przejść kolejowych na granicy polsko-czeskiej (rys. 1, tab. 1) stopień wykorzystania oceniono na wysokim poziomie : 80 %. Oznacza to, że na 10

przejść kolejowych na ośmiu jest prowadzony ruch pasażerski, w tym na jednym przejściu jedynie pasażerski ruch sezonowy (Lubawka-Kralovec). Ponadto przejście Zebrzydowice- Petrovice mimo możliwości technicznych nie jest obsługiwane przez pociągi osobowe (regionalne), tylko przez połączenia pociągów oraz wyższych kategorii nie wykonujące postojów handlowych w Zebrzydowicach i Petrovicach. Największa liczba połączeń transgranicznych realizowana jest na przejściach Szklarska Poręba- Harrachov oraz Cieszyn- Czeski Cieszyn, na których odpowiednio w ciągu dnia roboczego wykonywane są średnio 8 oraz 6 par połączeń. Na pozostałych punktach granicznych liczba połączeń oscyluje na poziomie 4 dziennie (średnio na jednym przejściu wykonywanych jest 4,85 kursu kolejowego transgranicznego w dzień roboczy), co przy odpowiedniej konstrukcji rozkładu jazdy wydaje się odpowiednią ofertą. Należy zwrócić uwagę na różnorodność oferty komunikacyjnej, która na lokalnych liniach kolejowych (np. Szklarska Poręba) potrafi być bardziej rozbudowana niż na głównych liniach międzynarodowych (np. Międzyzlesie- Lichkov). Dodatkowo istnieje zróżnicowanie w zakresie hierarchii kolejowych przejść granicznych, ponieważ jedynie na trzech z nich (Zebrzydowice- Petrovice, Chałupki- Bohumin oraz Międzyzlesie- Lichkov) prowadzone są kursy połączeń dalekobieżnych a na dwóch (Zebrzydowice-Petrovice oraz Chałupki- Bohumin) połączenia o wyższej kategorii (ekspresowe). Wszystkie pozostałe punkty graniczne można uznać za przejścia o statusie stricte regionalnych. Taka typologia stanowi pewnego rodzaju uproszczenie, gdyż nie jest brana pod uwagę możliwość przesiadki na stacjach przygranicznych a jedynie oferta przewozowa. Mimo to stanowi to pewną możliwość różnicowania kwalifikacji przejść granicznych. Interesujące pod względem oferty komunikacyjnej oraz organizacji przewozów są Głuchołazy, które pełnią rolę tranzytowanej stacji dla czeskich połączeń do Krnova oraz Jesenika. Pociągi tranzytowe realizują postój handlowy na stacji w Głucho-

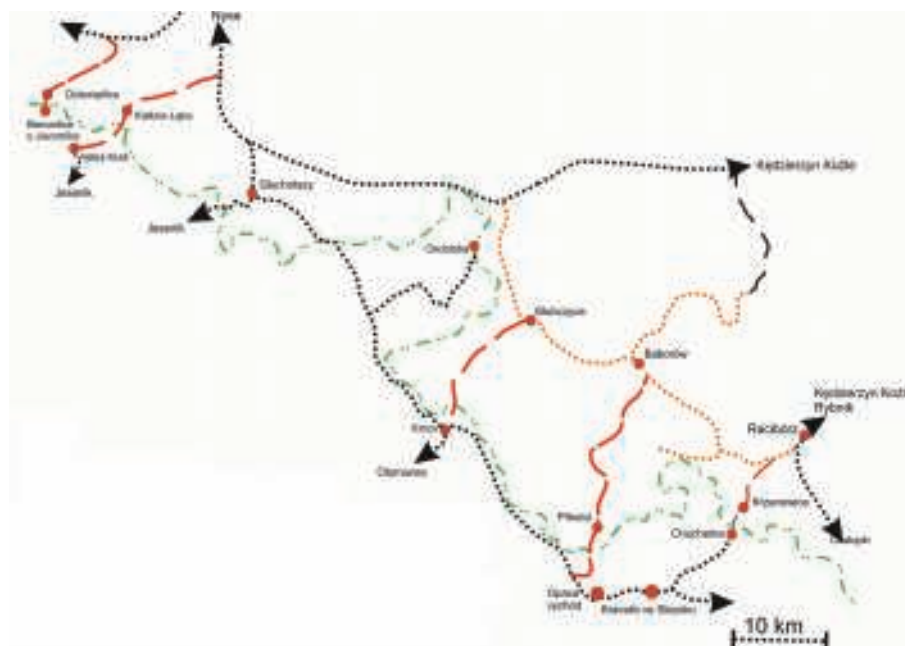


1. Obszar analizy wraz z czynnymi przejściami kolejowymi (oznaczenia literowe przejść w tab. 1)

Tab. 1. Czynne przejścia kolejowe na granicy polsko-czeskiej

Przejście graniczne		Kategoria	Charakterystyka	Liczba połączeń transgranicznych
Zawidów (a)	Visnova	Towarowe	czynne bez ruchu pasażerskiego	brak
Szklarska Poręba (b)	Harrachov	Osobowe	czynne z ruchem pasażerskim	8
Kamienna Góra (c)	Kralovec	Sezonowe	czynne z ruchem pasażerskim sezonowym	4
Mieroszów (d)	Meziměstí	Towarowe	czynne bez ruchu pasażerskiego	brak
Międzyzlesie (e)	Lichkov	Osobowo-towarowe	czynne z ruchem pasażerskim	4
Głuchołazy (f)	Mikulovice	Tranzytowe	czynne z ruchem pasażerskim	4
Głuchołazy (g)	Jindřichov ve Slezsku	Tranzytowe	czynne z ruchem pasażerskim	4
Chałupki (h)	Bohumín	Osobowo-towarowe	czynne z ruchem pasażerskim	4
Zebrzydowice (i)	Petrovice u Karvín	Osobowo-towarowe	czynne z ruchem pasażerskim	Brak postojów (tylko połączenia ekspresowe)
Cieszyn (j)	Cesky Tesín	Osobowo-towarowe	czynne z ruchem pasażerskim	6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK oraz przewoźników. Oznaczenia literowe odnoszą się do rys. 1



2. Linie kolejowe przecięte granicą po 1945 r. (opr. własne)

łazach, gdzie zmieniane jest czoło pociągu. Co ciekawe w aktualnym rozkładzie jazdy (2015/16) przy 8 parach połączeń w dni robocze kursujących w kierunku Czech nie realizowane są kursy w kierunku Nysy.

Nieczynne linie przedzielone granicą

Oprócz przeanalizowanych powyżej linii należy zaznaczyć istnienie historycznych transgranicznych linii kolejowych (rys. 2), które po 1945 r. straciły na znaczeniu i stopniowo został wygaszany na nich ruch pasażerski, lub po działaniach wojennych infrastruktura kolejowa została rozebrana (z 78 wszystkich linii kolejowych przecinających granice Polski i sąsiadów trzydzieści cztery zostały zamknięte w 1945 r. [7, s.16]). Na obszarze Ziemi Kłodzkiej zastosowano, w związku z konfliktem polsko-czechosłowackim, tzw. prewencyjne zamknięcie linii kolejowych. Miała to na celu ograniczenie ewentualnych ruchów wojsk czechosłowackich w kierunku Polski. Dotyczyło to m.in. linii kolejowej w okolicach Ścinawki (odcinek Tłumaczów- Otovice). Na badanym obszarze zidentyfikowano istnienie 8 linii tego typu: Tłumaczów- Otovice; Krzanowice- Chuchelna; Pilszcz- Katerinky; Pietrowice Wielkie- Krnov; Kałków Łąka- Vidnava; Dziewiętlice- Bernartice u

Javornika; Mirsk-Pobiedna. Oprócz ww. istniało jeszcze połączenia Kudowa Zdrój- Nachod, które było wykorzystywane sporadycznie w latach 1945-48. Najbardziej istotne odcinki dla ewentualnego prowadzenia ruchu międzynarodowego (czyli odcinki transgraniczne) w większości zostały rozebrane w 1945 r. Były to linie kolejowe o charakterze lokalnym i wydaje się, że ich działalność w obliczu późniejszych likwidacji połączeń lokalnych również stałaby pod znakiem zapytania.

Miasta przygraniczne

Bardzo istotnym zagadnieniem były ww. procesy fizycznej likwidacji tras kolejowych. O ile po stronie polskiej taki proces występował stosunkowo często, to po stronie czeskiej pierwsza stacja kolejowa za linią graniczną dalej pełni swoje funkcje komunikacyjne. Jest to jeden z wielu przykładów obrazujących całkowicie różne podejście decydentów do systemów transportowych w obu państwach. Na siedem analizowanych linii kolejowych w trzech przypadkach miasta przygraniczne (jednocześnie polskie oraz czeskie) pozbawione są kolei pasażerskiej (tab. 2). Pozostałe cztery linie kolejowe charakteryzują się funkcjonowaniem transportu kolejowego w miastach czeskich przy jednoczesnym braku

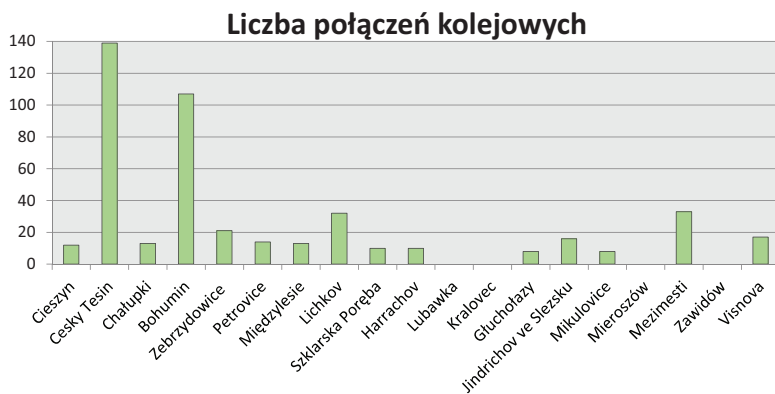
połączeń kolejowych po polskiej stronie. Linie kolejowe po polskiej stronie najczęściej miały stopniowo ograniczoną ofertę przewozową pasażerską, aż do jej całkowitego wycofania, czego efektem jest brak połączeń we wszystkich przygranicznych stacjach kolejowych na „przerwanych” liniach kolejowych. Jednym z bardziej wyrazistych przykładów różnic w omawianym zakresie jest para miejscowości Pietrowice Głubczyckie- Krnov, gdzie po polskiej stronie ruch został zawieszony w latach 70. XX w. (pasażerski), a po czeskiej stronie w Krnovie codziennie odprawianych jest 41 pociągów pasażerskich. Równie mocno zarysowane są różnice w przypadku Dziewiętlie i Bernartice u Javornika oraz Krzanowice i Chuchelnej. Zawieszanie ruchu na wspomnianych liniach wpisywało się w ogólną tendencję zamykania linii najniższych kategorii w Polsce [12, s.128].

Ocena transportu kolejowego w miastach położonych na pograniczu polsko-czeskim może być dokonana dla ośrodków miejskich położonych w pobliżu czynnych przejść granicznych (rys. 3). Analizie poddano 10 przejść granicznych (19 miast). Najbardziej wyróżniającą się cechą jest brak pasażerskich połączeń kolejowych w 3 polskich miastach (Lubawka, Mieroszów oraz Zawidów) i obecności tylko jednego miasta pozbawionego transportu kolejowego w Czechach

Tab. 2. Oferta przewozowa miast przygranicznych (nieczynne przejścia kolejowe)

Miasto	Średnia liczba połączeń kolejowych
Otovice	0
Tłumaczów	0
Krzanowice	0
Chuchelna	19
Pilszcz	0
Katerinky	0
Pietrowice Głubczyckie	0
Krnov	41
Kałków Łąka	0
Vidnava	0
Dziewiętlie	0
Bernartice u Javornika	26
Pobiedna	0
Jindrichovice pod Smrkem	3

Źródło: Opracowanie własne



3. Oferta przewozowa miast przygranicznych (czynne przejścia kolejowe) (opr.własne)

(Kralovec, tylko w określonych terminach). Istotnym elementem wpływającym na taką dysproporcję w zakresie obsługi kolejną może być specyficzna lokalizacja stacji po polskiej stronie. Są to stacje na lokalnych, niezelektryfikowanych liniach kolejowych, na obszarach peryferyjnych. Dla pierwszych stacji po drugiej stronie granicy (dla Mieroszowa to Meziměstí a dla Zawidowa Visnava) uwagę zwraca wysoka liczba połączeń pasażerskich w ciągu doby. W przypadku Meziměstí są to 33 kursy dziennie (Visnava- 17). W większości są to kursy o charakterze regionalnym do najbliższych dużych stacji węzłowych. Wszystkie omawiane pary miast charakteryzują się większą liczbą kursów po czeskiej stronie, wyjątek stanowi para Zebrzydowice - Petrovice u.Karvine oraz Szklarska Poręba-Harrachov (w tym przypadku liczba połączeń jest taka sama). Wpływ może mieć na to fakt, że na czeskiej stacji w Petrovicach zatrzymują się wyłącznie pociągi regionalne. Para miast Cieszyn- Český Cieszyn zdaniem autora stanowi najlepszy przykład na różnicowanie transportu kolejowego w obu państwach. Potencjał obu stacji kolejowych jest na podobnym poziomie, na co wpływ ma ich lokalizacja w mieście pogranicznym. Jednak nie przekłada to się na ofertę transportu kolejowego; w Cieszynie dziennie odprawianych jest 12 połączeń, a w analogicznym okresie w Czeskim Cieszynie odjeżdża 139 połączeń. Co istotne są to kursy nie tylko regionalne, ale również dalekobieżne (m.in. do Pragi, Ostravy). Po polskiej stronie (oprócz pociągów transgranicznych) oferta przewozowa jest realizowana tylko do Zebrzydowic oraz Czecho-

wic Dziedzic. Jednym z przejawów marginalizacji komunikacyjnej było zawieszenie ruchu na linii kolejowej nr 190 (Bielsko Biala Główna- Czeski Cieszyn), która umożliwiała szybkie połączenie z stacją w Bielskim- Białą. Podobnie wysoka dysproporcja jest zauważalna dla pary Chałupki- Bohumin (odpowiednio 13 oraz 107 połączeń). W Chałupkach zatrzymują się pociągi pociągów pociągów pociągów pociągów. Należy zaznaczyć, że położenie Bohumina oraz Czeskiego Cieszyna na jednej z ważniejszych czeskich magistrali kolejowych niewątpliwie wpływa na ich rangę komunikacyjną, ale mimo to stopień dysproporcji w liczbie połączeń zdecydowanie ukazuje różnicowanie obu systemów transportu publicznego.

Wnioski

Stopień wykorzystania transgranicznych linii kolejowych w ruchu pasażerskim na poziomie 33 % w 1994 r. wzrósł do blisko 80 % (w odniesieniu do przejezdnych linii transgranicznych). W dalszych latach należy z jednej strony dążyć do wzrostu tego wskaźnika (poprzez otwieranie kolejnych przejść granicznych dla ruchu pasażerskiego; np. w 2017 r. planowana jest reaktywacja połączeń Wałbrzych-Mieroszów), z drugiej strony konstruować odpowiednią ofertę połączeń transgranicznych. Ich rolę można ocenić dwojako: jako transgraniczne lokalno-regionalne (np. Cieszyn-Czeskim Cieszyn; Lubawka- Trutnov) oraz transgraniczne ponadregionalne, które po przekroczeniu granicy pozwalają poprzez większe stacje węzłowe kontynuować podróż w głąb kraju. Należy

przy tym uniknąć sytuacji prowadzenia ruchu jedynie do pierwszej stacji, przygranicznej, z której często jakakolwiek dalsza podróż jest utrudniona lub niemożliwa [7, s.37]. Zdaniem autora niniejszej analizy jakiegokolwiek oceny funkcjonowania przejść granicznych (oraz szerzej linii kolejowych) należy rozpocząć od ewaluacji rozkładu jazdy oraz systemu taryf i przesadek. Brak odpowiedniego popytu na korzystanie z usług kolei regionalnych oraz lokalnych zbyt często jest mylnie utożsamiany z dobrowolnym wyborem potencjalnych pasażerów (a nie źle skonstruowaną ofertą przewozową), co z kolei przełożyć się może na przedwczesne zawieszenie ruchu.

Z kolei ocena miast peryferyjnych położonych na liniach kolejowych transgranicznych (czynnych oraz przerwanych po 1945 r. granicą) pozwoliła na uchwycenie różnic rozwojowych w zakresie obsługi komunikacyjnej ośrodków miejskich. Przerwanie po 1945 r. wielu linii kolejowych zdecydowało o podobnym potencjale w zakresie rozwoju lokalnego transportu w Polsce oraz Czechach. Jednak aktualna oferta transportu kolejowego jest w wielu przypadkach całkowicie odmienna. Sam fakt, że na 7 przerwanych linii kolejowych wszystkie miasta przygraniczne położone po polskiej stronie są pozbawione transportu kolejowego pozwala na zwrócenie uwagi na różnicowanie przestrzenne. Podobne różnice zauważalne są w ramach oceny miast położonych na liniach czynnych transgranicznych. Abstrahując od stopnia wykorzystania możliwości przekraczania granicy, w większości przypadków widoczny jest wysoki stopień różnicowania. Zdaniem autora najlepiej obrazują to miasta pograniczne, Cieszyn-Czeski Cieszyn, gdzie z czeskiej stacji dziennie odjeżdża blisko 12 razy więcej pociągów pasażerskich niż z Cieszyna. W czeskim systemie kolei pasażerskich fakt lokalizacji miast na peryferiach państwa nie oznacza automatycznie marginalizacji transportowej oraz komunikacyjnej. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Adamczuk F., Przestrzenne i organizacyjne aspekty rozwoju pogranicza polsko-czeskiego, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, 2015 nr. 407, s.76-85.
- [2] Anisiewicz R., Transport kolejowy w Obwodzie Kaliningradzkim jako czynnik rozwoju współpracy transgranicznej; Nauki Geograficzne w Badaniach Regionalnych, 2007 t. II, s. 401-407.
- [3] Brdulak J., Pawlak P., Polska Wschodnia. Infrastrukturalne pogranicze czy peryferie?, Logistyka-nauka, 2015, 3, s. 550-557.
- [4] Fedan R., Infrastruktura transportowa i graniczna- warunkiem efektywnej współpracy transgranicznej, [w:] Woźniak M.G (red.) Spójność społeczno-ekonomiczna a modernizacja regionów transgranicznych, Rzeszów, 2008, s.302-312.
- [5] Komornicki T., Transgraniczna infrastruktura transportowa Polski, Przegląd Geograficzny, 1994 t. LXVII, z.1-2, s.45-53.
- [6] Komornicki T., Granice Polski. Analiza zmian przenikalności w latach 1990-1996, Geopolitical studies, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, tom 5, 1999.
- [7] Lijewski T., Infrastruktura komunikacyjna Polski wobec zmian politycznych i gospodarczych w Europie Środkowej i Wschodniej, Zeszyty Instytutu geografii i przestrzennego zagospodarowania PAN, 1994, nr. 23.
- [8] Potocki J., Funkcje turystyki w kształtowaniu transgranicznego regionu górskiego Sudetów, Wrocławskie Towarzystwo Naukowe, 2009.
- [9] Raczyk A., Dołzbłasz S., Leśniak-Johann M., Relacje współpracy i konkurencji na pograniczu polsko-niemieckim, Gaskor, 2012.
- [10] Rosik P., Dostępność lądowa przestrzeni Polski w wymiarze europejskim, Instytut geografii i przestrzennego zagospodarowania PAN, Prace Geograficzne, tom 233, 2012.
- [11] Soczówka A., Dostępność komunikacji miejskiej i podmiejskiej w kraju Morawsko-Śląskim w Republice Czeskiej, Acta Geographica Silesiana, 2013, 14, s.87-100.
- [12] Taczanowski J., A comparative study of local railway networks in Poland and the Czech Republic; Bulletin of Geography. Socio-economic Series, 2012, no. 18, pp.125-138.

REKLAMA



CZAS NA INNOWACYJNE BUDOWNICTWO

Oferujemy profesjonalne usługi z zakresu:

- budowy infrastruktury komunikacyjnej, sieci instalacyjnych i obiektów hydrotechnicznych,
- wykonywania pomiarów geodezyjnych, tworzenia map do celów projektowych, wytyczenia budynku i sieci.



W BUDOWNICTWIE WYBIERZ FIRME,
KTÓREJ MOŻESZ ZAUFAĆ

Zobacz, co już wybudowaliśmy
i dla kogo pracowaliśmy:
www.gm-roads.pl

Biuro:

ul. Krzemieniecka 47,
54-613 Wrocław

Budownictwo inżynieryjne:

tel.: (71) 300 12 40
e-mail: info@gm-roads.pl

Geodezja:

tel.: 697 660 932
e-mail: m.wozniak@gm-roads.com

Siedziba firmy:

ul. Wrocławska 41, Łażany
58-130 Żarów

Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w pozamiejskim transporcie zbiorowym w krajach Grupy Wyszehradzkiej

Foreign Direct Investment in non-urban public transport in Visegrad Group (V4) countries



Zbigniew Taylor

Prof. dr hab.

Instytut Geografii i Przestrzennego
Zagospodarowania im.
Stanisława Leszczyckiego PAN

z.taylor@twarda.pan.pl



Ariel Ciechański

Dr

Instytut Geografii i Przestrzennego
Zagospodarowania im.
Stanisława Leszczyckiego PAN

ariel@twarda.pan.pl

Streszczenie: Celem niniejszego artykułu jest prześledzenie zmian i wyprowadzenie uogólnień dotyczących procesów związanych z realizacją bezpośrednich inwestycji zagranicznych w publicznym pozamiejskim transporcie zbiorowym w krajach Grupy Wyszehradzkiej (Polska, Czechy, Słowacja i Węgry), po 1989 r. Obserwowane inwestycje miały głównie charakter typu brownfield i dotyczyły zarówno przewoźników autobusowych, jak również – w znacznie mniejszym stopniu – kolejowych. Szczególny nacisk kładzie się na kompleksowe omówienie działań największego inwestora (niemieckich kolei państwowych DB) działającego we wszystkich czterech krajach i prowadzącego jako jedyny przewoźny kolejowe w większości omawianych krajów.

Słowa kluczowe: Pozamiejski transport zbiorowy; BIZ; Grupa Wyszehradzka

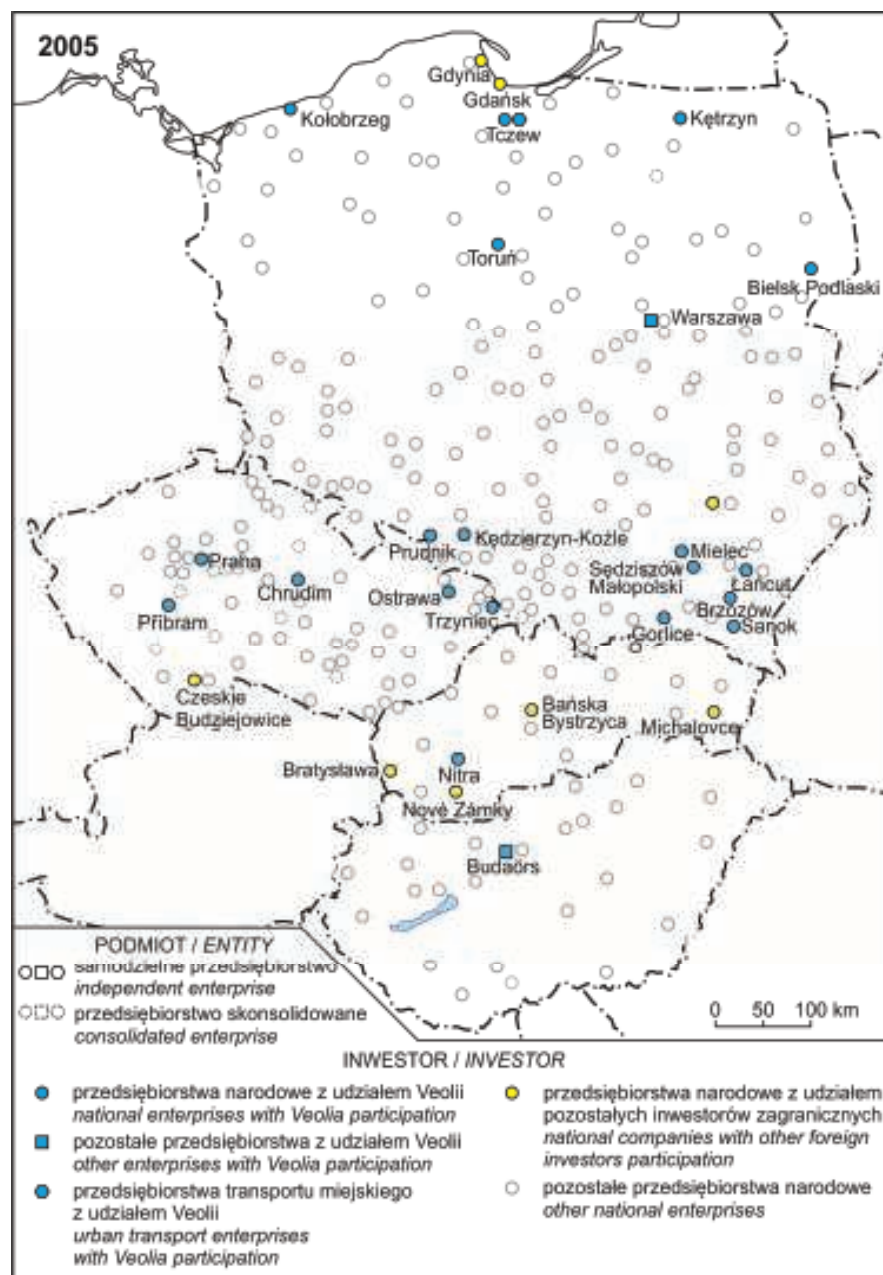
Abstract: The purpose of this study is to investigate the changes and draw generalizations relating to the processes of foreign direct investments (FDI) in the non-urban public transport in the countries of the Visegrad Group (Poland, Czech Republic, Slovakia and Hungary), after 1989. The processes observed lead mainly to the so-called brownfield investments and cover both bus operators, as well as rail carriers. The focus is placed on comprehensive overview of the activities of the largest investor (the German national railway DB) existing in all four countries of the V4 Group, and leading railway services in the most of the described countries.

Keywords: Non-urban public transport; FDI; The Visegrad Group

Celem niniejszego opracowania jest prześledzenie zmian i wyprowadzenie uogólnień dotyczących procesów związanych z realizacją bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ) w publicznym pozamiejskim transporcie zbiorowym w krajach Grupy Wyszehradzkiej w latach 1989–2015. Przebieg BIZ był dość zróżnicowany, zarówno przestrzennie, jak również i gałęziowo. Wspólne ujęcie w jednym badaniu zagadnień dotyczących zarówno transportu kolejowego jak i autobusowego podyktowane jest zbliżonymi regulacjami prawnymi regulującymi funkcjonowanie obydwu rynków przewoźnych. Transport autobusowy miał zupełnie inny charakter niż pasażerskie przewozy kolejowe. Wynikało to przede wszystkim z różnic w specyfice przekształceń własnościowych – o ile w przypadku transportu autobusowego obserwowaliśmy przede

wszystkim inwestycje w już istniejące, głównie pierwotnie ogólnokrajowe przedsiębiorstwa państwowe, to w przypadku transportu kolejowego inwestowano w podmioty, których powstanie nie było związane z reorganizacją narodowego przewoźnika kolejowego. Jeśli idzie o transport autobusowy artykuł dotyczy głównie następujących przedsiębiorstw: *Państwowej Komunikacji Samochodowej* (PKS) w Polsce, *Československá státní automobilová doprava* (ČSAD) w Czechach i na Słowacji przed 1993 r. oraz *Česká automobilová doprava* (ČSAD) w Czechach po 1993 r. Na Słowacji od 1993 r. są to przedsiębiorstwa transportu pasażerskiego *Slovenská autobusová doprava* (SAD) i towarowego *Nákladná automobilová doprava* (NAD), zaś na Węgrzech w całym okresie przedsiębiorstwa z grupy Volán.

Problematyka inwestycji zagranicznych w przedsiębiorstwach transportowych w krajach dawnego bloku socjalistycznego, a zwłaszcza procesów prywatyzacji i deregulacji, jest jednym z ważniejszych tematów badawczych geografii transportu w ostatnich ponad dwudziestu latach [1, 2, 3, 4]. Od ponad dekady autorzy niniejszego artykułu śledzą wspomniane procesy zachodzące na terytorium Polski po 1989 r. dotyczące transportu kolejowego i drogowego [6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14]. Swoje badania kontynuują oni także poza Polską podejmując tematykę funkcjonowania narodowych przewoźników samochodowych w Polsce, Czechach i na Słowacji [16, 17], jak również całej Grupy Wyszehradzkiej [18, 19]. Podejmują również tematykę inwestycji zagranicznych w Polsce w zakresie transportu, logistyki i spedycji [15]



1. Inwestycje zagraniczne w narodowych przedsiębiorstwach transportu autobusowego w 2005 r.

Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w pozamiejskim transporcie autobusowym

W pozamiejskim transporcie autobusowym obserwujemy przede wszystkim bezpośrednie inwestycje zagraniczne typu *brownfield* (w zakresie tematycznym niniejszej pracy rozumiane jako zakup już istniejącego przedsiębiorstwa transportowego) skierowane do dawnych ogólnokrajowych przedsiębiorstw transportu autobusowego. Drugim rodzajem są inwestycje skierowane do przedsiębiorstw od początku prywatnych. Ten rodzaj inwestycji (niemal wyłącznie na terenie Czech) dokonywały przedsiębiorstwa związane

później kapitałowo z niemieckimi kolejami państwowymi DB (rys. 1) wykupując konkurencję lub firmy działające na przyległych obszarach rynkowych. Jako trzeci rodzaj inwestycji możemy przyjąć inwestycje typu *greenfield* (rozumiane tu jako założenie przedsiębiorstwa transportowego od podstaw) – występowały one stosunkowo rzadziej, a przykładem może tu być choćby szkocki Polskibus.com działający w Polsce.

Głównym inwestorem zagranicznym w Polsce była obecna firma Arriva Bus Transport Polska (rys. 2) będąca teraz spółką z grupy niemieckich kolei państwowych DB. Zakupiła ona ogółem 14 przedsiębiorstw PKS. Działalność

na polskim rynku pasażerskiego transportu drogowego rozpoczęła w 1998 r. jako firma z kapitałem francuskim CGEA Transport Polska. Następnie, do końca pierwszego kwartału 2006 r. funkcjonowała pod nazwą Connex Polska, a w latach 2006–13 Veolia Transport Polska. Pierwszą inwestycją Connexu w Polsce był zakup 40% (z czasem wszystkich) udziałów firmy Rapid Bus w Warszawie, wykonującej drogowe przewozy osób w transporcie miejskim i podmiejskim na terenie aglomeracji warszawskiej. Następnie, zainteresowanie firmy skierowało się ku przedsiębiorstwom PKS, czego rezultatem było objęcie w latach 2001–2007 większościowych udziałów w przedsiębiorstwach PKS w Sanoku, Łąncucie, Kędzierzynie-Koźlu, Sędziszowie Małopolskim, Brzozowie, Mielcu, Toruniu, Kołobrzegu, Prudniku, Gorlicach, Bielsku Podlaskim i Tczewie. Ten ostatni przypadek jest o tyle interesujący, że firma posiadała już od 2001 r. lokalny Zakład Komunikacji Miejskiej (ZKM) [22]. Ostatnie przejęcia spółek PKS przez Veolia Transport Polska miały miejsce w 2007 r. (Kętrzyn i Gdynia).

Na okres drugiej połowy minionej dekady przypadł proces stopniowej konsolidacji posiadanych przez ówczesną Veolię spółek – najpierw w sześć przedsiębiorstw regionalnych, a następnie w 2010 r. w jedno przedsiębiorstwo ogólnokrajowe z siedzibą w Toruniu (szerzej [15]). Jedynym PKS, który nie trafił bezpośrednio w ręce Connexu lub Veolii był PKS Gdynia zakupiony przez brytyjską firmę Dunn Line. Jednak, po roku wskutek wykupu inwestora, dawne PKS Gdynia znalazło się również w rękach Veolii. Dopiero w 2011 r. nastąpiła całkowita likwidacja wchłoniętego dawnego przedsiębiorstwa PKS (w Gdyni), jego los w kolejnych latach podzieliły także PKS Gorlice i Łącut. Te dwa ostatnie przypadki należy łączyć z jednej strony ze spadkiem popytu na przejazdy autobusami, a z drugiej stosunkowo dużym zagęszczeniem baz dawnych PKS na Podkarpaciu, gdzie przeniesienie obsługi pojazdów do innego miasta nie wpływało znacząco na koszty. W 2013 r. w wyniku zakupu firmy Veolia Transport Central Europe przez zależną od niemieckich kolei DB spółkę Arriva przewoźnik przy-

brał obecną nazwę Arriva Bus Transport Polska.

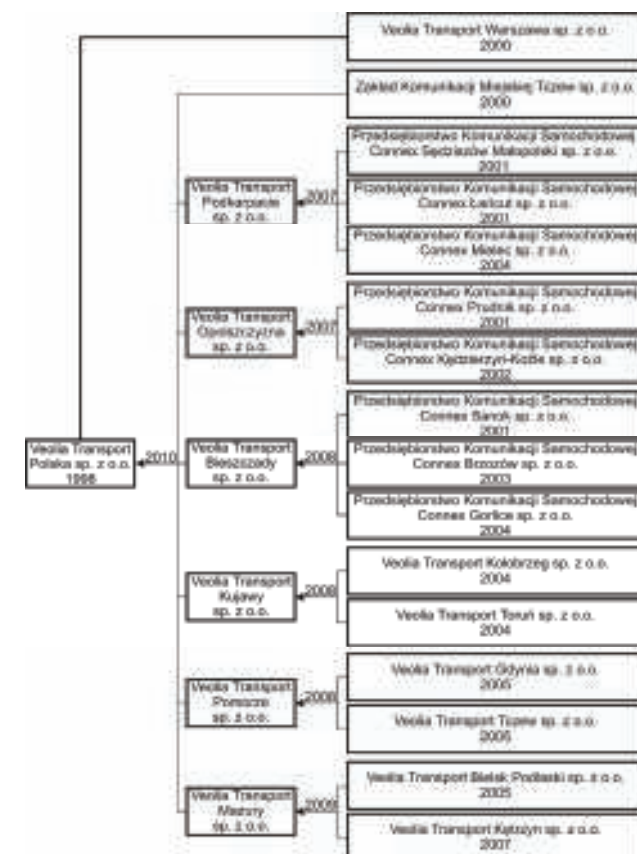
Podobnie jak w Polsce, największym inwestorem zagranicznym w Czechach jest obecnie spółka Arriva (rys. 3). Proces inwestycyjny Arriva zapoczątkowała jeszcze w 1999 r. jako firma Connex, zakupując wydzieloną z ČSAD Ostrava spółkę ČSAD Bus Ostrava. W innej części Czech w 2001 r. nabyto powstały z części pasażerskiej ČSAD Chrudim i ČSAD Kutná Hora – ČSAD Bus Chrudim. W 2002 r. do grupy przejętych przedsiębiorstw dołączył Bus Slezsko powstały na bazie części pasażerskiej ČSAD Třinec. W 2004 r. zakupiono pasażerską część ČSAD Praha Vršovice i ČSAD Příbram, które w 2008 r. skonsolidowano w ramach jednej firmy – Veolia Transport Praha z siedzibą w Pradze. Podobnie uczyniono ze spółkami z Ostrawy i Trzyńca tworząc Veolia Transport Morava z siedzibą w pierwszym z tych miast.

Były to ostatnie zakupy przedsiębiorstw związanych z ČSAD dokonane do chwili obecnej w Czechach. Inwestycje Connexu, a później Veolii koncentrowały się w kilku regionach kraju. Można oczekiwać, że rezultatem tej

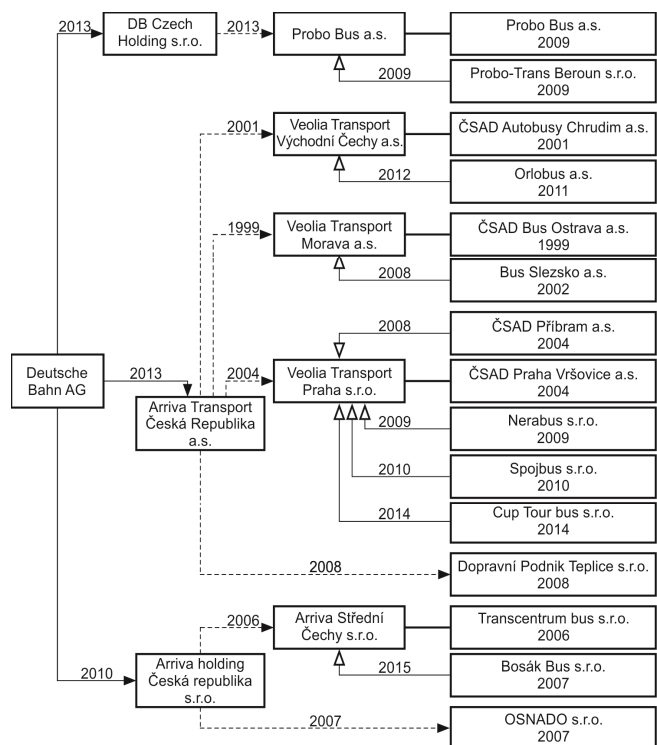
strategii był zapoczątkowany w 2008 r. proces nieobserwowany w Polsce, a mianowicie zakupy przedsiębiorstw prywatnych, niestanowiących wcześniej własności publicznej, lecz sąsiadujących z uprzednio zakupionymi ČSAD-ami. Jako pierwszy właściciela zmienił Dopravní Podnik Teplice obsługujący przede wszystkim transport miejski (trolejbusowy i autobusowy) i podmiejski (autobusowy) w Teplicach. W 2009 r. zakupiono i włączono do Veolia Transport Praha firmę Nerabus obsługującą podmiejskie linie w okolicy podpraskich Neratovic. W 2010 r. podobnie uczyniono z praską firmą Spoibus. W 2011 r. Veolia Transport Východní Čechy zakupiła natomiast, a następnie włączyła w swoje struktury, firmę Orlobus z Nového Města nad Metují obsługującą transport podmiejski w rejonie Gór Orlickich. W 2014 r. zakupiono kolejną firmę z regionu Příbramia – Cup Tour bus. Jednak w przeciwieństwie do Polski, obecność koncernu DB i spółki Arriva nie ograniczała się tylko do podmiotów zakupionych przez Connex i Veolię Transport. Nim doszło do przejęcia Veolii inwestycje były także dokonywane za pośrednictwem Arriva holding

Česká Republika, która nabyła w 2007 r. firmy OSNADO (kupiec zakładów ČSAD Hradec Králové w Trutnovie i Starej Pace) i Bosak Bus (następca nabywcy ČSAD Dobříš). Poza przedsiębiorstwami wywodzącymi się z ČSAD od 2006 r. Arriva jest właścicielem Transcentrum bus – prywatnego przewoźnika autobusowego obsługującego okolice miasta Mladá Boleslav [20]. Do spółek z grupy DB zalicza się także firma Probo Bus, zakupiona w 2009 r. przez spółkę zależną państwowego holenderskiego przewoźnika kolejowego NS – Abellio Transport CZ Holding BV, która następnie została przyjęta przez koncern DB. Niezależnie od Veolia Transport Česká Republika funkcjonuje też międzynarodowy przewoźnik autokarowy Veolia Eurolines CZ.

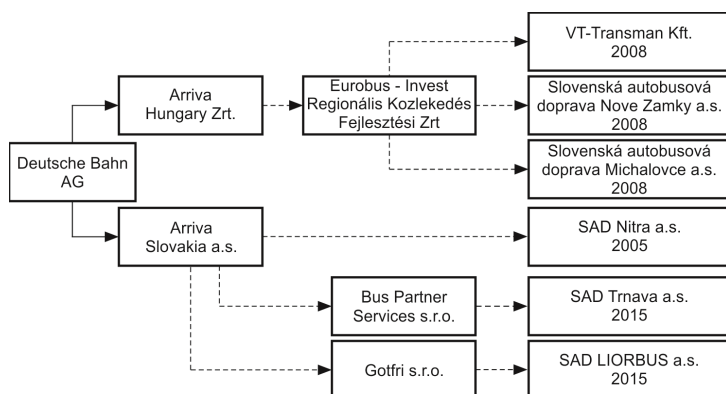
W przypadku Słowacji można mówić o zainteresowaniu obecnej Arrivy (rys. 4) i zakupach za pośrednictwem m.in. węgierskiej spółki zależnej Eurobus Invest z Budapesztu, która zakupiła bezpośrednio SAD Nové Zámky, a następnie odkupiła od JM Autodoprava z Trebišova spółkę SAD z Michalovce. W 2005 r. nabywcą majątku tego inwestora stała się wówczas brytyjska



2. Konsolidacja dawnych przedsiębiorstw PKS w ramach grupy Veolia Transport Polska. Rok w ramce oznacza moment inwestycji zagranicznej, a nad strzałką – konsolidacji.



3. Inwestycje spółek z grupy Deutsche Bahn w przedsiębiorstwa transportu autobusowego w Czechach. Strzałki z pustym grotem oznaczają konsolidację, strzałki z przerywaną linią inwestycje pośrednie (przed włączeniem do grupy DB), a z linią ciągłą inwestycje bezpośrednie. Rok w ramce oznacza moment dokonania inwestycji zagranicznej.



4. Inwestycje spółek z grupy Deutsche Bahn w przedsiębiorstwa transportu autobusowego na Słowacji i Węgrzech. Daty w ramkach oznaczają rok, w którym właścicielem danego przedsiębiorstwa stała się spółka z grupy DB. Linia przerywana strzałek oznacza pośredniość inwestycji.

grupa Arriva (obecnie własność kolei niemieckich DB). Także pośrednio został dokonany zakup przez późniejszą Veolię – odkupiła ona SAD Nitra od słowackiej firmy KMV Bus. SAD Trnava stał się własnością brytyjskiej firmy inwestycyjnej Sabre Invest, a w 2015 r. wraz Liorbus z Ružomberku został zakupiony pośrednio (przez zakup spółek-matek) przez słowacką spółkę Arrivy.

Na Węgrzech Arriva i jej poprzednicy z powodu nieskierowania narodowych przedsiębiorstw transportu autobusowego do prywatyzacji nie mogli brać udziału w ich zakupie, niemniej jednak poprzez nabycie w 2008 r. firmy Eurobus pośrednio dysponuje ona największym prywatnym węgierskim przewoźnikiem autobusowym VT-Transman.

Wydawać by się mogło, że doświadczenia Connexu, a później Veolii i Arrivy, były na tyle niezachęcające, że proces inwestycji zagranicznych w polskie przedsiębiorstwa PKS został trwale wyhamowany. Tymczasem izraelska firma Egged Holding (największy prywatny operator transportu autobusowego w publicznym transporcie miejskim w Polsce) w 2009 r. stała się nabywcą 51% udziałów PKS Mrągowo. Kolejne inwestycje w Polsce firma ta podjęła w 2010 r. za pośrednictwem spółki-córki Mobilis, zajmującej się do tej pory głównie obsługą miejskich przewozów autobusowych w dużych ośrodkach na zlecenie miejscowych zarządów transportu miejskiego. Mobilis powstał z drugiej części wspomnianej już wyżej spółki Rapid. Egged Holding natomiast to spółka zależna izraelskiej firmy Egged istniejącej od 1933 r., będącej obecnie największą firmą transportu

autobusowego w Izraelu. Spółka Mobilis była pierwszą inwestycją Egged w Polsce. W 2010 r. Mobilis zakupił po 85% udziałów przedsiębiorstw z województwa mazowieckiego, nabywając praktycznie większość przedsiębiorstw znajdujących się wówczas w rękach Skarbu Państwa na terenie regionu. Tylko PKS Polonus z Warszawy i PKS Siedlce nie podlegały prywatyzacji, a PKS Gostynin, choć znajdował się w transzy siedmiu przedsiębiorstw przewidzianych do sprzedania Mobilisowi, wobec sprzeciwu załogi, nie został sprywatyzowany. W 2011 r. nastąpiła dalsza ekspansja inwestora na terenie województwa warmińsko-mazurskiego (PKS Bartoszyce, PKS Ostróda). Firma podejmowała również próby zakupu m. in. PKS Częstochowa, Katowice, Lubliniec, Cieszyń i Piotrków Trybunalski. W 2012 r. udał się zakup tylko ostatniego przedsiębiorstwa [16]. Do końca

2015 r. sytuacja ta nie uległa zmianie (rys. 5). Co interesujące, inwestor ten nie jest obecny w pozostałych krajach Grupy Wyszehradzkiej.

W przedsiębiorstwach PKS, prócz firm Veolia i Mobilis, pojawiło się bardzo niewielu inwestorów zagranicznych. Orbis Transport (pośrednio zależny od kapitału francusko-holenderskiego), który wszedł w posiadanie przedsiębiorstw PKS z Tarnobrzegu i z Gdańska uprzednio specjalizował się w obsłudze międzynarodowego ruchu autokarowego. Wskutek bankructwa spółki-matki Orbis Travel uległ likwidacji, a udziały w przedsiębiorstwach PKS trafiły do nowych nabywców. Nie odnotowujemy aktywności tego inwestora w krajach poza Polską.

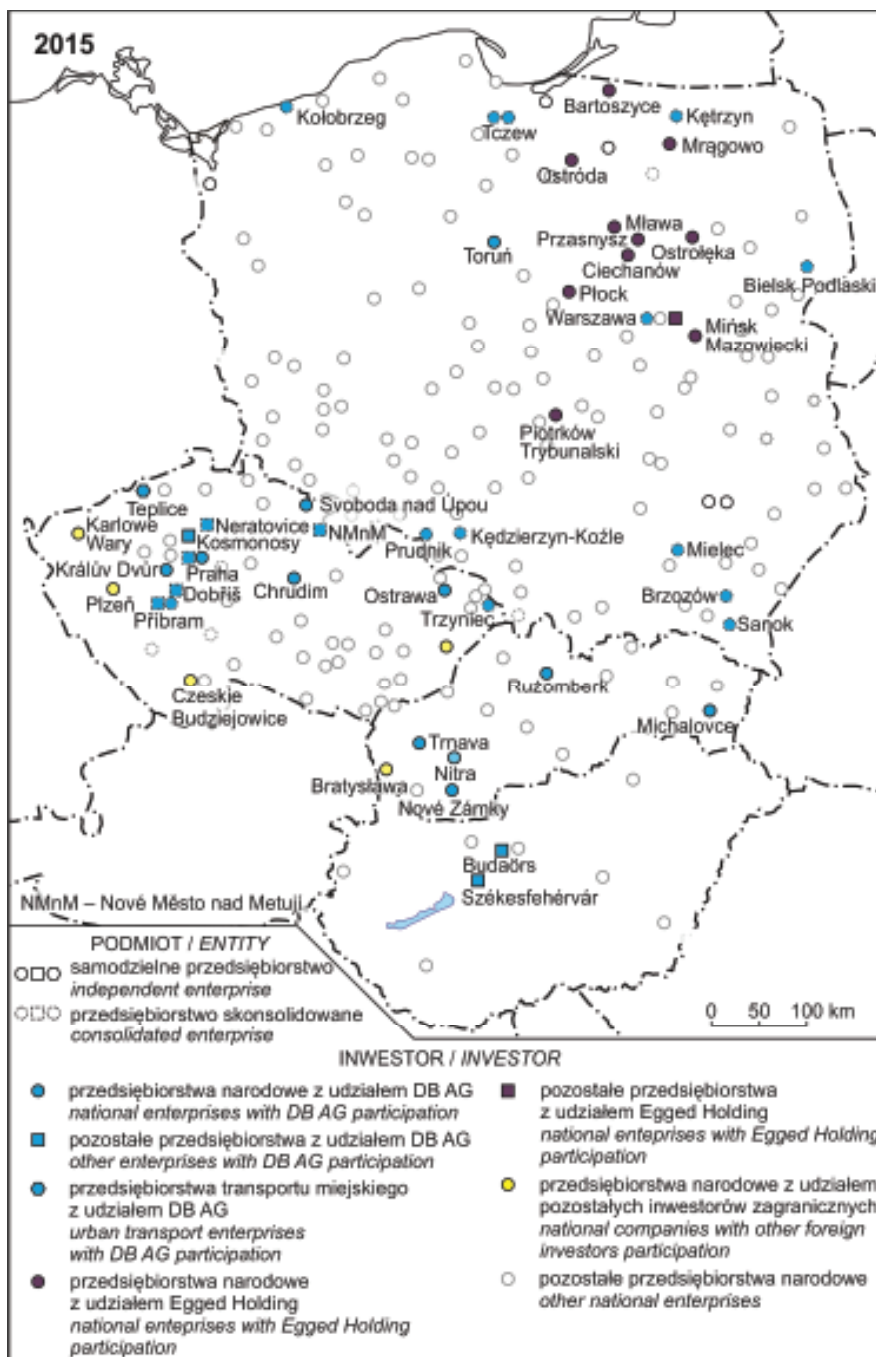
Veolia nie była jedynym inwestorem zagranicznym zainteresowanym przedsiębiorstwami ČSAD (tab. 1). W 2003 r. austriacki przewoźnik autobusowy ÖBB Postbus (spółka-córka austriackich kolei państwowych) zakupił wydzieloną z ČSAD Jihotrans spółkę ČSAD Autobusy České Budějovice. Podobnie jak w przypadku ÖBB Postbus, jest to jak na razie jedyna inwestycja tego podmiotu w Czechach. Natomiast właściciel BusLine firma ZV Property Investment (Cze) jest prawdopodobnie firmą czeską przeniesioną do jednego z „rajów” podatkowych. Według posiadanych informacji jest to jedyna tego typu sytuacja w Czechach.

Dość charakterystyczną cechą słowackiego procesu prywatyzacji był

Tab. 1. Ważniejsi mniejsi inwestorzy zagraniczni w narodowych przedsiębiorstwach transportu autobusowego

Inwestor zagraniczny (nazwa obecna)	Zakupiona spółka (nazwa pierwotna)	Siedziba	Rok inwestycji	Stan obecny
Accor AS (Francja) poprzez Grupę Auto Orbis Bus	Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej Gdańsk	Gdańsk	2004	Odsprzedane polskim inwestorom w 2010 r.
	Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej Tarnobrzeg	Tarnobrzeg	2004	
Dunn Line Ltd (Wielka Brytania)	Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej Gdynia	Gdynia	2006	W 2007 inwestor Dunn Line zakupiony przez holding Veolia
ÖBB Postbus GmbH (Austria)	ČSAD Autobusy České Budějovice a.s.	České Budějovice	2003	Bez zmian
ZV Property Investment (Cze) Ltd	ČSAD Jablonec nad Nisou a.s.	Jablonec nad Nisou	2010	Konsolidacja z BusLine a.s.
	ČSAD Semily a.s.	Semily		
ČSAD Ostrava a.s.	SAD Banská Bystrica a.s.	Banská Bystrica	2005	Wycofanie się z przewozów
ČSAD Brno	Slovenská autobusová doprava Bratislava a.s.	Bratislava	2005	Obecnie własność Reavis Group BV

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [13, 15, 17, 23, 24, 25].



5. Inwestycje zagraniczne w narodowych przedsiębiorstwach transportu autobusowego w 2015 r.

znaczący udział (1/2 sprywatyzowanych przedsiębiorstw) kapitału zagranicznego – głównie rekrutującego się początkowo z krajów ościennych. SAD Banská Bystrica stał się w 2005 r. własnością czeskiego przewoźnika ČSAD Ostrava, a spółka nabywająca SAD Dunajská Streda pierwotnie stanowiła własność ČSAD Brno (obecnie udziałowcem Bus transport jest kapitał holenderski). Zupełnie nowym podmiotem, który podjął konkurencję w skali ogólnopolskiej, nie tylko z PKS, ale również z PKP i nie powstał z przejęcia dotychczasowych przedsiębiorstw, a był zagraniczną inwestycją typu *green-*

field, był Polski Express. Firma przeniosła do Polski doświadczenia brytyjskiej National Express Group (NEG), której była własnością. Rozpoczęła działalność w drugiej połowie 1994 r. wprowadzając autobusowe połączenia dalekobieżne między Warszawą a Trójmiastem, Białymstokiem, Lublinem, Łodzią, Krakowem, Wrocławiem i Poznaniem, a także Bydgoszczą. W kolejnych latach istniejące połączenia wydłużono do Rzeszowa, Szczecina i Kołobrzegu, pojawiły się także kursy do Krynicy Morskiej, Wrocławia, Ustki, Gorzowa Wielkopolskiego i Kudowy Zdrój. Niestety, część tych połączeń nie cieszyła się wystarczają-

cym zainteresowaniem pasażerów i przedsiębiorstwo zrezygnowało z ich obsługi. Po dość poważnych trudnościach ekonomicznych w 2009 r. przewoźnik ten zakończył swoją działalność stanowiąc już wyłączną własność polską [16].

Również w 2009 r. szkocka firma Souter Investments powołała do życia spółkę-córkę Souter Holdings Poland. Nie jest to pierwsza inwestycja zagraniczna firmy – posiada ona już większościowe udziały w dwóch miejskich spółkach autobusowych w Nowej Zelandii, a także firmę przewozów promowych z siedzibą w Auckland – Fullers Group. Firma Souter Investments należy również do konsorcjum, które nabyło spółkę Istanbul Deniz Otobusleri A.S. zajmującą się przewozami promowymi po Morzu Marmara [28]. W Polsce firma Souter rozpoczęła działalność 19.06.2011 r. połączeniami autobusowymi pod handlową nazwą PolskiBus.com. Na początku spółka realizowała połączenia krajowe Warszawa–Kraków, Warszawa–Gdańsk, Warszawa–Bydgoszcz–Szczecin, Warszawa–Białystok, Warszawa–Lublin i Warszawa–Katowice. Nowością, w stosunku do przedsiębiorstw PKS, było wprowadzenie połączeń międzynarodowych z Warszawy do Wiednia (przez Bratysławę), Pragi i Berlina. PolskiBus, wzorem tanich linii lotniczych, operację rezerwacji miejsc i zakupu biletów przeniósł całkowicie do Internetu wprowadzając równocześnie zasadę, że im wcześniej pasażer zakupi bilet, tym mniej za niego zapłaci. Część kierunków zaproponowanych w początkowym okresie pokrywała się z siatką linii Polskiego Expressu. W przeciągu zaledwie dwóch lat PolskiBus.com zanotował ogromny wzrost, zarówno mierzony liczbą połączeń, jak również zasięgiem terytorialnym sieci. Paradoksalnie było to prawdopodobnie w dużej mierze wynikiem szeroko zakrojonych prac remontowych polskiej infrastruktury kolejowej w tym okresie.

Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w pasażerskim transporcie kolejowym

Inwestycji zagranicznych w pasażerskim transporcie kolejowym jest zde-

cydowanie mniej niż w transporcie autobusowym w krajach Grupy Wyszehradzkiej. Ponadto nie występują one we wszystkich krajach Grupy – brakuje ich na Węgrzech, a na Słowacji funkcjonują częściowo pośrednio. W Polsce odnotowujemy tylko jeden przypadek bezpośrednich inwestycji zagranicznych w pasażerskim transporcie kolejowym. W 2007 r. zarząd województwa kujawsko-pomorskiego rozpiął przetarg na trzyletni okres wykonywania usług w regionalnym transporcie kolejowym. Rynek województwa został podzielony na pakiety przewozów na liniach zelektryfikowanych i odrębnie nieelektryfikowanych. Samorząd wojewódzki udostępnił zwycięzcy przetargu na obsługę linii nieelektryfikowanych wagony motorowe stanowiące jego własność. Do przetargu stanęło wówczas brytyjsko-niemieckie konsorcjum w formie spółki joint-venture Arriva-PCC. Pierwszy z uczestników konsorcjum powstał jako rodzinny sklep handlujący używanymi motocyklami, od 1980 r. działając w branży transportu autobusowego, a od 2000 r. również kolejowego. W 2010 r. spółkę funkcjonującą na terenie 130 krajów nabył niemiecki przewoźnik kolejowy DB. Także drugi z partnerów wywodzący się z dawnej kopalni piasku podszakowego Szczakowa, znalazł się w jego rękach [14].

Nowe konsorcjum z pewnymi trudnościami podjęło działalność przewozową na podstawie licencji należącej do PCC. Jedyną linią pasażerską w ru-

chu spalinowym na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, której nie obsługiwało wówczas omawiane konsorcjum był odcinek Bydgoszcz–Chełmża [14]. W kolejnym przetargu w 2010 r. przewoźnik ten (już jako Arriva RP sp. z o.o.) wygrał obsługę wszystkich linii nieelektryfikowanych, a w grudniu 2013 r. Arriva przejęła obsługę także większości linii zelektryfikowanych (za wyjątkiem odcinków Bydgoszcz–Solec Kuj.–Toruń, Bydgoszcz–Inowrocław i Inowrocław–Toruń). Na części linii dochodziło do ciekawych sytuacji wzajemnego podwykonawstwa pomiędzy Arrivą i Przewozami Regionalnymi. Wynikało ono częściowo z braku taboru elektrycznego w parku Arrivy, a po części z konieczności złagodzenia skutków utraty sporej części rynku przez spółkę Przewozy Regionalne (PR) (rys. 6). Nie bez znaczenia są też względy natury eksploatacyjnej – w ten sposób redukuje się liczbę przejazdów próżnego taboru wynikającą z domykania obiegów, bądź oddalenia miejsc pracy od zaplecza techniczno-naprawczego. W grudniu 2015 r. większość przewozów na liniach zelektryfikowanych powierzono ponownie Przewozom Regionalnym.

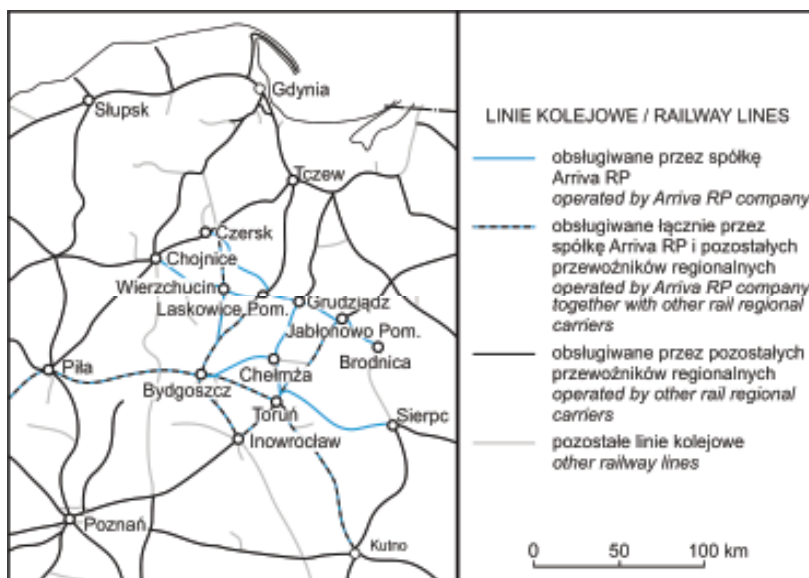
Zupełnie inaczej wyglądała rola spółek należących do Veolii i Arrivy na terenie Czech. W 1997 r. znacząco zniszczone zostały linie kolejowe prowadzące z Šumperku do podjesennickich miejscowości Sobotín i Kouty nad Desnou. Czeskie Ministerstwo Transportu nie było zainteresowane

ich odbudową ze względu na przewidywane ogromne koszty. Jednak presja lokalnych środowisk i zainteresowanie przedsiębiorstw kolejowych sprawiły, że linia została ponownie otwarta w 1998 r. Pierwotnie przewoźnikiem była tu czeska firma z branży budownictwa kolejowego, jednak w 2002 r. przejęła ją firma Veolia Transport Morava (od 2013 r. Arriva Morava) [5]. Stan ten utrzymał się do końca obowiązywania rozkładu 2015/16, kiedy to przewozy na uprzednio zelektryfikowanej trasie przejęły państwowe České Dráhy.

Prócz dawnej Veolii na rynku kolejowych przewozów pasażerskich w Czechach działa również inna spółka zależna od niemieckich kolei państwowych DB Veolia Vlaky, która w 2013 r. podjęła na własne ryzyko biznesowe przewozy pasażerskiego z Pragi do Kralup nad Vltavą. W początku 2016 r. rozszerzyła ona swój zasięg rynkowy o podobne linie prowadzące z Pragi do Benešova u Prahy oraz słowackiego Trenczyna [21].

Innym przewoźnikiem pasażerskim działającym na rynku czeskim i słowackim jest RegioJet. Powstał on w 2009 r. jako spółka-córka największego czeskiego przewoźnika autobusowego Student Agency. Od 2011 r. prowadzi ona komercyjne przewozy na trasie Praga–Ostrawa–Žylin–Koszyce, a od grudnia 2015 r. również Praga–Ołomuniec–Przerów–Stare Miasto koło Uherskiego Hradiste. W 2012 r. powołana także została siostrzana spółka RegioJet z siedzibą w Bratysławie, która na zlecenie słowackiego ministerstwa transportu obsługuje w ramach umowy ramowej o świadczenie usług publicznych odcinek Bratysława–Dunajská Streda–Komárno. Od grudnia 2014 r. firma realizuje komercyjne przewozy na odcinku Bratysława–Koszyce, a od grudnia 2015 r. Praga–Martin–Bańska Bystrzyca–Zwoleń [28].

Warto zauważyć, że inny czeski przewoźnik, firma Leo Express od kilku lat podejmuje bezskuteczne próby wejścia polski rynek dalekobieżnych przewozów kolejowych.



6. Sieć połączeń kolejowych obsługiwanych przez Arrivę RP w 2015 r.

Podsumowanie

W krajach Grupy Wyszehradzkiej prywatyzacja bezpośrednia z udziałem inwestorów zagranicznych w przypadku narodowych przedsiębiorstw autobusowych nie wystąpiła jedynie na Węgrzech. Nie widać również większego zróżnicowania w charakterystyce inwestorów – dominują inwestorzy branżowi. Przeważający udział w grupie V4 miał koncern niemieckich kolei państwowych Deutsche Bahn, przede wszystkim za pośrednictwem spółek z grupy Arriva. Należy jednak pamiętać, że obecna struktura własnościowa skupiona w niemieckich rękach jest przede wszystkim skutkiem wieloletnich procesów inwestycyjnych prowadzonych przez podmioty, których Arriva jest następcą prawnym – głównie dotyczyło to spółek z grupy Veolia Transport. Pozostałe podmioty zagraniczne inwestowały w pojedynczych krajach, w tym tylko w Polsce na szerszą skalę, a w Czechach w jednostkowych przypadkach.

Brakuje natomiast niemal przepływów kapitału pochodzącego od narodowych przedsiębiorstw transportu autobusowego do krajów innych niż macierzysty.

Interesujące jest też, że tylko w trzech krajach – Polsce, Czechach i na Słowacji – udało się podjąć inwestycje w pasażerski transport kolejowy. W Polsce miało to miejsce tylko w segmencie dotowanych przewozów regionalnych (choć przewoźnik okresowo prowadził na własne ryzyko finansowe także pospieszne kursy na większe odległości). W Czechach inwestycje zagraniczne skupiły się głównie na przewozach międzyregionalnych (okresowo były prowadzone również lokalne przewozy w ramach służby publicznej). Na Słowacji natomiast inwestorzy zagraniczni prowadzą obydwa rodzaje przewozów.

W przypadku jedyne go inwestora zagranicznego wspólnego dla wszystkich krajów Grupy Wyszehradzkiej, którym są niemieckie koleje państwowe DB, trudno doszukiwać się jakiegoś identycznego schematu postępowania. Częściowo wynika to z możliwości inwestowania na Węgrzech jedynie w przedsiębiorstwa prywatne, zaś w Czechach i na Słowacji inwestowało kilka podmiotów, dopiero później przeję-

tych przez Arrivę. Brakuje większych inwestycji (poza początkowymi) Veolii czy Arrivy w prywatnych przewoźników autobusowych i kolejowych w Polsce i Czechach. Na Słowacji natomiast brakuje inwestycji Arrivy w przewozy kolejowe, poza wjazdem pociągów międzynarodowych z Czech. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Hoyle B., Knowles R. (red.). *Modern Transport Geography*. Belhaven Press, 1992.
- [2] Hoyle B., Knowles R. (red.). *Modern Transport Geography*. Wiley, 1998.
- [3] Knowles R. Research agendas in transport geography for the 1990s. *Journal of Transport Geography*, 1993, 1, s. 3-11.
- [4] Knowles R., Shaw J., Docherty I. (red.). *Transport Geographies. Mobilities, Flows and Spaces*, Blackwell Publishing, 2008.
- [5] Taczanowski J. The Effects of Liberalisation of the Passenger Railway Market on the Situation of Regional Rail Connections in Poland, Czech Republic, Slovakia and Austria, *Národohospodářský obzor*, 2015, 3, s. 249-268.
- [6] Taylor Z., Ciechański A. Deregulacja w polskim transporcie kolejowym. *Przegląd Geograficzny*, 2005, 2, s. 139-169.
- [7] Taylor Z., Ciechański A. Deregulation in Polish Rail Transport. *Transport Reviews*, 2006, 3, s. 305-324.
- [8] Taylor Z., Ciechański A. Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw PKS w nowej sytuacji gospodarczej. *Przegląd Geograficzny*, 2007, 1, s. 5-44.
- [9] Taylor Z., Ciechański A. Transformacja własnościowa przedsiębiorstw PKS po roku 1990. *Przegląd Komunikacyjny*, 2008, 4, s. 3-13.
- [10] Taylor Z., Ciechański A. What happened to the national road carrier in a post-communist country? The case of Poland's State Road Transport. *Transport Reviews*, 2008, 5, s. 619-640.
- [11] Taylor Z., Ciechański A. Przekształcenia organizacyjno-własnościowe pasażerskich przedsiębiorstw komunikacji samochodowej. *Trans-*

port Miejski i Regionalny, 2010, 2, s. 19-25.

- [12] Taylor Z., Ciechański A. Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce - część I. *Przegląd Geograficzny*, 2010, 4, s. 549-571.
- [13] Taylor Z., Ciechański A. Polskie przedsiębiorstwa publicznego transportu regionalnego i miejskiego w warunkach gospodarki rynkowej. *Przegląd Komunikacyjny*, 2010, 7/8, s. 20-25.
- [14] Taylor Z., Ciechański A. Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce - część II. *Przegląd Geograficzny*, 2011, 2, s. 205-231.
- [15] Taylor Z., Ciechański A. Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w polskim transporcie. *Monografie IGiPZ PAN* 15, 2013.
- [16] Taylor Z., Ciechański A. Organizacyjno-własnościowe przekształcenia narodowych przewoźników drogowych w Polsce, Czechach i na Słowacji - część I. *Przegląd Geograficzny*, 2013, 2, s. 151-172.
- [17] Taylor Z., Ciechański A. Organizacyjno-własnościowe przekształcenia narodowych przewoźników drogowych w Polsce, Czechach i na Słowacji - część II. *Przegląd Geograficzny* 2013, 4, s. 516-547.
- [18] Taylor Z., Ciechański A. Narodowi przewoźnicy drogowi w krajach Grupy Wyszehradzkiej - część I. *Przegląd Geograficzny*, 2016, 4, s. 441-467.
- [19] Taylor Z., Ciechański A. Narodowi przewoźnicy drogowi w krajach Grupy Wyszehradzkiej - część II. *Przegląd Geograficzny*, 2017, 2, s. 233-267.
- [20] www.arriva.cz, 10.01.2013 i 20.04.2016.
- [21] www.arriva-vlaky.cz, 12.01.2017.
- [22] www.connex.info, 15.09.2006.
- [23] www.kamim.sk, 9.01.2012 i 1.07.2012.
- [24] www.natfund.gov.sk, 09.01.2012.
- [25] www.or.justice.cz, 30.10.2012.
- [26] www.orsr.sk, 9.01.2012.
- [27] www.regiojet.cz, 12.01.2017.
- [28] www.polskibus.com, 10.10.2014.

Problemy osób z niepełnosprawnościami w transporcie publicznym w Polsce w kontekście badań w krajach Grupy Wyszehradzkiej

Problems of disabled persons in public transport in Poland in Light of Research in V4 Countries



Elżbieta Marciszewska

Prof. dr hab.

Szkoła Główna Handlowa w
Warszawie, Katedra Transportu

emarci@sgh.waw.pl



Izabela Bergel

Dr

Szkoła Główna Handlowa w
Warszawie, Katedra Transportu

iberge@sgh.waw.pl



Jaroslav Matuška

Dr hab.

Uniwersytet w Pardubicach

Jaroslav.Matuska@upce.cz



Věra Záhorová

Dr

Uniwersytet w Pardubicach

zahorova.vera@upce.cz

Streszczenie: Dostępność transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami, w tym z ograniczoną sprawnością ruchową już od wielu lat jest jednym ze wskaźników jego jakości. Mimo to wciąż występują bariery, które tym osobom uniemożliwiają całkowicie lub choćby częściowo korzystanie z transportu publicznego. Artykuł przedstawia częściowe wyniki badania wykonanego w ramach projektu "Rights of Passengers with Reduced Mobility in V4 Countries" mającego na celu ustalenie najistotniejszych problemów występujących w transporcie publicznym w Polsce z punktu widzenia pasażerów z niepełnosprawnościami. W kolejnym artykule przedstawione zostaną te problemy w odniesieniu do Republiki Czeskiej.

Słowa kluczowe: Osoby z niepełnosprawnościami; Pasażer z ograniczoną mobilnością; Transport publiczny

Abstract: In the article we describe the fundamental problems of disabled persons in public transport in the light of results of research conducted in Poland. This article has arisen in framework of grant nr 11420036 "Rights of Passenger with Reduced Mobility in V4 Countries" supported by International Visegrad Fund, 2014 – 2015. In the next article we shall describe the same problem in the Czech Republic.

Keywords: Disabled Persons; Passengers with Reduced Mobility (PRM); Public Transport

W ramach zrealizowanego w 2015 r. przez uczelnie z czterech krajów projektu badawczego, finansowanego z Funduszu Wyszehradzkiego, przeprowadzono wśród osób z niepełnosprawnościami badania ankietowe. Badanie dotyczyło wielu aspektów transportowej obsługi potrzeb osób z niepełnosprawnościami, w tym znajomości swoich praw w transporcie oraz największych problemów napotykaných w realizacji potrzeb transportowych przez pasażerów z ograniczoną mobilnością - w transporcie nazywanych po angielsku Passengers with Reduced Mobility (PRM). Ankiety były przygotowane według uzgodnionego jednolitego

go dla wszystkich krajów wzoru.

W przeprowadzeniu ankiety on-line pomagały stowarzyszenia osób niepełnosprawnych – w Polsce między innymi Polskie Forum Osób Niepełnosprawnych (PFON), w Republice Czeskiej Národní Rada Osob Se Zdravotním Postižením (Krajowa Rada Osób z Niepełnosprawnością – NRZP). Trzeba jednak zaznaczyć, że mimo zaangażowania osób i organizacji żywotnie zainteresowanych jej wynikami (jak PFON), udział osób z niepełnosprawnościami w ankietyzacji na terenie Polski nie przyniósł oczekiwanych efektów ilościowych gdyż otrzymano stosunkowo niewiele ankiet.

Definicje i klasyfikacje kategorii osób z niepełnosprawnościami

Zacznijmy od uporządkowania klasyfikacji i terminologii związanej z przedmiotem badań. Czeskie prawodawstwo zalicza do osób z ograniczoną mobilnością (PRM) nie tylko osoby niepełnosprawne (na wózku, poruszające się o kulach, osoby niedowidzące i niewidome, osoby niepełnosprawne umysłowo), lecz także osoby starsze (65+), kobiety ciężarne czy osoby prowadzące wózek oraz opiekujące się dziećmi do lat trzech.

Konwencja o prawach tych osób w Polsce zalicza do grona osób z niepeł-

nosprawnościami te osoby, które mają długotrwale naruszoną sprawność fizyczną, umysłową, intelektualną lub w zakresie zmysłów, co może – w oddziaływaniu z różnymi barierami – utrudniać im pełny i efektywny udział w życiu społecznym, na zasadzie równości z innymi osobami. PFON stosuje nazewnictwo przyjęte i używane powszechnie (lub postulowane do użytku) w środowiskach osób z niepełnosprawnościami: są to osoby z niepełnosprawnością/niesprawnością ruchową, z niepełnosprawnością/niesprawnością wzrokową, z niepełnosprawnością/niesprawnością słuchową, głuchoniewidome (tego rodzaju niepełnosprawności w ogóle nie ma w polskim orzecznictwie, mimo iż od lat mówi się o konieczności wprowadzenia tego terminu), z niepełnosprawnością intelektualną, doświadczające problemów zdrowia psychicznego, osoby z całościowymi zaburzeniami rozwojowymi, z niepełnosprawnością/niesprawnością spowodowaną zaburzeniami i urazami neurologicznymi, z niepełnosprawnością/niesprawnością spowodowaną chorobami przewlekłymi, z niepełnosprawnością sprzężoną i wymagającą wysokiego poziomu wsparcia.

Ogólna (międzynarodowa definicja WHO) używana także w Polsce mówi, że (...) *osoba niepełnosprawna to taka,*

która nie może samodzielnie, częściowo lub całkowicie zapewnić sobie możliwości normalnego życia indywidualnego i społecznego na skutek wrodzonego lub nabytego upośledzenia sprawności fizycznej lub psychicznej.

W ramach UE oraz w literaturze transportowej w związku z transportem osób z niepełnosprawnościami można używać definicji zgodnej z rozporządzeniami unijnymi, np. *Rozporządzenie UE nr. 181/2011* [8].

Trzeba wszakże zwrócić uwagę na to, iż definicje używane w tych rozporządzeniach są dość niestandardowe, bowiem rozróżniają osoby niepełnosprawne i osoby z ograniczoną mobilnością. W niektórych dokumentach czy przepisach stosowane są własne, nie do końca prawidłowe, definicje PRM. Przykładowo w Kodeksie [10] zalicza się do tej grupy osoby (...) *podróżujące niepełnosprawne oraz osoby starsze o częściowo ograniczonej mobilności bądź ograniczonej sprawności intelektualnej, wypływającej z wieku lub ograniczonej innymi problemami związanymi z transportem* (...).

Klasyfikację osób należących do grupy PRM w Republice Czeskiej i w Polsce przedstawia tab. 1. Dla porównania czy ewentualnych przemyśleń podano także odpowiednie kategorie osób z niepełnosprawnościami w Niemczech [22].

Z porównania danych w tabeli 1 widać jasno, że podstawowe kategorie PRM (osoby z niepełnosprawnością ruchową, wzrokową, słuchową czy mentalną) mają podstawy prawne w polskim, czeskim i niemieckim ustawodawstwie. Jednakże np. osób głuchoniemych nie dotyczy tego typu ustawodawstwo w żadnym kraju. W Polsce w ustawodawstwie nie zalicza się do PRM kategorii seniorów i kobiet ciężarnych, choć w praktyce obsługi transportowej bierze się ich pod uwagę. W niektórych krajach europejskich (Niemcy, kraje skandynawskie) do kategorii PRM należą też podróżujący małego wzrostu (do 150 cm), z większym gabarytowo bagażem, posługujący się różnorodnymi pomocami (balkonik, chodzik), osoby ze zmniejszonymi zdolnościami chwytymi kończyn górnych (palców), osoby z alergiami itd. Tego typu kategorie PRM nie występują ani w prawodawstwie polskim ani w czeskim.

Osoby z niepełnosprawnościami (ON) tworzą jedną z grup PRM. W Republice Czeskiej udział procentowy ON powyżej 15. roku życia stanowi ok. 10% społeczeństwa (2007: 9,87%, 2013: 10,2%). Balcerzak-Paradowska [2] podaje, iż w Polsce w roku 1996 było 5,43 mln osób niepełnosprawnych, co stanowi 14,3% ogółu społeczeństwa; w r. 2010 było to w Polsce 10,7%. Zgodnie z ustaleniami Narodowego Spisu Powszechnego z 2011 r. w Polsce było 4,7 mln, tj. 12,2% osób z niepełnosprawnościami w całej populacji Polski. W Niemczech czy Turcji udział kategorii ON jest porównywalny – wynosi odpowiednio 12% i 13%; natomiast wyższy jest w Wielkiej Brytanii 17,5%, w USA 19,3%, w Australii 18%. [1] W wyniku starzenia się populacji i wzrostu średniej długości życia zwiększać się będzie nie tylko liczba seniorów, ale także osób z deficytami wzrokowymi. Jak podaje Wolfram a Pfeiffer [23], np. w Niemczech między 1993 a 2009 r. zwiększyła się o 12,3% liczba osób z wadą wzroku, największy wzrost zarejestrowano wśród osób powyżej 75. roku życia.

Istotny udział procentowy wśród wszystkich pasażerów z ograniczoną mobilnością ma kategoria osób - w polskim ustawodawstwie – nie zaliczanych do ON więc „bez niepełnosprawności”,

Tab. 1. Kategorie osób z niepełnosprawnościami w Polsce (PL), Czechach (CZ) i Niemczech (DE)

Kategorie osób z niepełnosprawnościami	CZ	PL	DE
osoby z niepełnosprawnością ruchową	✓	✓	✓
osoby z niepełnosprawnością wzrokową	✓	✓	✓
osoby z niepełnosprawnością słuchową	✓	✓	✓
osoby głuchoniewidome / osoby z głuchosłepotą	✗	✗	✗
osoby z niepełnosprawnością intelektualną	✓	✓	✓
osoby doświadczające problemów zdrowia psychicznego	✗	✓	✓
osoby z całościowymi zaburzeniami rozwojowymi	✗	✓	✗
osoby z niepełnosprawnością spowodowaną zaburzeniami i urazami neurologicznymi	✗	✓	✓
osoby z niepełnosprawnością spowodowaną chorobami przewlekłymi	✗	✓	✗
osoby z niepełnosprawnością sprzężoną i wymagającą wysokiego poziomu wsparcia	✗	✓	✗
seniorzy (65+)	✓	✗	✓
kobiety ciężarne	✓	✗	✓
asysta dzieci do lat 3 / wózków	✓	✗	✓
osoby z większym bagażem	✗	✗	✓
osoby niskiego wzrostu	✗	✗	✓
osoby z chodnikiem i/lub innymi pomocami	✗	✗	✓
osoby ze zmniejszonymi zdolnościami chwytymi	✗	✗	✓
osoby doświadczające problemów z koncentracją i orientacją	✗	✗	✓

Źródło: Opracowanie własne

czyli seniorów, kobiet ciężarnych, matek z dziećmi i wózkami. Wynika stąd konieczność kompleksowego rozwiązania problemu dostępności transportu publicznego dla wszystkich osób z grupy PRM. Trzeba o tym pamiętać przy jakichkolwiek zmianach/adaptacjach przestrzennych dotyczących transportu miejskiego, jak i związanej z tym wszelkiej przestrzeni (np. miejskiej).

Podział barier na architektoniczne, informacyjne, komunikacyjne czy psychosocjalne [20] okazał się dla barier w transporcie publicznym niewystarczający, dlatego też [13] dzieli bariery na 6 podstawowych podsystemów, które muszą być dostępne, o ile dostępny ma być cały system transportu publicznego: infrastruktura, pojazdy, systemy informacyjne, personel, usługi i technologia transportu. Ostatnia kategoria barier dotyczy transportowo-organizacyjnych aspektów dostępności transportu publicznego i problemów z nimi związanych, np. przesiadek czy synchronizacji połączeń. Autorzy artykułu, podobnie jak [15], wskazują na konieczność likwidowania nie tylko barier architektonicznych, ale także systemowego spojrzenia na cały łańcuch transportowy, łącznie z informacyjnymi i komunikacyjnymi systemami dla PRM, zwłaszcza dla podróżnych z niepełnosprawnością wzrokową i słuchową.

Według Raportu Komisji Parlamentu Europejskiego i Rady o stosowaniu *Rozporządzenia nr 1371/2007 o prawach i obowiązkach podróżnych korzystających z transportu kolejowego* [19] za główny problem w podróży pociągiem PRM uważa nieprzystosowane stacje czyli podsystem infrastruktury. Wyniki badania przeprowadzonego wśród PRM w Polsce i Republice Czeskiej wskazują jednak i na inne kategorie barier mających istotny wpływ na korzystanie z transportu publicznego jako całości.

Badania prowadzone wśród PRM dotyczące dostępności transportu publicznego (podróżowania) zdarzają się wyjątkowo rzadko. W Republice Czeskiej ogólnokrajowe badanie dotyczące w pierwszym rządzie transportu publicznego i jego dostępności dla osób poruszających się na wózkach, przeprowadzono w 2011 r. [14]. Wyniki badania na mniejszą skalę, koncentrują-

cego się na osobach PRM w transporcie lotniczym, kolejowym i autobusowym podaje [21]. W Polsce tymi problemami zajmują się od lat wykładowcy Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie [3], [4], [5], [6], [7], [9], [9], [12] Politechniki Poznańskiej [11], Uniwersytetu Szczecińskiego [24] czy Instytutu Kolejnictwa w Warszawie, gdzie problematyką adaptacji przestrzeni dla osób z niepełnosprawnością wzroku w transporcie zajmują się np. [16], [17]. Wobec różnorodności definicji i klasyfikacji stosowanych w literaturze dotychczas prowadzonych nielicznych badań dostępności badań transportu publicznego, niezbędne jest określenie przyjętych zasad w prezentowanym badaniu co jest przedmiotem następnego rozdziału.

Metodyka badania

Badanie wśród osób PRM przebiegało na terenie krajów Grupy Wyszehradzkiej na przełomie lat 2014–2015 [18]. Przygotowane w 4 wersjach językowych ankiety zawierały oprócz tzw. metryczki po 16 pytań: 15 pytań typu zamkniętego i jedno otwarte. Dostępność transportu publicznego w Polsce i Republice Czeskiej oceniana była za rok, w którym udzielono odpowiedzi na pytanie typu otwartego oraz częściowo z odpowiedzi zamkniętych na ten temat. Pytania znajdujące się w ankiecie można ogólnie podzielić na 4 kategorie, biorąc pod uwagę metodykę użytą przy ich ocenie, w zależności od sposobu odpowiedzi:

- a) odpowiedź wybierana jest z kilku kategorii, można wybrać tylko jedną,
- b) można odpowiedzieć tylko *tak-nie*,
- c) odpowiedź jest w postaci liczby,
- d) respondent udziela swobodnej odpowiedzi.

Odpowiedzi typu a) i b) były opracowane za pomocą typowych metod statystyki opisowej, a następnie przy użyciu tabeli zbiorowych. Tabele wielodzzielcze posłużyły jako podstawa testów niezależności (test X² lub test dokładny Fischera) i testów rozkładu alternatywnego.

Odpowiedzi typu c) opracowano za pomocą testów Kruskala-Wallisa lub Manna-Whitneya, bowiem nie potwierdzono hipotezy o znormalizowaniu danych. Odpowiedzi typu d) były najpierw oceniane jakościowo, następnie zaś za pomocą prostych metod statystyki opisowej.

Przy opracowywaniu odpowiedzi na pytania typu otwartego „*Co uważa Państwo za największy problem przy korzystaniu z transportu publicznego?*”, ułożono zestaw wszystkich odpowiedzi – czyli problemów wskazanych przez respondentów. Usunięto stąd odpowiedzi niejednoznaczne, niejasne, zbyt ogólne lub z innych powodów niemożliwe do wykorzystania (typu: „bariery”, „mała bezbarierowość” itp.). Pozostałe odpowiedzi podzielono na 8 kategorii w zależności od barier, które stanowią problemy przy korzystaniu z transportu publicznego:

1. Pojazdy - pociągi, autobusy,
2. Infrastruktura – drogi dojazdowe, perony, przystanki, terminale,
3. Technologia przewozu / przesiadki – warunki przesiadkowe, synchronizacja połączeń, dogodność połączenia itp.,
4. Informacja, orientacja, komunikacja – uzyskiwanie informacji, problemy orientacyjne i komunikacyjne,
5. Transport autobusowy – problemy związane z regularnymi przewozami publicznymi,
6. Personel – doświadczenie/fachowość i stosunek obsługi do osób PRM,
7. Miejsca dla PRM na wózkach – liczba, ich lokalizacja itd.,
8. Pozostałe – problemy niemieszczące się w żadnej z powyższych kategorii, np. dostępność toalet, sposób zatrzymywania pojazdów przy krawędzi peronu (odstęp między pojazdem a krawędzią peronu) czy podróżowanie z bagażem.

Jednostkowe problemy przyporządkowano do powyżej wydzielonych kategorii. O ile określony problem dotyczył więcej niż jednego obszaru, przyporządkowano go do wszystkich odpowiednich kategorii. Np. odpowiedź: „niewystarczająca ilość wyznaczonych

miejsc” została przypisana do kategorii 7, ale „niewystarczająca ilość wyznaczonych miejsc w autobusach międzymiastowych” znalazła się w kategorii 5 i 7. Po przeanalizowaniu reprezentacji poszczególnych problemów w ustalonych kategoriach, przy pomocy programu STATISTICA, wykryto pewne zależności oraz ustalono statystyczne znaczenie różnic pomiędzy największymi problemami w korzystaniu z transportu publicznego w Republice Czeskiej i Polsce. Częstotliwość występowania jednostkowych kategorii problemów (por. dane w tab. 2 i 3) powiązano z ogólną liczbą respondentów (w Republice Czeskiej 264, w Polsce 103 osoby), a nie tylko z liczbą respondentów, którzy na dane pytanie odpowiedzieli. Doświadczenie pokazuje, że osoby PRM są bardzo aktywne i krytyczne, o ile mowa jest o obronie ich praw, dlatego też autorzy zakładają, że respondenci, od których nie uzyskano odpowiedzi, nie mają problemu z używaniem transportu publicznego. Prócz podstawowych informacji nt. postrzegania sytuacji w każdym z krajów zamieszkania przez

PRM, wykonano także pewne testy statystyczne. Ich celem było ocena na ile różnice ilościowe przy odpowiedzi tego samego typu na dane pytanie występujące w ankiecie między respondentami reprezentującymi Polskę i Czechy są na tyle duże, by uznać je za istotne statystycznie.

Charakterystyka respondentów – uczestników badań w Polsce i Czechach

Niniejszy artykuł przedstawia i interpretuje wyniki uzyskane przede wszystkim z wypowiedzi respondentów na temat ich największego problemu, który uniemożliwia lub utrudnia korzystanie z transportu publicznego. W Republice Czeskiej na to pytanie odpowiedziało 182 PRM (69% wszystkich respondentów). Wiele z tych osób wskazało na większą ilość problemów, dlatego też dało to sumę 294 odpowiedzi. W Polsce na to pytanie udzieliło odpowiedzi 81 osób PRM (79% wszystkich respondentów), którzy udzielili w sumie 151 odpowiedzi. Strukturę respondentów

biorących udział w badaniu PRM w obu krajach pokazuje wykres 1. W Republice Czeskiej największy jest udział osób na wózkach inwalidzkich (prawie 30%), następnie osób z lekkim upośledzeniem narządu ruchu (ok. 20%) i osób z upośledzeniem narządu wzroku (niecałe 17%), zaś w Polsce na pierwszym miejscu znajdują się osoby lekko upośledzone ruchowo (ponad 30%), następnie osoby na wózkach inwalidzkich (ponad 24%) oraz seniorzy (powyżej 19%).

Najmniejszy udział procentowy w reprezentacji miały w Polsce osoby z niepełnosprawnością mentalną i kobiety ciężarne, zaś w Republice Czeskiej były to kobiety ciężarne i osoby doświadczające problemów ze słuchem.

Strukturę respondentów według wielkości miejsca zamieszkania przedstawia Wykres nr 2. W obydwu krajach największy procentowo udział respondentów (PRM) notuje się w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. Udział procentowy respondentów z miast o wielkości w przedziale 50-100 tys., dalej zaś 30-50 tys., w obydwu krajach jest niemal identyczny (ok. 19% w pierwszym przypadku, dalej zaś 9%). W Czechach notuje się wyraźnie większy udział respondentów z mniejszych miejscowości (ok. 3 razy więcej niż w Polsce). Niniejsze uwarunkowania mogą mieć wpływ na niektóre oceniane wskaźniki dostępności, bowiem zakłada się, że w wielkich miastach rozwiązania zmierzające do zwiększenia dostępności są częstsze niż w mniejszych miejscowościach. Tak samo też korzystanie z transportu publicznego dotyczy niewątpliwie części osób zamieszkujących duże miasta niż osób, które żyją w małych gminach (bez transportu publicznego), zaś do większych miast dojeżdżają.

Strukturę respondentów według wieku przedstawia Wykres nr 3. Jak pokazuje ten wykres w obu krajach najwięcej uczestników ankiety jest w wieku produkcyjnym (w Czechach ok. 68%, w Polsce odpowiednio 59%), za nimi plasują się seniorzy. Taka reprezentacja respondentów ma też znaczenie przy końcowej ocenie, bowiem należy zakładać, iż osoby w wieku produkcyjnym są bardziej aktywne niż np. uczniowie

Tab. 2. Największe problemy w transporcie publicznym osób z niepełnosprawnościami w Polsce

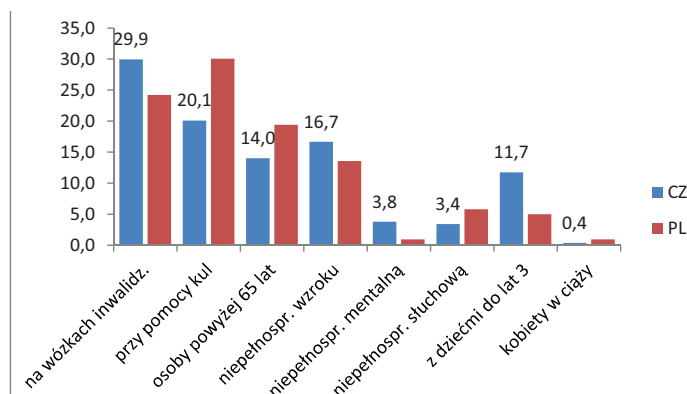
	Kategorie problemu - bariery	[%]	Zasadnicze dla:
1.	Pojazdy	29,1	pasażer o kulach
2.	Infrastruktura transportu – perony oraz wsiadanie do pojazdów, drogi dojścia do przystanków/ dworców, poczekalnie dla pasażerów itp.	25,26	pasażer na wózku
3.	Technologia transportu – przesiadki, krótki czas na przesiadkę, uboga oferta połączeń dostępnymi pociągami / autobusami	9,7	pasażer na wózku, 65+
4.	Praca i pomoc załogi - kierowcy, zachowanie konduktorów w pociągach itp.	5,8	pasażer na wózku
5.	Przewozy autobusami / autokarami	4,9	*
6.	Informacja, orientacja i komunikacja oraz możliwość orientacji, w tym otrzymania informacji w dostępnej formie dla osób niedosłyszących i głuchych oraz niedowidzących i niewidomych	13,6	pasażer niewidomy, głuchy
7.	Miejsca dla osób z niepełnosprawnościami w pojazdach - oznakowane symbolem dla osób niepełnosprawnych w pojazdach, niewystarczająca ilość itp.	4,9	pasażer o kulach

* tak samo ważne dla osób na wózkach, o kulach, 65+, niewidomych i niepełnosprawnych mentalnie
Źródło: Opracowanie własne.

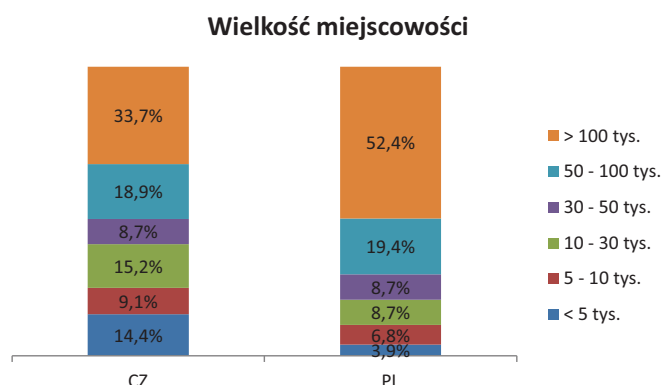
Tab. 3. Największe problemy napotymane w transporcie publicznym przez osoby z niepełnosprawnościami w Republice Czeskiej

	Kategorie problemu - bariery	[%]	Najistotniejszy dla:
1.	Pojazdy – wysokość podłogi, sposób otwierania drzwi	14,8	osoby niepełnosprawne ruchowo, 65+
2.	Infrastruktura łącznie z wejściami/wyjściami z pojazdu	23,5	osoby niepełnosprawne ruchowo
3.	Technologia transportu – przesiadki, niepewność połączeń	17,8	osoby o kulach, asysta wózka dziecięcego
4.	Fachowość i stosunek personelu (kierowcy, konduktorzy etc.)	7,6	osoby niepełnosprawne ruchowo
5.	Informacja, orientacja, komunikacja – uzyskiwanie informacji w przystępnej formie	18,2	osoby nie(do)widzące, nie(do)słyszące
6.	Miejsca zarezerwowane w pojazdach (wraz z miejscami na wózki dziecięce)	7,2	osoby z niepełnosprawnością mentalną, asysta wózka dziecięcego
7.	Przewozy autobusowe – regularne, wycieczkowe, dalekobieżne, międzymiastowe	8,7	osoby nie(do)widzące, asysta wózka dziecięcego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań Projektu V4



1. Struktura osób z niepełnosprawnościami uczestniczących w badaniu



2. Respondenci wg wielkości miejscowości zamieszkania

czy studenci. Seniorzy zaś mają zwykle więcej czasu na podróżowanie i innego typu aktywności w porównaniu z osobami do 26 roku życia.

Znaczącą grupę respondentów tworzyły osoby z upośledzeniem narządu ruchu – osoby na wózkach i respondenci z lżejszą formą ograniczenia sprawności ruchowej, używający kul albo innych pomocy kompensacyjnych. Stosunek ilościowy osób na wózku, które podróżują samodzielnie i z opiekunem jest w Polsce i Czechach dość wyrównany – w Polsce 52 : 48 (samodzielnie: z opiekunem), w Czechach 51 : 49 na rzecz podróżnych na wózku bez opiekuna. Niewielka różnica występuje w relacji użytkowników ręcznych i elektrycznych wózków inwalidzkich. W Polsce 72 : 28, zaś w Czechach 80 : 20 – na rzecz wózków ręcznych. [14].

Podsumowanie wyników badań prowadzonych w Polsce

Ankieta oprócz metryczki respondenta zawierała szesnaście pytań. Niniejsze omówienie rezultatów uzyskanych z ankiet dotyczy kluczowego 16 pytania w brzmieniu: **Co jest dla Pani / Pana największym problemem podczas po-**

dróży środkami transportu publicznego? Na podstawie odpowiedzi uzyskanych na powyższe pytanie, wyróżniono kilkanaście kategorii, do których zakwalifikowano uzyskane odpowiedzi, co prezentuje tabela 2. Pierwsza kolumna wprowadza kategorię problemu (barrier) oraz gromadzi przykłady tego typu problemów. Druga kolumna wskazuje reprezentację [%] problemu danej kategorii w stosunku do liczby wszystkich respondentów. W ostatniej kolumnie podano, dla której grupy PRM dana kategoria ma zasadnicze znaczenie, tj. które grupy PRM wskazywały najczęściej na dany problem.

Ze względu na największe trudności w mobilności warto na początek wyodrębnić odpowiedzi osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich, które stanowiły czwartą część uzyskanych odpowiedzi (25/103 spośród ankiet, tj. 24%). Spośród tych respondentów większość (76%) korzystała z wózków ręcznych, a tylko 24% osób z wózków elektrycznych. Dla omawianej grupy osób niepełnosprawnych niezbędne są w transporcie zarówno przystosowane pojazdy, jak i ciągi komunikacyjne, pozwalające dotrzeć do wybranego środ-

ka transportu. Toteż odnotowano, że w kategorii największych problemów z wykorzystaniem transportu publicznego przez osoby na wózkach inwalidzkich, wielu respondentów wskazało na niewystarczającą liczbę środków transportu dostosowanych do potrzeb tej grupy pasażerów. Czasem muszą oni wręcz rezygnować z podróży pociągiem lub autobusem, nie mogąc dostać się do środków komunikacji publicznej. W odpowiedziach zwrócono też uwagę na brak pomocy ze strony kierowcy, cytując stwierdzenia kierowców, że pasażer na wózku musi mieć opiekuna, aby korzystać z komunikacji publicznej, tymczasem zaś takiego wymogu w regulaminach przewozów publicznymi środkami transportu nie ma. Stwierdzić więc można w świetle uzyskanych odpowiedzi, że powyższa grupa pasażerów nie traktuje transportu publicznego jako przystępnego i przyjaznego dlań sposobu przemieszczania, dlatego – jak podkreślano w ankietach – respondenci często rezygnują z podróży lub korzystają z indywidualnych środków transportu lub taksówek.

W świetle wyników przeprowadzonego badania wskazano jako przyczyny największych problemów występujących w korzystaniu z transportu publicznego przez osoby niepełnosprawne poruszające się na wózkach inwalidzkich następujące zagadnienia:

- nieprzystosowanie pojazdów,
- niedostosowanie infrastruktury transportu,
- braki systemu informacji i komunikacji z pasażerami niepełnosprawnymi.

Pojazdy

Omówienie najważniejszych problemów zaczynamy od kategorii pojazdy.

Struktura wiekowa respondentów



3. Struktura respondentów wg kategorii wiekowej

Respondenci podkreślali, że chociaż jest już lepiej z dostępnością pojazdów niskopodłogowych, to wciąż w użytkowaniu jest wiele pojazdów wysokopodłogowych. Stąd często występującą odpowiedzią w tej kategorii (niedostosowane pojazdy) była trudność wsiadania (wysiadania) do autobusu czy pociągu, konieczność pokonywania wysokich schodów przy wejściu do pojazdu etc. Zwracano też uwagę na niedostosowanie w pojazdach miejsc przeznaczonych dla PRM oraz wąskie przejścia wewnątrz pojazdów, utrudniające lub uniemożliwiające poruszanie się osoby o ograniczonej sprawności ruchowej wewnątrz pojazdu. Do tej kategorii – *pojazdy* - zaliczono najwięcej, bo 29,1% odpowiedzi. Można na tej podstawie stwierdzić, że w odczuciu ankietowanych pasażerów z niepełnosprawnościami niedostosowanie pojazdów jest najważniejszą przyczyną ich problemów podczas podróży środkami transportu publicznego.

Infrastruktura transportu

W świetle wyników badań drugą kategorią, jeśli chodzi o liczbę wskazań w odpowiedziach (25%), jest *niedostosowanie infrastruktury transportu*.

Wskazywano tutaj na bariery architektoniczne, takie jak schody i liczne różnice poziomów oraz brak pochylni lub wind pozwalających pokonać występujące w pieszych ciągach komunikacyjnych różnice wysokości, brak przystosowania budynków dworcowych, w tym zwłaszcza niedostosowane dla PRM przejścia (wejścia) na perony. Wskazywano ponadto na brak chodników, ale również na nierówne chodniki, a nawet na coraz częstsze stosowanie jako nawierzchni pieszych ciągów komunikacyjnych bruku, na którym wózek inwalidzki czy chodzik wykorzystywany przez osobę niepełnosprawną drży i robi dużo hałasu. Tak więc w ocenie osób z niepełnosprawnościami niedostosowanie infrastruktury transportowej to bardzo ważna przyczyna ich problemów w korzystaniu z usług transportu publicznego.

Informacje i komunikowanie

Trzecia wyodrębniona kategoria przyczyn powodujących problemy osób z niepełnosprawnościami w korzystaniu

ze środków transportu publicznego to *braki w systemie informacji i komunikowaniu się z poszczególnymi grupami osób o ograniczonej sprawności ruchowej*. Wskazywano w ankietach na brak rzetelnej informacji, niedostateczną dostępność serwisów internetowych z pełną informacją o ofercie przewoźników, brak komunikatów głosowych w komunikacji miejskiej np. we Wrocławiu, kiepską jakość komunikatów głosowych w pociągach czy brak personelu znającego język migowy. Podkreślono też trudności w komunikacji pasażerów niedosłyszących i głuchych oraz niewidzących i niewidomych. W poprawie i przystosowaniu systemu informacji oraz komunikowania się z pasażerami z niepełnosprawnościami upatrywać można rozwiązanie wielu problemów tej grupy pasażerów w przyszłości.

Przesiadki – technologia transportu

Kolejna wyraźnie wyodrębniona w odpowiedziach respondentów kategoria (9,7% wskazań w ankietach) problemów ważnych dla PRM związanych z realizacją ich potrzeb transportowych, dotyczy *przesiadek*. Chodzi zarówno o przesiadki wynikające ze zmiany kolejno wybieranych różnych środków transportu np. autobus - pociąg, jak i konieczne przesiadki wskutek dokonywanej zmiany środka transportu tej samej gałęzi np. autobus - autobus. Respondenci zwracają uwagę na niepewność punktualnego dojazdu do miejsca przesiadki, małą częstotliwość kursów, zwłaszcza środków transportu oznakowanych jako dostosowane do potrzeb PRM co wydłuża całkowity czas podróży przy przesiadkach oraz brak poczucia bezpieczeństwa w podróżach z przesiadkami i niepewność dotarcia na czas do celu podróży. Niedogodności w podróżach złożonych (wymagających przesiadek) dotyczą ogółu pasażerów, ale są one szczególnie uciążliwe dla pasażerów z niepełnosprawnościami, dla których czynność wsiadania/ wysiadania do/ze środka transportu jest z racji różnych ograniczeń w poruszaniu się i – jak wskazano wcześniej – niedostatecznego przystosowania pojazdów do potrzeb PRM, często najtrudniejszym elementem podróży.

Praca i pomoc załogi

Warto zwrócić uwagę na 5,8% wskazań respondentów dotyczących *pomocy i pracy załóg w środkach transportu*. Niestety, uprzejmość personelu (a odczytując intencje takiego zapisu odpowiedzi, bardziej prezycyjnie – jej brak) została tu wskazana jako najważniejszy problem w przemieszczaniu się z osób niepełnosprawnościami. Podkreślano niechęć w udzielaniu pomocy przy wsiadaniu i wysiadaniu z autobusu czy pociągu, wskazywano, że często nie ma pracowników odpowiednio przeszkolonych do obsługi platformy czy rampy. Niestety, zdarza się, że nawet gdy jest odpowiedni personel, to nie reaguje on na prośbę pasażera o pomoc i podróżny PRM musi prosić o pomoc sprawnych pasażerów. Czasem taka osoba napotyka także na odmowę współpasażerów i zdarza się, że autobus lub pociąg odjedzie, zanim dany pasażer uzyska jakąkolwiek pomoc. Podkreślano też, że kierowcy nie zawsze są cierpliwi i wystarczająco uważni np. zatrzymując pojazd zbyt daleko od krawężnika peronu, co uniemożliwia wjazd wózkiem do autobusu. Wyraźnie więc - w świetle tego badania – wykazano niedostateczną wrażliwość zarówno załóg (kierowców, konduktorów), jak i współpasażerów, na potrzeby podróżujących osób z niepełnosprawnościami.

Oznakowane miejsca dla osób niepełnosprawnych w pojazdach

Można natomiast przyjąć, że w świetle wyników przeprowadzonego badania relatywnie dobrze wypadła kwestia miejsc oznakowanych dla osób z niepełnosprawnościami, czyli miejsc zarezerwowanych tylko dla nich. Jedynie niewielki odsetek respondentów (4,9%) wskazało na zbyt małą liczbę miejsc siedzących dla osób z niepełnosprawnościami i wynikającą stąd niedostateczną dostępność miejsc siedzących w transporcie miejskim, ponadto zajmowanie oznakowanych miejsc przez nieuprawnione tzw. osoby zdrowe oraz brak wyznaczenia oznakowanych dla PRM miejsc w komunikacji autobusowej pozamiejskiej. Wydaje się, że wskazane w tej kategorii – w odpowiedziach respondentów naszej ankiety – problemy można stosunkowo łatwo rozwiązać

przez odpowiednie działania przewoźników miejskich i międzymiastowych.

Przewozy autobusami/autokarami

Spośród uzyskanych odpowiedzi wyodrębniono także jako oddzielną kategorię specyficznych problemów w realizacji mobilności przez osoby z niepełnosprawnościami, wskazania dotyczące *organizacji przewozów autobusowych i autokarowych*. Respondenci wskazali jako problem brak skomunikowania linii autobusowych, brak pełnej informacji o ofercie przewoźników autobusowych (różni przewoźnicy, całkowity brak informacji o ofercie wielu z nich) oraz zbyt dużą odległość do przystanków autobusowych.

Inne problemy sygnalizowane w odpowiedziach respondentów

Podobnie w świetle badania wypadł problem *dostępności toalet przystosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami*. Respondenci tylko w kilku przypadkach (3,9%) wskazali na tę kwestię, zwracając zresztą częściej uwagę na fakt, że toalety są brudne, często zamknięte, a także – że są one na dworcach i przystankach odpłatne. Podobnie jak w przypadku oznakowania miejsc, problem ten nie wymaga dużych nakładów dla wyeliminowania go w podróżach osób z niepełnosprawnościami środkami transportu publicznego.

Warto też podkreślić, że *problem rezerwowania przewozu i wymaganego wyprzedzenia czasowego w zgłoszeniu przejazdu osoby niepełnoprawnej* nie okazał się w świetle zebranych odpowiedzi naszych respondentów istotny – zasygnalizowano go tylko w kilku odpowiedziach. Podobnie, sprawa *trudności w realizacji przejazdów związanych z technologią transportu* nie była ekspozowana w odpowiedziach respondentów. Wskazane kłopoty respondentów to niedopasowanie wysokości peronów do schodów pojazdów, problem z dostaniem się do kasownika czy zbyt szybki odjazd autobusu, zanim pasażer niepełnosprawny zdąży zająć miejsce siedzące, a także konieczność dojścia do drzwi przed wysiadaniem z autobusu w trakcie jazdy, aby zdążyć wysiąść na przystanku. Odnotowano też zbyt

krótki dla PRM czas postoju na przystanku.

W trakcie opracowywania wyników ankiety w zakresie pytania: *„Co jest dla Pani/Pana największym problemem podczas podróży przy korzystaniu z transportu publicznego?”*, respondenci przekazali bardzo wiele znaczących uwag ujętych w ostatniej, zbiorczej kategorii: „inne problemy”. Generalnie, zgłaszane problemy dotyczyły zagadnień takich jak: skomunikowanie środków różnych gałęzi transportu, tłok w środkach transportu, ich punktualność, szybkość i częstotliwość oraz stan sanitarny. Obok problemów o charakterze dostępności i techniczno-technologicznym, uwaga respondentów skierowana była także na zachowania współpasażerów, poczucie braku bezpieczeństwa czy asertywność ze strony personelu obsługującego środki transportu.

Kolejna grupa problemów dotyczyła barier architektoniczno-transportowych (które wcześniej, w pytaniach szczegółowych, były także mocno eksponowane) przede wszystkim w przypadku osób na wózkach inwalidzkich. Wskazywano tutaj na nierówności w nawierzchniach chodników, przejść ulicznych, brak wind w punktach transportowych, nieprzystosowanie toalet, brak miejsc na wózki inwalidzkie, wąskie korytarze, trudności z przesiadkami.

Największa grupa respondentów podkreślała uciążliwości związane z zatłoczonymi środkami komunikacji, co często uniemożliwiało im nawet skorzystanie z publicznego środka transportu.

W wypowiedziach przewijał się też często problem stosunku do osób z niepełnosprawnościami innych podróżnych, czasem wręcz ich nieetyczne, aroganckie zachowania, brak życzliwości i chęci pomocy.

Następną pod względem ważności sprawą jest brak dedykowanych miejsc dla podróżnych z niepełnosprawnościami, w tym także na sprzęt im towarzyszący.

W rankingu zgłaszanych problemów dalsze miejsce zajmuje zagadnienie skomunikowania różnych środków transportu, zarówno na poziomie trans-

portu miejskiego (np. skomunikowanie kilku linii autobusowych), jak i relacji transport miejski-pozamiejski (np. linie podmiejskie – dalekobieżne) w układzie wewnątrzgałęziowym i międzygałęziowym (np. pociąg - autobus).

Jako następne co do ważności odnotowano problemy z dostępnością i przepływem informacji. Wskazywano na niedrożne kanały informacyjne, przez które zgłaszany jest przejazd osób z niepełnosprawnościami, co niejednokrotnie skutkowało brakiem zarezerwowanego sprzętu pomocniczego i miejsca, co często prowadziło do konieczności reorganizacji planów podróży i korzystania z droższych opcji, jak np. taksówka.

Kolejna podnoszona przez respondentów sprawa to ceny biletów, szczególnie na krótkich czy bardzo krótkich odcinkach, których podróźni z niepełnosprawnościami nie są w stanie pokonać pieszo.

Respondenci wskazywali też na niską konkurencyjność oferty komunikacji kolejowej. Odpowiedzi wręcz wskazują na brak rozeznania w ofertach różnych operatorów działających na rynku przewozów kolejowych.

Reasumując, można stwierdzić, że najbardziej uciążliwe zjawiska dla podróżnych z niepełnosprawnościami to: tłok, niska czasowa dostępność do usług, brak pewności realizacji potrzeb komunikacyjnych, niska jakość infrastruktury i czynniki natury społecznej, jak stosunek współpodróżnych i personelu do osób PRM.

W odpowiedziach w kategorii „**Inne**” często zatem powtarzały się problemy podnoszone w wypowiedziach zakwalifikowanych do wcześniej wyodrębnionych i omówionych kategorii. Świadczy to o dużej wadze tych problemów i wyuczuleniu osób z niepełnosprawnościami na ich obecność w życiu codziennym oraz presji (oczekiwania) co do usprawnienia podnoszonych kwestii.

W kolejnym numerze Przeglądu Komunikacyjnego przedstawione zostaną wyniki badań dotyczące przywoływanych problemów w Republice Czeskiej. Zawarte też tam będą ogólne wnioski wynikające z przeprowadzonych badań i analiz porównawczych w zakresie naj-

istotniejszych problemów występujących w systemach transportu publicznego obu krajów z punktu widzenia PRM. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Akinci, Z. 2015. Research of the Development and Supply of Accommodation Enterprises in the Scope of Accessible Tourism in the Region of Antalya. *Asian Journal of Humanities and Social Studies*. Vol. 3 (6). 2015. ss. 525-535. ISSN 2321-2799.
- [2] Balcerzak-Paradowska B. 2002. Sytuacja osób niepełnosprawnych w Polsce, Raport Instytutu Pracy i Spraw Socjalnych, Warszawa.
- [3] Bergel, I. 2001. Handicapped Persons in the Transport Policy of the Polish State, Conference proceedings, Wolumen 1. TRANSED 2001, Warsaw, Poland 2-5 July 2001.
- [4] Bergel, I. 2004. Assessment of adjusting the public transport in Poland to the needs of handicapped persons at the threshold of accession to the European Union. The 10-th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disable People. TRANSED 2004. Hamamatsu – Japan. May 23-26, 2004.
- [5] Bergel, I. 2005. Assessment of Adjusting the Public Transport in Poland to the Needs of Handicapped Persons. *Studies and Works of Collegium of Management and Finance*, Volume 53, Warsaw School of Economics.
- [6] Bergel, I. 2007. Standardy europejskie obsługi transportowej osób niepełnosprawnych w polityce transportowej Polski. Praca wykonana w ramach badań własnych SGH, Warszawa.
- [7] Bergel, I. 2007. Les personnes ayant une déficience et les transports aériens. The 11-th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disable People. TRANSED 2007. Montreal – Canada. May 18-22, 2007.
- [8] Bergel, I. 2013. Prawa pasażerów niepełnosprawnych w polskim systemie transportowym w świetle regulacji unijnych (ze szczególnym uwzględnieniem transportu lotniczego) W: Wpływ implementacji regulacji w europejskim systemie transportowym na zmiany strukturalne na rynku usług, rozdz. 8. OW SGH, Warszawa 2013, s. 190-210.
- [9] Bergel, I., Marciszewska, E. 2016: Zwiększenie dostępności do środków ułatwiających mobilność oraz umożliwiających korzystanie z transportu, informacji i komunikacji Opracowanie w projekcie PFON: „Przygotowanie przez organizacje reprezentujące osoby niepełnosprawne diagnozy o charakterze społecznym i polityczno-prawnym dla opracowania założeń do nowej ustawy o polityce wobec osób z niepełnosprawnościami”. PFON, s. 1-55.
- [10] Kodeks dobrego postępowania przy obsłudze osób z ograniczoną możliwością poruszania się drogą lotniczą. 2008. Dostęp z: http://www.katowice-airport.com/download/kodeks_dobrego_postepowania_pl.pdf.
- [11] Królak, P. 2015. Ergonomiczna analiza pasażerskich wagonów kolejowych ze szczególnym uwzględnieniem wymagań podróżujących osób niepełnosprawnych i osób starszych. *Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej. Organizacja i Zarządzanie*, (64), s. 73-82.
- [12] Marciszewska, E., Pieriegud, J. 2009. Benchmarking and Best Practices in Transport Sector. Warsaw School of Economics Publishing. Bergel, I.: Quality of services in the carriage of disabled persons in the Polish air transport and the European and world standards. Warsaw, 2009.
- [13] Matuška, J. 2009. Bezbariérová doprava. Institut Jana Pernera, Praha. 2009.
- [14] Matuška, J. 2011. Veřejná doprava a osoby na vozíku. Celostátní průzkum. 2011.
- [15] Nicklas, J. P. G., Schlüter, N., Schnieder, L., Winzer, P. 2015. Entwicklung einer anforderungsgerechten Mobilitätsassistenten für in ihrer Mobilität eingeschränkte Reisende. *Qualitätsmethoden im Diskurs zwischen Wissenschaft und Praxis*, 18, s. 229-243.
- [16] Poliński, J. 2012. Projektowanie uniwersalne dostosowanie kolei do przewozu osób niepełnosprawnych. Instytut Kolejnictwa. Warszawa. 2012.
- [17] Poliński, J., Ochociński, K. 2013. Selection and application of the touchable elements for blind and people in the Warsaw underground. *LogForum*, 9(4), s. 239-246.
- [18] Rights of Passengers with Reduced Mobility in V4 Countries. Project No. IVF 11420036. Pardubice – Warsaw – Žilina – Budapest. 2014-2015.
- [19] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
- [20] Sramkova, Z. 2005. I will go where I want to, and not only where I can. In: *Proceeding of conference Mobility without Barriers*. p. 36. Praha, 26.-27.5. 2005.
- [21] Šafaříková, B. 2008. Problematika cestování handicapovaných se zaměřením na dopravu a ubytování. *Bakalářská práce*. Univerzita Hradec Králové.
- [22] VDV. 2012. Barrierefreier ÖPNV in Deutschland – Barrier-Free Public Transportation in Germany. VDV-Förderkreis: Köln.
- [23] Wolfram, Ch., Pfeiffer, N. 2012. Blindness and Low Vision in Germany 1993 – 2009. *Ophthalmic Epidemiology*, 19(1), s. 3-7.
- [24] Wysocka, A., Kłos-Adamkiewicz, Z. 2013. Aspekty bezpieczeństwa, mobilności osób niepełnosprawnych oraz prawa użytkowników transportu. *Zeszyty Naukowe. Problemy Transportu i Logistyki/Uniwersytet Szczeciński*, (24), s. 149-161.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jako instrument kształtowania rynku przewozów pasażerskich w Polsce

Plan for sustainable development of collective public transport as a tool to shape the passenger transport market in Poland



**Małgorzata Klaudia
Kozłowska**

Magister, adwokat

*Doktorantka w Zakładzie Prawa
Administracyjnego Wydziału
Prawa, Administracji i Ekonomii
Uniwersytetu Wrocławskiego*

m.kozlowska86@wp.pl

Streszczenie: Zbiorowy transport publiczny nabiera coraz większego znaczenia jako czynnik równoważący funkcjonowanie różnych środków przewozowych. Publiczny transport zbiorowy może być realizowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w strefie transgranicznej, w transporcie drogowym i transporcie kolejowym, transporcie morskim oraz w żegludze śródlądowej. Instrumentem, za pomocą którego kształtuje się na danym terenie sposób wykonywania publicznego transportu zbiorowego jest plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Plan transportowy jest aktem prawa miejscowego. Określa on zasady organizacji, funkcjonowania i finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym przez co postrzegany jest jako instrument kształtowania rynku przewozów pasażerskich w Polsce.

Słowa kluczowe: *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego; Plan transportowy; Publiczny transport zbiorowy*

Abstract: A collective public transport becomes increasingly important as a factor in balancing the functioning of the various means of transport. The public transport can be carried out on Polish territory and in border areas, in road and rail transport, maritime transport and inland waterway. A plan for sustainable development of collective public transport is an instrument which determine a way how to perform a public transport in a certain area. A transport plan is an act of local law. It determines the rules of organization, operation and financing of regular passenger transport in the public transport by which is regarded as a tool to shape the passenger transport market in Poland

Keywords: *Plan for sustainable development of collective public transport; Transport plan; Collective public transport*

Transport stanowi fundament gospodarki i społeczeństwa, albowiem mobilność jest niezwykle ważna dla funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz dla jakości życia obywateli, którzy mogą swobodnie podróżować. Mobilność stanowi część codziennej aktywności człowieka związanej z wyborem celu, czasu i trasy podróży, a jeszcze szerzej z dokonaniem „wyborów życiowych” powiązanych z podróżowaniem (miejsce pracy, zamieszkania, fakt założenia rodziny). Mobilność, na którą niebagatelny wpływ ma sposób organizacji transportu, to zachowania podlegające świadomemu kształtowaniu – zarówno przez uczestnika ruchu (osoby wykonującej podróż), jak i przez „elementy zewnętrzne” – zarządzających transportem (w tym infrastrukturą), zarządzających danym obszarem i innych uczestników (użytkowników) systemu transportu. [1]

Efektywny zbiorowy transport publiczny jest warunkiem koniecznym do zachowania dobrobytu danego regionu. Jest on bowiem kluczem do zmniejszenia zatłoczenia dróg, ograniczenia emisji spalin, tworzenia nowych miejsc pracy oraz przyspieszenia wzrostu gospodarczego. [2]

Od 7 lat w Polsce organy władzy samorządowej opracowują podstawowe zasady i plany dotyczące funkcjonowania zbiorowego transportu publicznego na danym obszarze. Działania takie można nazwać polityką transportową regionu: miasta, gminy, powiatu, województwa, która stanowi istotny obszar polityki gospodarczej państwa.

Narzędziem pomagającym zaprojektować sprawnie działający transport publiczny w regionie, odpowiadający oczekiwaniom danej społeczności lokalnej, a nadto uwzględniającym potrzebę zintegrowania środków lo-

komocji, ich modernizacji i rozbudowy jest plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Plan, aby był postrzegany jako efektywny instrument kształtowania rynku przewozów pasażerskich w Polsce, musi uwzględniać wszystkie niezbędne, narzucone przez ustawę elementy w odniesieniu do potrzeb lokalnych. Jak zauważa bowiem M. Kruszyna od jakości tych dokumentów zależą losy komunikacji publicznej [3], a co za tym idzie polityka mikroekonomiczna regionu, rozwój terenów zurbanizowanych, a nadto szeroko rozumiana polityka gospodarcza państwa.

W artykule zaprezentowane zostało czym jest zbiorowy transport publiczny i dlaczego należy dążyć do jego zrównoważonego rozwoju, jak również scharakteryzowano narzędzie, za pomocą którego kształtowana jest polityka transportowa regionu.

Znaczenie zbiorowego transportu publicznego

Zbiorowy transport publiczny nabiera coraz większego znaczenia jako czynnik równoważący funkcjonowanie różnych środków przewozowych, a nadto stanowi on znaczące zagadnienie gospodarcze, ekonomiczne, społeczne i ekologiczne. „W funkcjonowaniu miast i regionów wypełnia zarówno rolę socjalną (daje możliwość przemieszczania się osobom nie mającym dostępu do innych form transportu), jak i rolę kształtowania zachowań transportowych w kierunku ograniczania ruchu samochodowego w miejscach, gdzie zatłoczenie dróg stwarza problemu funkcjonalne i ekologiczne” [4].

W Polsce zbiorowy transport publiczny i jego rozwój powinny być ponadto postrzegane jako rozwiązanie, które mogłoby przeciwdziałać zwiększającemu się zatłoczeniu dróg. Należy bowiem zauważyć, że wzmożony ruch na drogach i ulicach centrów miast powoduje zatory mające niepożądane skutki takie, jak: wydłużanie czasu podróży, zanieczyszczanie powietrza, wzrost liczby wypadków drogowych, zmiany klimatu. Z przeprowadzonych w 2016 r. badań przez firmę TomTom - znaną z systemów nawigacji samochodowej - wynika, że spośród 390 miast z sześciu kontynentów, aż 12 Polskich miast: Łódź, Lublin, Kraków, Warszawa, Wrocław, Poznań, Bydgoszcz, Trójmiasto, Szczecin, Białystok, Bielsko – Biala i Katowice zostało zakwalifikowanych do jednych z najbardziej zakorkowanych aglomeracji na świecie (rys. 1).

W świetle wyżej przedstawionych danych postuluje się, że „powinno się wykorzystywać wszelkie możliwości mające na celu przeciwdziała-

nie zwiększającemu się zatłoczeniu dróg, które powstaje m.in. w wyniku rezygnacji pasażerów z przejazdów środkami komunikacji zbiorowej na rzecz przejazdów samochodami osobowymi. Jedną z takich możliwości jest sprawny i efektywny transport publiczny, zapewniający dostęp dla każdego podróżnego do transportu publicznego, stanowiącego alternatywę dla motoryzacji indywidualnej” [4]. Transport publiczny, aby mógł skutecznie przyciągać podróżnych wybierających dotychczas transport niepubliczny oraz transport prywatny powinien być względem nich konkurencyjny. Podstawowymi miernikami oceny konkurencyjności transportu publicznego są: czas podróży, koszt przejazdu i jakość usługi przewozowej. Nadto, powinien on uwzględniać oczekiwania danej społeczności lokalnej (gminy, powiatu, województwa) dotyczące zagwarantowania dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zapewnienia dywersyfikacji w zakresie wyboru środka lokomocji, jak również oddania do użytku pojazdów sprawnych technicznie i wyposażonych w urządzenia ułatwiające podróż.

Co więcej, zrównoważony rozwój zbiorowego transportu publicznego i jego zintegrowanie, poprzez ujednolicenie systemów taryfowo – biletowych oraz stworzenie sieci sprawnie funkcjonujących węzłów przesiadkowych, stanowi nie tylko remedium na zatłoczenie miast, ale również prowadzi do zmniejszenia negatywnych skutków oddziaływania transportu na środowisko naturalne, w tym ograniczenia emisji dwutlenku węgla i hałasu.

Pojęcie publicznego transportu zbiorowego

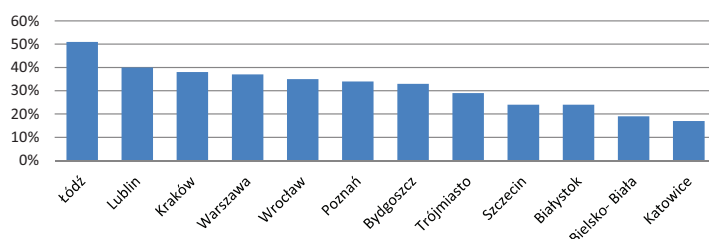
Zgodnie z definicją zawartą w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym [7] (dalej zwana ustawą) przez publiczny transport zbiorowy należy rozumieć powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej (art. 4 ust. 1 pkt 14 ustawy).

Z ustawowej definicji jednoznacznie wynika, że aby dany przewóz mógł być zakwalifikowany jako mieszczący się w ramach transportu publicznego muszą zostać spełnione łącznie trzy przesłanki, a mianowicie musi on być:

- 1) powszechnie dostępny, co oznacza że każda osoba powinna móc z danego środka komunikacji skorzystać, pod warunkiem spełnienia warunków zawartych w regulaminie przewozu,
- 2) regularnie wykonywany, a zatem przewóz powinien odbywać się w z góry określonych i stałych odstępach czasu podanych w ogólnodostępnym rozkładzie jazdy,
- 3) realizowany po określonej linii lub sieci komunikacyjnej, a co za tym idzie przewoźnik musi mieć zagwarantowany dostęp do przystanków komunikacyjnych, tj. miejsc przeznaczonych do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, oznaczonych zgodnie z przepisami.

Tym samym, zbiorowym transportem publicznym nie będzie można nazwać takich przewozów jak przewozy pracowników organizowane przez zakłady pracy, przewozy turystyczne czy też przewozy wykonywane taksówkami, ani transportu prywatnymi samochodami osobowymi.

Publiczny transport zbiorowy może być realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w strefie transgranicznej, w transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, mor-



1. Poziom zatłoczenia wybranych, największych polskich miast oceniony przez TomTom „pod względem różnicy w czasie przejazdu samochodem w tzw. warunkach Free Flow (jazda bez zatłoczenia) oraz rzeczywistego, uwzględniającego aktualne warunki jazdy na drogach lokalnych, wyjazdowych oraz autostradach” [5]. Źródło: TomTom Traffic Index 2016 [6]

skim oraz w żegludze śródlądowej (art. 1 ust. 1 ustawy). Jego organizatorem, a zatem podmiotem zapewniającym funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze, jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu (art. 4 ust. 1 pkt 9 ustawy). Z kolei wykonawcą usługi przewozu w ramach publicznego transportu zbiorowego może być zarówno podmiot publiczny jak i prywatny, czyli samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie (art. 4 ust. 1 pkt 9 ustawy).

Plan transportowy

Instrumentem, za pomocą którego kształtuje się na danym terenie sposób wykonywania publicznego transportu zbiorowego oraz rynek przewozów pasażerskich i zarządza nim, a co za tym idzie kreuje atrakcyjność komunikacji zbiorowej, jest plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (dalej zwany planem transportowym).

Plan transportowy jest aktem prawa miejscowego (art. 9 ust. 3 ustawy) o charakterze strategicznym i wdrożeniowym, uchwalanym przez organ stanowiący danej jednostki samorządu terytorialnego, określającym zasady organizacji, funkcjonowania i finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym. Akt ten reguluje sferę praw i obowiązków obywateli oraz podmiotów administracyjnych i gospodarczych, zaangażowanych w realizację przewozów użyteczności publicznej objętych planem. Stanowi on ramę prawną i merytoryczną dla zarządzania funkcjonowaniem i rozwojem transportu zbiorowego na terenie jednostki samorządu terytorialnego. Podstawą prawną do wydania planu transportowego jest ustawa – art. 9 oraz rozporządzenie w sprawie szczegółowego

zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (dalej zwane rozporządzeniem) [8]. Zgodnie z przywołanym artykułem ustawy opracowanie przez organizatora transportu publicznego planu transportowego może mieć charakter obligatoryjny lub fakultatywny. „Obowiązkiem opracowania planu transportowego mają wszystkie urzędy marszałkowskie, jeżeli planują organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich. W przypadku pozostałych jednostek samorządu terytorialnego (gmina, powiat) lub ich związków (związek międzygminny, związek powiatów, związek powiatowo – gminny, związek metropolitalny), obligatoryjność opracowania planu transportowego dotyczy sytuacji, gdy jednostki te:

- a) planują organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w gminnych lub powiatowych przewozach pasażerskich,
- b) są zamieszkane przez odpowiednią liczbę mieszkańców (gmina co najmniej 50 tys., porozumienie gmin co najmniej 80 tys., związek międzygminny co najmniej 80 tys., powiat co najmniej 80 tys., porozumienie powiatów co najmniej 120 tys., związek powiatów co najmniej 120 tys. mieszkańców)” [4].

Plan transportowy może być opracowany przez danego organizatora publicznego transportu zbiorowego fakultatywnie na obszarze liczącym mniejszą liczbę mieszkańców.

Dokument ten ma charakter średnioterminowy i obowiązuje, w zależności od przyjętych przez operatora założeń, od 10 do 12 lat. Koszty sporządzenia planu transportowego ponosi operator zbiorowego transportu publicznego. Plan transportowy powinien obejmować całość usług publicznego transportu zbiorowego, a zatem usługi użyteczności publicznej i usługi komercyjne, przy czym w części decyzyjnej dotyczy tylko usług zamawianych przez samorząd lokalny, jako usług o charakterze użyteczności publicznej. Jednocześnie zauważyć należy, że plan transportowy nie reguluje usług komercyjnych w zakresie ustala-

nia tras i zasad ich obsługi, ponieważ należy to do domeny wolnej działalności rynkowej, przy czym powinien on uwzględniać sposób oddziaływania na transport publiczny usług komercyjnych i tych o charakterze użyteczności publicznej.

Plan transportowy jako instrument kształtowania rynku przewozów pasażerskich w Polsce

Zgodnie z przepisami ustawy na organizatorze publicznego transportu zbiorowego spoczywa obowiązek planowania i organizowania transportu oraz zarządzanie nim. Wprowadzenie planu transportowego na terenie danej jednostki samorządu terytorialnego oraz jego realizowanie i uaktualnianie wpisuje się w zakres zadań polegających na organizowaniu transportu. Powodów, dla których ustawodawca nałożył na jednostki samorządu terytorialnego obowiązek sporządzenia planu transportowego jest co najmniej kilka, a to:

- 1) rosnący udział transportu indywidualnego w transporcie na najbardziej zurbanizowanych i zaludnionych obszarach,
- 2) potrzeba zwiększenia efektywności i konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego oraz promowania ekonomicznych środków transportu i usług transportowych,
- 3) potrzeba wykorzystania przestrzeni ulicznej do użyteczności mieszkańców przez tworzenie na nich parkingów i stref pieszych czy rowerowych,
- 4) konieczność ukształtowania spójnego, sprawnego, rozbudowanego i zdywersyfikowanego rynku przewozów pasażerskich,
- 5) promowanie zbiorowego przewozu osób,
- 6) poprawa bezpieczeństwa podróży,
- 7) integracja systemu autostrad i ulic przy jednoczesnym zmniejszeniu kosztów budowy i utrzymania infrastruktury transportowej [9].

Aby móc osiągać powyższe cele i zadośćuczynić wymienionym potrzebom trzeba dokonać koordynacji i synchronizacji wielu elementów z różnych

obszarów na różnych szczeblach, czemu właśnie ma służyć plan transportowy będący narzędziem stosowanym do planowania i zarządzania komunikacją publiczną.

Plan transportowy składa się z części tekstowej i graficznej. Powinien on określać w szczególności (art. 12 ust. 1 ustawy):

- 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- 3) przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- 4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- 5) zasady organizacji rynku przewozów;
- 6) pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- 7) przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

„Katalog części składowych planu transportowego nie jest zamknięty. Dlatego każdy organizator może dodać inne elementy, które na jego terenie działania mogą być konieczne, jak np. granice stref miasta dostępnych

jedynie dla ekologicznych pojazdów transportu publicznego (np. zasilanych biopaliwami) ze względu na potrzeby ochrony środowiska lub zabytków. Ale może też szczegółowo opisać linie komunikacyjne, na których będą wykonywane przewozy komercyjne. W części tekstowej powinno znaleźć się uzasadnienie do każdego przyjętego rozwiązania” [10].

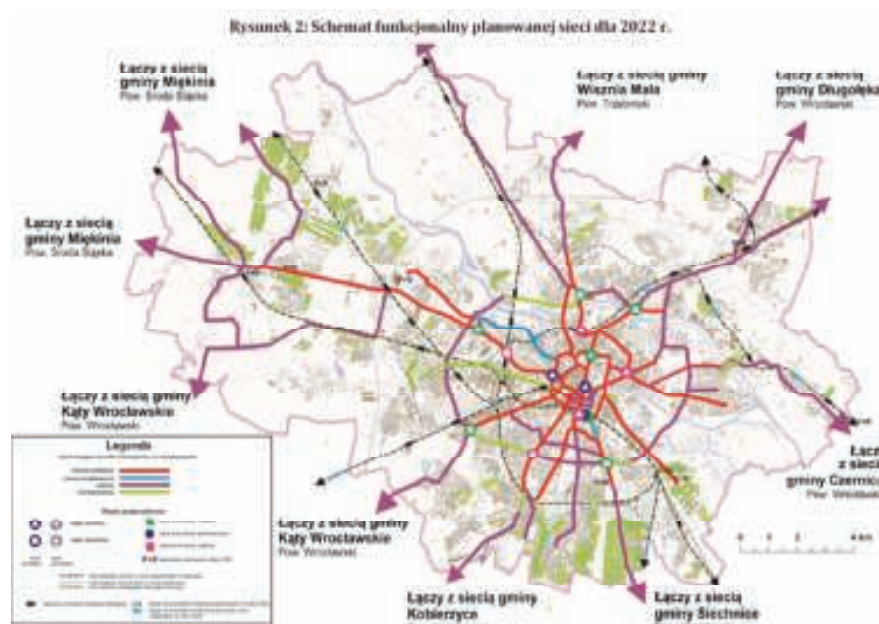
Określenie sieci komunikacyjnej polega na wskazaniu środków transportu zbiorowego, za pomocą których będzie odbywał się transport publiczny na danym terenie (rys. 2). W tej części planu transportowego organizator może ponadto ustalić, której ze świadczonych usług przewozowych przyznaje priorytet w rozwoju, wyznaczyć węzły przesiadkowe i integracyjne, wytyczyć kluczowe korytarze transportu zbiorowego i wskazać najważniejsze węzły transportowe, powiązać transport zbiorowy z ruchem samochodowym, wyznaczyć obszar, w którym ograniczony zostanie transport indywidualny lub niepubliczny, jak również zakres i etapy rozwoju sieci transportu publicznego zbiorowego.

Drugi z zasadniczych elementów planu transportowego, w części tekstowej zawierający ocenę i prognozę potrzeb przewozowych, zgodnie z §

4 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia, powinien uwzględniać lokalizację obiektów użyteczności publicznej, gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym oraz zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Tym samym, organizator publicznego transportu zbiorowego powinien brać pod uwagę nie tylko zrównoważoną politykę inwestycyjną w zakresie rozbudowy i modernizacji taboru, uruchamianie nowych linii przewozu i połączeń, ale również zachodzące na danym terenie zmiany demograficzne i ekonomiczne. Ocena trendów demograficznych obejmuje główne czynniki potencjału ruchowego, związane z grupami społecznymi o zbliżonych zachowaniach komunikacyjnych, po to aby transport publiczny dostosowany był do potrzeb osób o zróżnicowanej strukturze wiekowej oraz osób niepełnosprawnych

Organizator w planie transportowym powinien zawrzeć dane dotyczące przewidywanego finansowania usług przewozowych, a w szczególności informacje o źródłach i formach finansowania publicznego transportu zbiorowego (§ 4 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia). Aby transport publiczny był alternatywą dla transportu indywidualnego i niepublicznego powinien być dla podróżnych atrakcyjny finansowo. Środki przeznaczone na finansowanie transportu publicznego nie powinny pochodzić wyłącznie z kwot uzyskanych ze sprzedaży biletów, ani z podwyżek cen za nie. Zwiększenie pracy przewozowej pojazdów komunikacji miejskiej, rozbudowa nowych linii komunikacyjnych oraz zakup taboru powinno być również finansowane z dopłat jednostki samorządu terytorialnego do wpływów z biletów [11].

Plan transportowy ma stanowić ponadto narzędzie prawne, które poza kształtowaniem rynku przewozów pasażerskich w Polsce, zwiększyłoby efektywność publicznego transportu zbiorowego oraz wprowadziło rozwiązania, które zwiększyłyby atrakcyjność tego transportu i jego konkurencyjność względem transportu indywidualnego i niepublicznego.



2. Przykładowy schemat funkcjonalny planowanej sieci publicznego transportu zbiorowego na 2022 r. dla Wrocławia z uwzględnieniem środków transportu zbiorowego, za pomocą których będzie odbywał się transport publiczny na danym terenie. Wśród dominujących środków transportu w korytarzach kolorem czerwonym oznaczono tramwaje istniejące, niebieskim – tramwaje projektowane, fioletowym- autobusy, a zielonym- tramwaje/autobusy.

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego Wrocławia- projekt [11].

Osiągnięcie powyższych celów realizuje się poprzez określenie w planie transportowym pożądanego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, przewidywanego sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera oraz preferencji dotyczący wyboru rodzaju środków transportu.

Na wybór transportu zbiorowego, jako środka stanowiącego alternatywę dla samochodów osobowych, ma wpływ wiele czynników, jak chociażby: podróż bez przesiadki, niski koszt przejazdu, łatwość zakupu biletu, punktualność kursowania, prędkość i czas przejazdu, dostępność miejsca siedzącego oraz specjalne wymogi dostępności dla osób niepełnosprawnych, dostosowanie rozkładu jazdy do potrzeb pasażerów, stabilność rozkładów jazdy, dostępność informacji, dobra dostępność do przystanków, ochrona przed niedogodnymi warunkami oczekiwania na pojazd, kultura obsługi i przyjazność dla środowiska [11]. Jednocześnie, w ocenie ustawodawcy głównymi czynnikami wpływającymi na atrakcyjność transportu publicznego jest czas podróży, konkurencyjne koszty przejazdów i komfort podróżowania. „Czas podróży można regulować m.in. przez odpowiednią organizację ruchu preferującą pojazdy wykonujące przewóz o charakterze użyteczności publicznej, a także przez integrację różnych systemów transportu. Konkurencyjne koszty przejazdu można osiągnąć przez stosowanie odpowiednich cen i taryf usług przewozowych, a koszty eksploatacyjne współfinansować środkami publicznymi. Odpowiadający potrzebom i oczekiwaniom podróżnych komfort podróżowania można zapewnić przez nowoczesne pojazdy, łatwy dostęp do infrastruktury transportowej oraz przyjazne systemy informacji” [12].

Poza częścią opisową plan transportowy powinien zawierać część graficzną - rysunek przedstawiający sieć komunikacyjną w granicach obszaru, na którym ma się odbywać przewóz o charakterze użyteczności publicznej (§ 5 ust. 1 rozporządzenia). Rysunek powinien zawierać w szczególności określenie skali rysunku w formie lic-

bowej i liniowej, granice administracyjne jednostki samorządu terytorialnego objętej planem transportowym, objaśnienia użytych na rysunku oznaczeń i symboli oraz oznaczenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych znajdujących się na obszarze objętym planem transportowym (§ 5 ust. 2 rozporządzenia).

Podsumowanie

Obowiązek uchwalenia przez jednostki samorządu terytorialnego planu transportowego został po raz pierwszy w prawie polskim wprowadzony w drodze ustawy, która zaczęła obowiązywać od 01.03.2011 r. Przed wejściem w życie ustawy niektóre jednostki samorządowe przygotowywały dokumenty spełniające przybliżone funkcje do planu transportowego, przy czym opracowywano je dobrowolnie. Dokumenty te nie miały statusu prawa miejscowego, chociaż pod względem zakresu i metodologii opracowania wykazywały duże podobieństwa do planu transportowego.

Na świecie i na terytorium Unii Europejskiej „od wielu lat organy władzy rządowej i samorządowej poszczególnych krajów i ich związków opracowują podstawowe zasady funkcjonowania transportu oraz dokumenty prawne (ustawy, dyrektywy, rozporządzenia) wdrażając te zasady w gospodarce i życiu społecznym” [9]. Opracowanie planu transportowego, jako dokumentu polityki transportowej na danym terytorium, ma prowadzić do zastąpienia transportu samochodowego bardziej przyjaznymi środowisku rodzajami i formami transportu oraz do ukształtowania rynku przewozów pasażerskich na określonym obszarze. Osiągnięty przy pomocy planu transportowego zrównoważony system transportowy stanowi mechanizm napędzający gospodarkę, wpływa na ochronę środowiska oraz zmniejszenie zatłoczenia w miastach.

Obecnie żaden plan transportowy na szczeblu wojewódzkim nie spełnia wszystkich wymogów ustawowych wymienionych w art. 12 ustawy i rozporządzeniu (rys. 3). Władze wszystkich województw samorządowych bez

trudu poradziły sobie ze wskazaniem linii komunikacyjnych, na których planowane jest wykonanie przewozów użyteczności publicznej – kolejowych oraz z określeniem standardu przewozów i jakości usług przewozowych. Za zadowalające należy uznać określenie w planach transportowych kwestii dotyczących wskazania linii komunikacyjnych, na których planowane jest wykonanie przewozów użyteczności publicznej – autobusowych, oceny potrzeb przewozowych, przedstawienia gęstości zaludnienia obszaru objętego planem, określenie źródeł finansowania usług przewozowych czy też zasady organizacji przewozów. Jednakże, w większości planów transportowych nie spełniono wymagań dotyczących ustalenia koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu, standardów uwzględniających dostęp do komunikacji publicznej dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej, jak również nie określono prognozy potrzeb przewozowych. Brak zgodności poszczególnych planów transportowych z wymogami prawa wynika zapewne z kazuistyki tego aktu miejscowego. Wskazuje się bowiem, że plan transportowy powinien ograniczać się do rzeczy bardziej generalnych, takich jak zdiagnozowanie stanu obecnego transportu publicznego, zdefiniowanie problemów, wskazanie kierunków i sposobów rozwiązań zaobserwowanych problemów w transporcie oraz ewentualnych wytycznych. [13].

Mimo występujących w planach transportowych mankamentów, działania samorządów należy ocenić pozytywnie, albowiem dają one opcję wyboru pasażerom charakteru podróży oraz środka transportu, zapewniają komfort i możliwość podróżowania osobom starszym i niepełnosprawnym oraz realizują politykę dbałości o środowisko. Współcześnie oferta transportu zbiorowego skierowana jest zarówno do tych, którzy nie mają dostępu do innych środków transportu – poprawiając ich jakość życia - jak i do osób korzystających z transportu indywidualnego – w celu ograniczenia negatywnych, funkcjonalnych i ekologicznych skutków masowej mo-

toryzacji. [14] Z uwagi na fakt, że plany transportowe są obecnie jedynym efektywnym narzędziem do realizacji polityki zrównoważonego transportu zbiorowego i kształtowania rynku przewozów pasażerskich w Polsce, postuluje się aby były one często aktualizowane, a badania je wspomagające wykonywane w regularnych odstępach czasu, a ich tworzenie promowane wśród podmiotów, które nie są do tego zobligowane pod względem prawnym [15].

Zarządzeniem nr 51 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 3 listopada 2016 r. powołano zespół

do spraw opracowania projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Jedyna z zasadniczych zmian ma dotyczyć planów transportowych. Postuluje się wprowadzenie obowiązku opracowania planu transportowego przez wszystkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego (obecnie obowiązek opracowania planu transportowego nałożony został wyłącznie na podmioty wymienione enumeratywnie w art. 9 ustawy). Ponadto, przewiduje się modyfikację zakresu planu transportowego, w którym ma się znaleźć informacja o potokach pa-

sażerskich na każdej linii komunikacyjnej w ciągu doby oraz poszczególnych dniach tygodnia, natomiast linie pasażerskie mają być ujęte w pakiety obejmujące linie rentowne i nierentowne. [16] Z aprobatą należy przyglądać się proponowanym zmianom dotyczącym planów transportowych. Panuje przekonanie, że plany transportowe są szczególnie efektywne w małych gminach. Dzieje się tak, ponieważ można tam bardzo szczegółowo określić sieć komunikacyjną, rozkład przystanków oraz natężenie ruchu pasażerów. [13] Proponowane zmiany będą nakładać na wszystkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego, a zatem nie tylko na gminy powyżej 50 000 mieszkańców, obowiązek uchwalenia planu transportowego. Co więcej, uwzględnienie w planie informacji o potokach pasażerskich pozwoli na projektowanie nowych kursów oraz umożliwi racjonalizację godzin odjazdów środków transportu publicznego, przez co przyczyni się do zwiększenia oferty komunikacyjnej dla podróżnych i jeszcze efektywniejszego funkcjonowania planu transportowego w danym regionie. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Kruszyna M., Dworzec kolejowy jako węzeł mobilności, Przegląd Komunikacyjny 10/2012, s. 34.
- [2] White Paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, COM(2011) 144 final, Brussels 2011.
- [3] Kruszyna M., Niektóre aspekty nowej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, Przegląd Komunikacyjny 1 - 2/2011, s.60.
- [4] Informacja Ministra Infrastruktury i Rozwoju na temat przygotowań do wdrożenia ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym na posiedzeniu Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 3 grudnia 2014 r., Warszawa 2014, s. 2.
- [5] Łódź najbardziej zakorkowanym miastem w Europie, <http://www.>

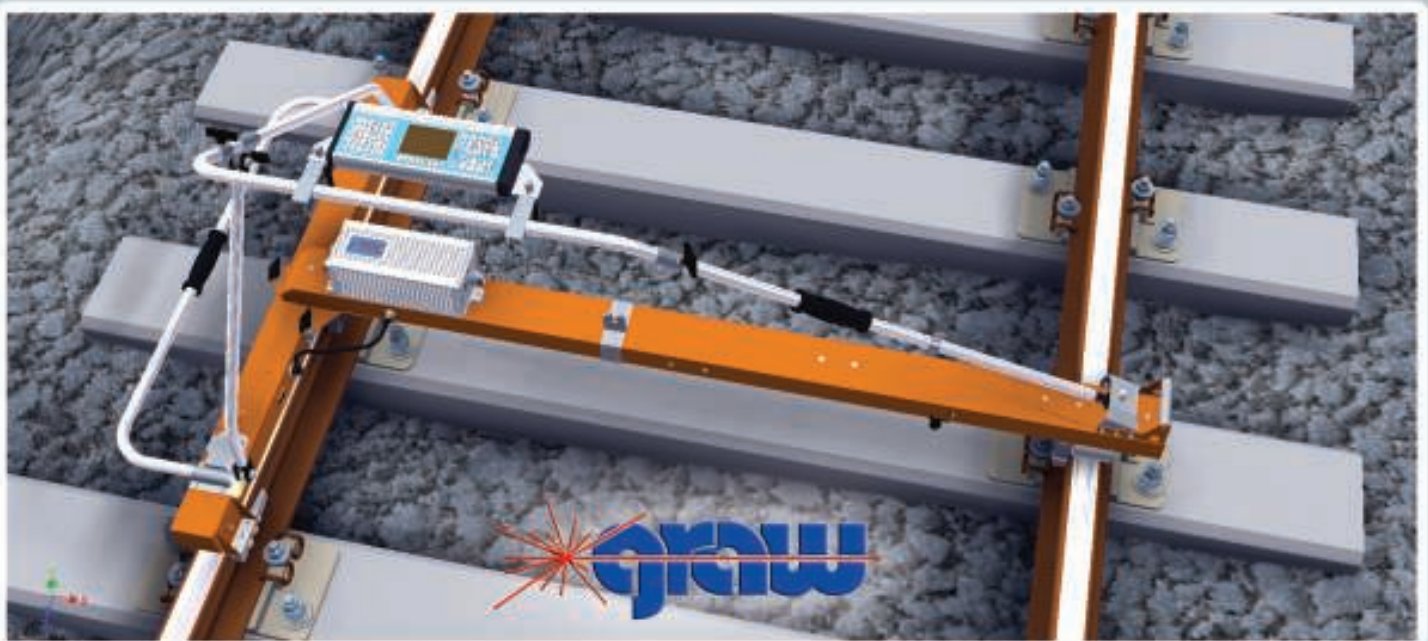
[illegible]

3. Zgodność poszczególnych planów transportowych szczebla wojewódzkiego z wymogami prawa, gdzie + oznacza spełnienie wymagań, - oznacza nie spełnienie wymagań, a +/- oznacza formalne spełnienie wymagań, ale merytorycznie w bardzo małym stopniu. Źródło: Plany transportowe województw w Polsce. zgodność z wymogami prawa, dobre i złe nawyki [17].

- bankier.pl/wiadomosc/Lodz-najbardziej-zakorkowanym-miastem-w-Europie-7244619.html, 10.03.2017 r.,
- [6] TomTom Traffic Index 2016, https://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/list?citySize=ALL&continent=ALL&country=PL, 11.03.2017 r.,
- [7] ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2016.1867 t.j. z dnia 2016.11.18),
- [8] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U.2011.117.684 z dnia 2011.06.08),
- [9] Bieńczyk M., Jakubek A., Kiciński M., Kwaśnikowski J., Plany transportowe w Polsce i innych krajach – zawartość i realizacja, Logistyka 3/2014, s. 515 – 516.
- [10] Kowalski B., Czy plany transportowe są potrzebne?, Railway Business Forum, <http://www.rbf.net.pl/wiecej,Czy-plan-transportowe-sa-potrzebne,736>, 14.03.2017 r.
- [11] Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego Wrocławia-projekt, listopad 2016, <http://bip.um.wroc.pl/arttykul/127/21057/konsultacje-w-sprawie-planu-zrownowazonego-rozwoju-publicznego-transportu-zbiorowego-wroclawia-plan-transportowy>, 14.03.2017 r.
- [12] 2916- uzasadnienie projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, s. 2- 3, [http://orka.sejm.gov.pl/Druki6ka.nsf/0/.../\\$file/2916-uzasadnienie.doc](http://orka.sejm.gov.pl/Druki6ka.nsf/0/.../$file/2916-uzasadnienie.doc), 09.03.2017 r.
- [13] Chmurki M., Kondycja Publicznego Transportu Zbiorowego, Senacki Zespół Infrastruktury, Kancelaria Senatu, Warszawa 2013, s. 18.
- [14] Świątecki P., Publiczny transport zbiorowy, Przegląd Komunikacyjny 5-6/2011, s. 75.
- [15] Bieńczyk M., Jakubek A., Kiciński M., Kwaśnikowski J., Plany transportowe w Polsce i innych krajach – zawartość i realizacja, Logistyka 3/2014, s. 520.
- [16] Karolak A., Informacja z posiedzenia zespołu ds. opracowania projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 28.02.2017 r., <http://igkm.pl/ftp/dok/201703/1.pdf>, dostęp 17.08.2017 r.
- [17] Ryteł K., Plany transportowe województw w Polsce, zgodność z wymogami prawa, dobre i złe nawyki, Raport nr 2/2015, Warszawa 2015.

REKLAMA

TOROMIERZ INERCYJNY iTEC Dokładny pomiar strzałek



www.graw.com

Działalność jednostek samorządu terytorialnego w zakresie rozwoju lokalnego transportu kolejowego

The activities of local governments units in the field of a development of local railway transport



Małgorzata Klaudia Kozłowska

Magister, adwokat

Doktorantka w Zakładzie Prawa Administracyjnego Wydziału Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego

m.kozlowska86@wp.pl



Karol Kalinka

Magister

Doktorant w Zakładzie Prawa Administracyjnego na Wydziale Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego

karol.kalinka@gmail.com

Streszczenie: W ostatnim czasie rozwojem lokalnego transportu kolejowego zaczynają interesować się przedstawiciele samorządów terytorialnych różnego poziomu. Władze samorządu terytorialnego, upatrują w rozwoju infrastruktury kolejowej szansę na rozwój lokalnego transportu zbiorowego. Jednocześnie, rozwój infrastruktury kolejowej pociąga za sobą dalsze, korzystne dla regionu inwestycje. Samorządy terytorialne, korzystając ze środków unijnych, planują w bezpośrednich okolicach obiektów infrastruktury kolejowej, szereg inwestycji skutkujących poprawą jej jakości, dostępności oraz wygody użytkowników. Tym samym rozwój lokalnego transportu kolejowego wpływa pozytywnie na dynamiczny rozwój regionu i zwiększenie jego atrakcyjności inwestycyjnej.

Słowa kluczowe: Jednostka samorządu terytorialnego; Transport kolejowy; Kolej; Prawo

Abstract: Recently, the representatives of local governments units are becoming interested in a development of local railway transport. The authorities of the local governments units perceive in the advancement of railway infrastructure an opportunity for the development of local public transport. At the same time, the growth of railway infrastructure entails further, suitable investments in the region. The local and regional authorities, using EU funds, plan in the direct vicinity of railway infrastructure, a number of investments resulting in the improvement of its quality, accessibility and convenience. Thus, the development of the local railway transport has a positive effect on the dynamic development of the region and increase its investment attractiveness.

Keywords: Local government unit; Railway transport; Railway; Law

Obecnie samorządy terytorialne w coraz większym stopniu interesują się rozwojem lokalnego transportu publicznego, w tym w szczególności - lokalnego transportu kolejowego. Zasadniczo kwestie związane z transportem kolejowym leżą w gestii państwa – administracji centralnej, jednakże w ostatnim czasie zadania związane z utrzymaniem i rozwojem lokalnego transportu kolejowego przechodzą w ręce samorządu. Kierunek rozwoju lokalnego transportu kolejowego – od państwowego do samorządowego, terytorialnego - zaczął się zmieniać od czasu wejścia Polski do Unii Europejskiej i zmiany polityki myślenia o kolei jako o środku transportu lokalnego. Co więcej, w przyszłości to samorządy przejmą de facto całkowicie zadania związane z rozwojem, rozbudową, funkcjonowaniem i organizacją lokalnych kolei, jako środków transportu

publicznego na danym terytorium. Władze krajowe w coraz większym stopniu interesują się rozwojem zbiorowego transportu publicznego w Polsce, w tym także transportu kolejowego. Mimo, że rozbudowa i modernizacja szeroko rozumianego transportu publicznego nie leżała na przełomie ostatnich kilkudziesięciu lat w głównym nurcie zainteresowania rządzących, tendencja ta zmieniła się po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Z uwagi na napływ w znacznej ilości środków na rozbudowę infrastruktury, pochodzących głównie z programów pomocowych Unii Europejskiej, władze publiczne zaczęły także interesować się rozwojem transportu kolejowego. Należy zauważyć, że mimo, iż w ostatnich latach udział środków transportu kolejowego wobec udziału środków transportu drogowego w transporcie towarowym

zmniejszył się blisko o 1/3, to od niedawna udział środków transportu kolejowego przestał spadać i od kilku lat utrzymuje się na na w miarę stałym poziomie. W przyszłości, przy stale rozwijającej się gospodarce, może to oznaczać zwiększenie zapotrzebowania na usługi transportowe (rys. nr 1).

Co ciekawe, rozwój transportu kolejowego nie leży tylko w obszarze zainteresowań władz centralnych i władz administracji rządowej. W ostatnim czasie coraz częściej rozwojem w szczególności lokalnego transportu kolejowego zaczynają interesować się przedstawiciele samorządów terytorialnych różnego poziomu. Dobrze zorganizowana i sprawna sieć kolejowa na obszarze działania danej jednostki samorządu terytorialnego stanowi bowiem szansę na dynamiczny rozwój regionu. Zasadniczo, za organizację transportu kolejowego



1. Wzajemny udział środków transportu kolejowego i drogowego w Polsce (mln tkm). Źródło: GUS, Eurostat, UTK, Analiza A.T. Kearney, Przewozy towarowe w Polsce, Raport Kolejowe przewozy towarowe w Polsce – wzrost w trybie warunkowym [1]

odpowiadają władze centralne, a w szczególności rząd oraz Minister Infrastruktury i Budownictwa. Władze centralne odpowiadają również za utrzymanie i rozwój najistotniejszych szlaków kolejowych w Polsce. W tej mierze głównym centralnym organem administracji publicznej jest Minister Infrastruktury i Budownictwa, który wraz z podległym mu resortem odpowiada za transport.

Rząd odejmuje również działania planistyczne, które zmierzają do rozwoju infrastruktury kolejowej na terenie całego kraju, bądź dotyczą transportu towarowego. Doskonałym przykładem jest tutaj choćby przygotowany dla władz centralnych w 2013 r. raport nt.: „Kolejowe przewozy towarowe w Polsce – wzrost w trybie warunkowym” [1]. Do niedawna realizowany był „Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych”, który określał kierunki inwestycji w narodową infrastrukturę kolejową. Wskazywał on działania w zakresie modernizacji istniejących linii oraz budowy nowych odcinków, w celu zwiększenia dostępności i poprawy jakości transportu kolejowego [2]. Obecnie obowiązującym programem przyjętym przez rząd jest „Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku” (dalej: KPK), który obejmuje inwestycje na liniach kolejowych, które dofinansowane są przez ministra właściwego do spraw transportu [3].

Środki na dalsze inwestycje taborowe w regionach w latach 2016–2020 ma również zapewnić nowelizacja ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym [4]. Wsparcie dla inwestycji, m.in. taborowych, dla poszczególnych województw określono na poziomie 110 mln zł rocznie, a największym beneficjentem tych środków będą województwa najsłabsze ekonomicznie i najbardziej zaludnione (rys. nr 2). Oznacza to, że takie woje-

wództwa jak dolnośląskie i mazowieckie nie dostaną dofinansowania z Funduszu Kolejowego [5].

Należy zaznaczyć, że obecnie na kolej przeznaczane się największe środki od lat. Władze centralne, zgodnie z KPK wskazują, że Polska otrzymała deklaracje wsparcia (alokacji środków) z budżetu UE dla perspektywy 2014–2020 w wysokości 42,8 mld zł na inwestycje kolejowe [6], przy czym znaczną większość tych środków pochłonią inwestycje realizowane z budżetu centralnego. Głównym dysponentem większości tych środków pozostaje PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., które są głównym zarządcą linii kolejowych w Polsce [7].

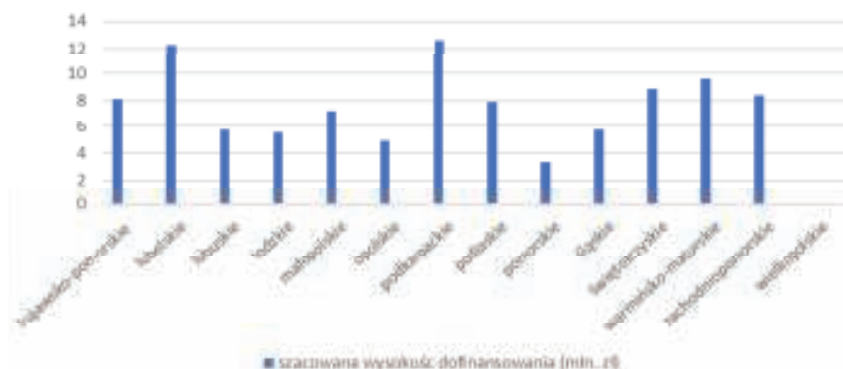
Jednakże rozwój i rozbudowa infrastruktury kolejowej, w ostatnich latach, stanowi przedmiot zainteresowań nie tylko władz centralnych i podległych im podmiotów, ale również jednostek samorządu terytorialnego. To właśnie jednostki samorządu terytorialnego różnego szczebla odpowiadają za działania planistyczne i rozwojowe mające służyć prosperie lokalnego transportu kolejowego.

Władze samorządu terytorialnego, w szczególności województw, ale też niektóre gminy (lub związki międzygminne) upatrują w rozwoju infrastruktury kolejowej szansę na rozkwit lokalnego transportu zbiorowego i

możliwość szybszego, ekonomicznego, ekologicznego i bezpiecznego skomunikowania swojego regionu.

Gmina jako organizator publicznego transportu kolejowego

Zgodnie z art. 6 ust 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (dalej: u.t.k.) [8] linie kolejowe dzielą się na: linie o znaczeniu państwowym oraz na linie pozostałe. Należy wskazać, że z budżetu państwa jak i innych funduszy pochodzących od centralnych organów administracji publicznej, finansowane są głównie inwestycje, które wynikają z umów i porozumień międzynarodowych, inwestycje, remonty, eksploatacja i utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym oraz przygotowanie i realizacja inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym. Natomiast pozostałe inwestycje obejmujące linie kolejowe, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2 u.t.k. (które nie posiadają statusu „znaczenia państwowego”), finansowane są przez ich zarządcę, bądź też mogą także być dofinansowywane z budżetu jednostek samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł. Dofinansowanie z budżetu jednostek samorządu terytorialnego następuje najczęściej w formie dotacji.



2. Środki w milionach złotych jakie zostaną przeznaczone z budżetu państwa na dalsze inwestycje taborowe dla poszczególnych regionów kraju w latach 2016–2020. Raport - analiza rynku przewozów pasażerskich [5].

Gmina jako podstawowa jednostka samorządu terytorialnego ma przez ustawodawcę nałożony szereg obowiązków związanych z wykonywaniem określonych zadań publicznych na rzecz swoich mieszkańców. Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym [9] zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy. Pojęcie zadania własnego zostało rozwinęte przez ustawodawcę jako odnoszące się do jego wykonania zgodnie z treścią ustaw szczególnych [10]. Ponadto, jest to zadanie, które ma charakter lokalny i stanowi bezpośrednią realizację potrzeb społeczności zamieszkującej obszar danej gminy [11]. W świetle przedstawionego stanu prawnego i poglądów nauki prawa administracyjnego, zadania własne podstawowej jednostki samorządu terytorialnego jaką jest gmina, obejmują także sprawy lokalnego transportu zbiorowego, w tym również transportu kolejowego. Obowiązki gminy w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, w szczególności regulujące organizację i funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego o zasięgu lokalnym (na obszarze gmin miejskich, miejsko-wiejskich, wiejskich), określa ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym [12], a także ustawa z 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym [13], czy też ustawa z 15 listopada 1984 r. prawo przewozowe [14]. Głównym obowiązkiem samorządu gminnego w tym zakresie jest zorganizowanie komunikacji miejskiej, z czym wiąże się kompetencja do koordynacji rozkładów jazdy przewoźników, stanowienia przepisów prawa dotyczących przewożenia bagażu, opłat za jazdę bez biletu oraz określenie wysokości opłat za przewóz [15]. Zgodnie z założeniami ustawodawcy, nowe przepisy miały na celu zreformowanie modelu organizacji i funkcjonowania przewoźników w transporcie publicznym, m.in. poprzez wprowadzenie instytucji organizatora oraz operatora publicznego transportu zbiorowego, a także planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Unormowanie kwestii związanych z publicznym

transportem zbiorowym było istotne także ze względu na rosnące znaczenie i promocję tej formy komunikacji (m.in. w kontekście ochrony środowiska i polityki zrównoważonego rozwoju) oraz dynamicznie rozwijający się rynek przedsiębiorców prywatnych, świadczących usługi przewozowe [16].

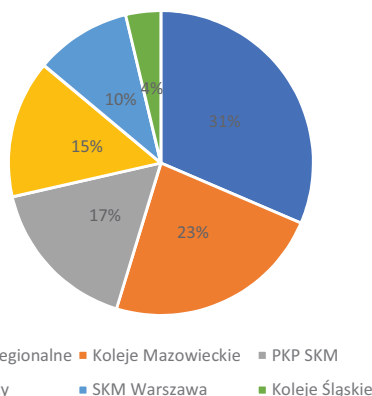
Przewozy kolejowe pełnią rolę przewoźników o charakterze użyteczności publicznej. Jednostki samorządu terytorialnego w związku z wykonywaniem zadań publicznych, a dokładniej w zakresie zapewnienia mieszkańcom dostępu do usług publicznych w zakresie transportu zbiorowego, pełnią rolę tzw. organizatorów transportu zbiorowego. Zgodnie z art. 28 p.u.t.k. organizatorzy publicznego transportu zbiorowego zobowiązani są do zawarcia stosownych umów o świadczenie usług publicznych także z przewoźnikami kolejowymi. Przez umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego należy rozumieć umowę zawartą między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do świadczenia określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej [17]. Do kompetencji jednostki samorządu terytorialnego, będącej jednocześnie organizatorem transportu zbiorowego w zakresie transportu kolejowego, należy zapewnienie jego prawidłowego i sprawnego funkcjonowania na danym obszarze poprzez: planowanie rozwoju transportu zbiorowego, czyli opracowanie tzw. planu transportowego, organizowanie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym [18]. Operatorem publicznego transportu zbiorowego może być samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego [19]. Najczęściej umowy takie zawierane są przez organizatorów publicznego

transportu kolejowego w postaci województw albo ministra właściwego do spraw transportu.

Inne działania gmin w zakresie rozwoju transportu kolejowego

Samorządy gminne oprócz wykonywania zadań własnych związanych z lokalnym transportem zbiorowym również zaczęły podejmować działania związane z rozbudową, rewitalizacją i modernizacją infrastruktury kolejowej. Zgodnie z art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji [20] rewitalizacja stanowi proces wyprowadzania ze stanu kryzysowego obszarów zdegradowanych, prowadzony w sposób kompleksowy, poprzez zintegrowane działania na rzecz lokalnej społeczności, przestrzeni i gospodarki skoncentrowane terytorialnie, prowadzone przez interesariuszy rewitalizacji na podstawie gminnego programu rewitalizacji.

Dobrym przykładem może być tutaj inicjatywa przejmowania przez jednostki samorządu terytorialnego terenów i budynków kolejowych oraz innej infrastruktury kolejowej, w celu ich modernizacji. Zjawisko to w ostatnim czasie przybrało na znaczeniu, ponieważ główny dysponent infrastruktury kolejowej, czyli PKP S.A. w coraz większym stopniu zaczął nieodpłatnie przekazywać na rzecz jednostek samorządu terytorialnego, w tym gmin, nieruchomości, w szczególności grunty z liniami kolejowymi, na których realizowane będą lokalne przewozy pasażerskie [21]. Ponadto, samorządy intensywnie współpracują z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w realizacji wielu przedsięwzięć mających poprawić lokalną infrastrukturę kolejową. Przykładem może być wspólne przedsięwzięcie realizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i miasto Wrocław, polegające na rewitalizacji połączenia kolejowego pomiędzy stacją Wrocław Główny a stacją Wrocław Wojnow, które jest częścią planowanej większej inwestycji polegającej na rewitalizacji linii kolejowej na odcinku Wrocław Sołtysowice – Jelcz Miłoszyce. Projekt ten zakłada budowę nowych stacji i przystanków kolejowych wraz



3. Udział poszczególnych przewoźników w ogólnej liczbie przewiezionych pasażerów w I półroczu 2016 r. Źródło: Raport analiza rynku przewozów pasażerskich [5]

z trasami dojazdu. Inwestycja umożliwi wprowadzenie połączeń do Wrocławia Głównego od wschodniej strony miasta, przez Jelcz Laskowice i Wrocław Brochów [22]. Kolejną egemplifikacją wspólnych działań na rzecz rozwoju lokalnego transportu kolejowego jest, podpisana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i Miasto Stołeczne Warszawa w listopadzie 2016 r., umowa na budowę dwóch tuneli oraz wiaduktu na linii z Warszawy do Sulejówka. Trzy bezkolizyjne przejazdy przez tory kolejowe powstaną w Rembertowie i Wesołej dzięki porozumieniu Miasta Stołecznego Warszawy i PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Będzie bezpieczniej, a kierowcy zyskają lepsze połączenie pomiędzy częściami dzielnic rozdzielonymi torami kolejowymi [23].

Co więcej, samorządy terytorialne - korzystając ze środków unijnych - w bezpośrednich okolicach obiektów infrastruktury kolejowej służącej lokalnemu transportowi zbiorowemu, realizują szereg inwestycji skutkujących poprawą jakości tej infrastruktury, jej dostępności oraz wygody użytkowników, jak budowa parkingów, zatoczek autobusowych z zadaszonymi wiadukami, miejsc do parkowania rowerów w pobliżu dworców i przystanków kolejowych. Doskonałym przykładem może być tutaj gmina Wieliczka, na terenie której „funkcjonują dwie linie autobusowe pełniące funkcję dowozową do transportu kolejowego. Autobusy obsługują pasażerów na trasach: Wieliczka Rynek - Kopalnia - Grajów - Wieliczka Rynek - Kopalnia oraz Wieliczka Rynek - Kopalnia - Byszyce - Wieliczka Rynek - Kopalnia.

Rozkład jazdy autobusów skoor-

dynowany jest z rozkładem jazdy pociągów, a podróż realizowana jest na podstawie jednego biletu” [24].

Województwo jako operator publicznego transportu kolejowego

Zauważyć należy, że samorząd terytorialny nie tylko na poziomie gminy realizuje zadania w zakresie publicznego lokalnego transportu kolejowego. Również województwo, jako jednostka samorządu terytorialnego, jest obowiązana do zawierania umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu kolejowego.

Zgodnie z art. 13 ust 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (dalej: u.s.w.) [25] w sferze użyteczności publicznej województwo może tworzyć spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, spółki akcyjne lub spółdzielnie, a także może przystępować do takich spółek lub spółdzielni. Tym samym, samorządy województw mogą tworzyć spółki samorządowe (spółki akcyjne) w celu realizacji zadań z zakresu kolejnictwa. Pionierem w tej dziedzinie było Województwo Dolnośląskie, które „przejęło na własność lokalne linie kolejowe, z których zrezygnowały PKP S.A., niezainteresowane eksploatacją niewydajnych ekonomicznie linii” [26] czego skutkiem było powołanie do życia w 2008 r. spółki Koleje Dolnośląskie. Koleje Dolnośląskie S.A. zostały utworzone przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego w celu zapewnienia sprawnego systemu kolejowej komunikacji regionalnej [27]. Prężnie działającym organizatorem transportu kolejowego jest województwo Małopolskie, które

w grudniu 2014 r. uruchomiło połączenie w ramach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej na trasie Kraków Główny - Wieliczka Rynek - Kopalnia. Przewozy realizowane są przez powołaną w tym celu spółkę - Koleje Małopolskie sp. z o.o. przy użyciu nowoczesnego taboru [28].

Inne działania samorządów wojewódzkich w zakresie rozwoju transportu kolejowego

Oprócz utworzenia spółek samorządowych w celu rozwoju transportu kolejowego samorządy wojewódzkie podejmują także inne działania, których celem jest rozwój lokalnego transportu kolejowego. Należy wspomnieć, że to głównie samorządy wojewódzkie jako omówieni powyżej organizatorzy publicznego transportu kolejowego, zawierają najistotniejsze umowy o świadczenie usług publicznych z przewoźnikami kolejowymi w zakresie transportu kolejowego.

Ponadto, to samorządy wojewódzkie w głównej mierze biorą na siebie rozwój i wspieranie inwestycji w rozwój infrastruktury kolejowej. Doskonałym przykładem mogą być inwestycje Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego w linię kolejową Wrocław Zakrzów - Trzebnica, która została przejęta przez samorząd w 2007 r. Już w 2008 r. samorząd rozpoczął modernizację nieużywanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od 1999 r. linii kolejowej. Przejęte połączenie kolejowe ma zapewnić sprawny i bezpieczny środek transportu pomiędzy Wrocławiem a Trzebnicą i pozwala efektywniej wykorzystać istniejącą infrastrukturę transportową. Połączenie to wzmocniło także transport publiczny w obszarze aglomeracji wrocławskiej, ułatwiając komunikację mieszkańcom Trzebnicy i stacji pośrednich z Wrocławiem [29].

Podsumowanie

Niewątpliwie działalność jednostek samorządu terytorialnego w zakresie rozwoju lokalnego transportu kolejowego jest niezwykle istotna. To właśnie samorząd, często podejmując się

realizacji inwestycji i projektów, które są nieopłacalne albo nie mają strategicznego znaczenia dla państwa, wychodzi naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców danego terytorium, tworząc, rewitalizując lub uruchamiając strategiczne dla komunikacji zbiorowej połączenia kolejowe. Zarówno wyliczenia ekspertów, jak i statystyki pokazują jednoznacznie, że zwiększa się udział samorządów nie tylko w realizacji inwestycji służących rozwojowi lokalnemu transportowi zbiorowemu, ale także udział lokalnych samorządowych przewoźników kolejowych w ogólnej (także zwykłej - o 5,03% w stosunku do roku 2015) liczbie przewozów pasażerskich [30] (rys. nr 3). ◀

Materiały źródłowe

- [1] Przedmiotowy raport zawiera stwierdzenia i analizy dotyczące rozwoju rynku transportu kolejowego towarowego oraz wpływu określonych działań na wielkość i dynamikę rozwoju rynku w przyszłości. Źródło: <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/3230,KOLEJOWEPRZEWOZYTOWAROWEWPOLSCEWZROSTWTRYBIWARUNKOWYMRA-PORT.html>, 25.03.2017 r.
- [2] Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych obowiązywał w latach 2011 – 2015, po czym został zastąpiony przez Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku, źródło: http://mib.gov.pl/2-Programy_rozwoju_kolei.htm, 26.03.2016 r.
- [3] Dokument ten realizuje strategię przyjętą przez Radę Ministrów, w tym "Strategię Rozwoju Kraju 2020" oraz "Strategię Rozwoju Transportu do 2020 z perspektywą do 2030 roku". Co ważne dokument ten obowiązuje do roku 2023, czyli do momentu, w którym kończy się możliwość dofinansowania projektów w ramach perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2014-2020. , źródło: <http://mib.bip.gov.pl/transport/strategie-i-programy.html>, 01.04.2017 r.
- [4] Tekst jednolity Dz.U. z 2006 nr 12 poz. 61
- [5] Raport analiza rynku przewozów pasażerskich. Źródło: <http://www.kolejnictwo-polskie.pl/wsp%C3%B3%C5%82czesno-%C5%9B%C4%87/przewozy-pasa-%C5%BCerskie/>, 01.04.2016 r.
- [6] Zgodnie z Umową Partnerstwa zawartą pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a KE planowana kwota alokacji na sektor kolejowy wynosi ok. 10,2 mld euro, źródło: <http://mib.bip.gov.pl/transport/strategie-i-programy.html>, 01.04.2017 r.
- [7] PKP PLK S.A. jest spółką z większościami udziałem Skarbu Państwa, zarządzająca ponad 18,5 tys. km linii kolejowych, co stanowi 93 proc. długości sieci w Polsce. Źródło: <http://www.plk-sa.pl/o-nas/>, 29.03.2017 r.
- [8] Dz. U. z 2003 nr 86 poz. 789
- [9] Dz.U. z 1990 nr 32 poz. 191 z póź. zm.
- [10] K. Jaroszyński, art. 7 u.s.g. [w] Ustawa o samorządzie gminnym. Komentarz z odniesieniami do ustaw o samorządzie powiatowym i samorządzie województwa. R. Hauser, Z. Niewiadomski (red.) wyd. C.H. Bek, Warszawa 2011, s. 97 i n.
- [11] Ibidem, s. 89.
- [12] tekst jedn. Dz.U. z 2013 r., poz. 594 ze zm.
- [13] tekst jednolity Dz.U. z 2017 poz. 128
- [14] Dz.U. z 1984 nr 53 poz. 272 z póź. zm.
- [15] K. Jaroszyński, art. 7 u.s.g... s. 96.
- [16] K. Czarnecki, Rola gminy w systemie organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego, „Prawo Budżetowe Państwa i Samorządu” 1(1)/2013.
- [17] M. Pawełczyk, art. 28 p. [w]: Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz, P. Wajda, M. Wierzbowski (red.), Wyd. Wolters Kluwers , Warszawa 2014, s. 478 i n.
- [18] Ibidem, s. 479.
- [19] Ibidem, s. 479.
- [20] Dz.U. z 2015 poz. 1777
- [21] źródło: <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/pkp-chca-wyremontowac-464-dworcow-do-2023-r-52229.html>, 01.04.2017 r.
- [22] źródło: <http://www.gazeta-wroclawska.pl/wiadomosci/a/rusza-miejski-pociag-we-wroclawiu-bilet-za-440-zl-rozklad-jazdy,11940927/>, 01.04.2017 r.
- [23] źródło: <http://wawalove.pl/Dwa-tunele-i-wiadukt-Podpisali-umowe-na-budowe-bezkolizyjnych-przejazdow-w-Rembertowie-i-Weso-lej-a24800>, 01.04.2017 r.
- [24] Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla miasta i gminy Wieliczka, 11.12.2015 r., s.17
- [25] tekst jednolity Dz. U. z 2016 poz. 486 z póź. zm.
- [26] M. Pawełczyk, art. 28 p. [w]: Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz, P. Wajda, M. Wierzbowski (red.), Wyd. Wolters Kluwers , Warszawa 2014, s. 478 i n.
- [23] Dz.U. 2000 nr 84 poz. 948 z póź. zm.
- [24] źródło: <http://www.psmkms.krakow.pl/index.php/ciekawostki/autobusowe-linie-dowozowe-kolei-malopolskich>, 01.04.2017 r.
- [25] tekst jednolity Dz.U. 2016 poz. 573 z póź. zm.
- [26] tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 1578 z póź. zm.
- [27] źródło: <https://www.kolejedolnoslaskie.eu/pl/o-sp%C3%B3%C5%82ce/misja.html>, 01.04.2017.
- [28] Biedrzycka A., Modernizacja Infrastruktury Kolejowej w Polsce, Nowoczesne Budownictwo Inżynierijne, Marzec – Kwiecień 2012, s. 89
- [27] P.W.Zawadzka, art. 38 b [w]: Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz, P. Wajda, M. Wierzbowski (red.), Wyd. Wolters Kluwers , Warszawa 2014, s. 643 i n.
- [28] <http://www.psmkms.krakow.pl/index.php/ciekawostki/autobusowe-linie-dowozowe-kolei-malopolskich>, 01.04.2017 r.
- [29] <http://dsdik.wroc.pl/dsdik/aktualnosci/229-rewitalizacja-linii-kolejowej-wrocaw-zakrzow-trzebnica-rozpoczta.html>, 01.04.2017 r.
- [30]: <http://www.kolejnictwo-polskie.pl/wsp%C3%B3%C5%82czesno-%C5%9B%C4%87/przewozy-pasa-%C5%BCerskie/>, 01.04.2017 r.



REKMA Sp. z o.o.

ul. Szlachecka 7

32-080 Brzeziny

tel. +48 12/633 59 22

fax +48 12/397 52 20

www.rekma.pl

- Dylatacje bitumiczne EMD typ Rekma
- Dylatacje mechaniczno-asfaltowe SILENT-JOINT^{RESA}
- Szczeliny dylatacyjne w nawierzchniach betonowych i asfaltowych
- Naprawa spękań nawierzchni
- Specjalistyczne cięcie nawierzchni betonowych i asfaltowych
- Wypełnianie szczelin dylatacyjnych w torowiskach tramwajowych
- Natrysk środkami hydrofobowymi i hydrofilowymi
- Rowkowanie (grooving) nawierzchni
- Specjalistyczne wiercenie otworów pod kotwy i dyble
- Kruszenie nawierzchni betonowych metodą ultradźwiękową – RMI



SPECJALISTYCZNE PRACE DROGOWE



PN-EN ISO 9001:2009