

Autorzy :
prof. C. Rozkwitalska
prof. W. Suchorzewski - kierownik opracowania
Współpraca:
mgr inż. J. Drozdowicz
mgr inż. K. Kleszczewska
adw. C. Radzewicz
mgr inż. A. Sambor
Konsultacja:
mgr inż. J. Chudzicki
mgr inż. S. Karasek

Raport o stanie komunikacji miejskiej w 1996 roku

Sterowanie i zarządzanie ruchem w komunikacji miejskiej

Raport o stanie komunikacji miejskiej w 1996 roku opracowano na podstawie: {a} odpowiedzi przedsiębiorstw na kwestionariusz Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej (IGKM), {b} dodatkowych informacji otrzymanych od 26 przewoźników i 8 związków i zarządów komunikacji miejskiej, {c} ogólnodostępnych danych statystycznych, w tym roczników statystycznych GUS, {d} innych opracowań dotyczących branży.

Poza zestawieniem i omówieniem danych ilościowych dostępnych w momencie pisania raportu, podano dodatkowe informacje o zmianach jakościowych, osiągnięciach i problemach branży. Szczególną uwagę zwrócono na innowacje i zmiany w zakresie organizacji i zarządzania oraz finansowania komunikacji miejskiej.

Stan prawny i organizacja komunikacji miejskiej

Od 1990 r, kiedy to zaspokajanie potrzeb wspólnoty w zakresie lokalnego transportu zbiorowego stało się zadaniem własnym samorządu terytorialnego, władze centralne (parlament, rząd) poczuły się zwolnione od jakiegokolwiek odpowiedzialności za komunikację miejską. Na nieprawidłowość tej sytuacji zwracano uwagę w wielu opracowaniach krajowych i zagranicznych.

Istniejący stan rodzi poważne problemy tym bardziej, że obowiązujące dotąd ustawodawstwo w wielu dziedzinach nie zostało zmienione i dostosowane do nowej sytuacji. Mimo starań Izby, która wielokrotnie występowała do kolejnych parlamentów i rządów, oraz postulatów zgłaszanych przez samorządy, stowarzyszenia naukowo-techniczne i środowiska specjalistów zajmujących się transportem miejskim, sytuacja nie uległa zmianie także w 1996 roku.

Proces przekształceń organizacyjnych w komunikacji miejskiej rozpoczęty w latach osiemdziesiątych trwa nadal. W 1996 r. uległa zmniejszeniu liczba zakładów budżetowych oraz przedsiębiorstw, na rzecz wzrostu liczby spółek z ograniczoną odpowiedzialnością.

Nadal 12 komunalnych przedsiębiorstw komunikacji miejskiej funkcjonuje w oparciu o przepisy o przedsiębiorstwie państwowym; dla jednego z nich, PKT w Katowicach, organem założycielskim jest wojewoda. W kilku miastach spółki prawa handlowego komunikacji miejskiej wchodzą w skład struktury o charakterze holdingu, obejmującego wszystkie spółki

działające w ramach gospodarki komunalnej

W 1996 r. funkcje organizatora usług przewozowych pełniło 13 jednostek działających jako jednostki lub zakłady budżetowe. Były to 4 związki międzygminne, 7 zarządów transportu lub komunikacji miejskiej i 2 zarządy dróg i komunikacji koordynujące rozwój i funkcjonowanie komunikacji zbiorowej i dróg. W niektórych miastach funkcje organizatora usług przewozowych pełnią odpowiednie wydziały zarządów miast.

Niezależnie od przekształceń form organizacyjno-prawnych prawie we wszystkich jednostkach podejmowane są wysiłki w kierunku zmiany struktur wewnętrznych. Polegają one na podziale dużych jednostek przewozowych na mniejsze np. podział na trakcje, na zajezdnie, na likwidacji części stanowisk lub zespołów oraz na wyodrębnianiu funkcji nie związanych z wykonywaniem zadań przewozowych np. kontroli biletów, utrzymania tras i przystanków. Prace te wykonywane są na podstawie umów - zleceń. Reorganizacje wewnętrzne mają na celu zmniejszenie zatrudnienia i zmniejszenie kosztów eksploatacji.

W celu wykonywania zadań przewozowych na obszarach złożonych z wielu gmin w wielu krajach tworzone są przez państwo związki w trybie obligatoryjnym. W Polsce istnieje możliwość tworzenia dobrowolnych związków międzykomunalnych. Problemy komunikacji międzygminnej są rozwiązywane w różnorodny sposób. W najostrzejszej formie problemy występują w aglomeracjach, zwłaszcza o strukturze policentrycznej (Trójmiasto, GOP). W większości z nich przewozy są realizowane przez wielu przewoźników bez dostatecznej koordynacji. Z komunikacją miejską z reguły nie jest koordynowana komunikacja kolejowa.

Zgodnie z postanowieniami ustawy z 20.12.1996 r. o gospodarce komunalnej, najdalej z dniem 30 czerwca 1997 r., znikną przedsiębiorstwa komunalne jako forma organizacyjna komunikacji miejskiej. Dotyczy to 11 przedsiębiorstw, które z mocy ustawy przekształcone będą w jednoosobowe spółki gminy.

Ustawa przewiduje także możliwość przekształcenia zakładu budżetowego w spółkę na podstawie uchwały rady gminy z odpowiednim zastosowaniem przepisów dotyczących przekształcenia przedsiębiorstw komunalnych. Przekształcenie zakładu budżetowego w spółkę ma już jednak charakter fakultatywny i zależy od woli rad gminy.

Motoryzacja i polityka komunikacyjna w miastach

Szybki wzrost liczby samochodów w miastach powoduje wzrost natężenia ruchu i spadek zapotrzebowania na przewozy komunikacją zbiorową. Jej udział w przewozach spadł z 90-95 % w latach 1970. do średnio 60% w 1996r. Mimo tego spadku, miejska komunikacja zbiorowa w Polsce nadal pełni podstawową rolę w obsłudze przewozów pasażerskich.

Rosnące zatłoczenie ulic, przy zarządzaniu ruchem nie uwzględniającym konieczności priorytetowego traktowania pojazdów komunikacji zbiorowej, stwarza coraz większe trudności w utrzymywaniu punktualności i regularności kursowania autobusów, trolejbusów i pociągów tramwajowych. Spada prędkość przewozu, rośnie zużycie paliwa lub energii elektrycznej oraz kosztów eksploatacji. Przy braku wystarczających środków finansowych na pokrycie rosnących kosztów prowadzi to do spadku częstotliwości kursowania pojazdów, do pogorszenia warunków podróży i dalszego spadku liczby pasażerów.

O wyborze samochodu lub komunikacji zbiorowej decyduje cena paliwa i cena biletu oraz

warunki ruchu. W ostatnich latach relacje tych cen zmieniły się w sposób niekorzystny dla komunikacji zbiorowej. W latach 1989 -1995 cena litra etyliny 94 wzrosła 11-krotnie, a średnia cena jednorazowego biletu tramwajowego 72 razy. Za średnie wynagrodzenie netto można było kupić w 1995 r. około 3 razy mniej biletów jednorazowych normalnych i jednocześnie zakupić 2,5 razy więcej paliwa niż 6 lat wcześniej.

Polityka komunikacyjna samorządów terytorialnych i jej wpływ na komunikację miejską

Rok 1996 przyniósł wiele dowodów wzrostu świadomości samorządów o celowości i możliwości samodzielnego kształtowania polityki transportowej gmin/miast. Nasiliła się tendencja do formułowania tej polityki w postaci akceptowanego przez radę gminy dokumentu precyzującego cele, kierunki rozwoju i zasady funkcjonowania systemu transportowego miasta. Po Krakowie, w którym formalnie określono zasady polityki transportowej w 1993 r., w 1995 r. uchwałę w sprawie polityki transportowej podjęła Warszawa, a w 1996 r. i na początku 1997 r. Białystok i Łódź. Projekty polityki opracowano także dla innych miast, np. dla Częstochowy, Gdyni, Nowego Sącza, Poznania i Szczecina. W wielu miastach wyrazem pozytywnego stosunku władz do komunikacji miejskiej jest przeznaczenie w budżecie większych środków na odnowę i remonty taboru.

Miasta skłaniają się do przyjęcia strategii zrównoważonego rozwoju, która polega na poszukiwaniu kompromisu między celami społecznymi, ekonomicznymi i ochrony środowiska. Podstawowe zasady tej strategii, to: (a) ograniczenie roli samochodu w mieście i nadanie priorytetu transportowi zbiorowemu oraz ruchowi pieszemu i rowerowemu; dotyczy to zwłaszcza centrum miasta, (b) położenie nacisku na rehabilitację i bardziej efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury oraz urządzeń i ich modernizację; dotyczy to zwłaszcza tramwaju, (c) priorytet w ruchu dla transportu zbiorowego, (d) rozszerzanie zakresu stosowania instrumentów fiskalnych: w pierwszej fazie opłat za parkowanie i korzystanie z pasa drogowego, w przyszłości opłat za korzystanie z dróg w najbardziej zatłoczonych rejonach miasta.

Jest oczywiste, że polityka taka jest korzystna dla transportu zbiorowego. Niestety uzyskanie jej akceptacji nie jest łatwe. Środowiska polityczne, opiniotwórcze, są zwykle związane z opcją pro-samochodową, dlatego lansowanie zasad ograniczania roli samochodu budzi w tych środowiskach sprzeciw. Badania wykazują jednak, że opinia publiczna o wiele szybciej niż politycy przyjmuje do akceptującej wiadomości fakty o niemożności pogodzenia w mieście swobody użytkowania samochodu i sprawnego funkcjonowania transportu.

W sumie rok 1996 można jednak uznać za pomyślny w tym sensie, że - po latach niedoceniań przez samorzady spraw polityki transportowej w miastach - utrwaliła się i nasiliła tendencja do jej jasnego formułowania oraz do uznania konieczności priorytetowego traktowania transportu zbiorowego w warunkach rosnącej motoryzacji.

Obsługiwana ludność i przewozy

Miejska komunikacja zbiorowa funkcjonuje we wszystkich miastach o zaludnieniu powyżej 50 tys. mieszkańców oraz w 184 miastach mniejszych. Ogółem objętych komunikacją było 277 miast, co stanowiło 32,2% ogólnej liczby miast. W 31 miastach eksploatowano tramwaje i autobusy, w 5 miastach trolejbusy i autobusy, w Warszawie tramwaje, autobusy i metro, oddane do eksploatacji w dn. 1 kwietnia 1995 r.

W miastach z komunikacją miejską zamieszkiwało 18,8 mln osób. Liczba ta nie zmienia się od 1990 r. W rzeczywistości liczba obsługiwanych mieszkańców jest większa, gdyż podane wielkości nie obejmują ludności zamieszkałej na terenach sąsiednich gmin znajdujących się w zasięgu linii komunikacji miejskiej. Można szacować, że w 1996 r. ludność obsługiwana miejską komunikacją zbiorową była podobna jak w 1995 r. i wynosiła 22 mln osób, co stanowi 57% ludności kraju.

W pierwszych latach okresie transformacji liczba pasażerów przewożonych środkami komunikacji zbiorowej spadła o ok. 33 %, z ok. 9 mld pasażerów w roku 1989 do ok. 6 mld pas. w 1992 roku. Tempo spadku było największe w 1990 r. (spadek o 1,25 mld pasażerów) i w 1991 r. (spadek o 1 mld pasażerów). Od 1992 r. liczba pasażerów utrzymuje się na zbliżonym poziomie, a w niektórych miastach nawet wzrasta. Zahamowanie spadku przewozów jest spowodowane staraniami przewoźników o podwyższenie jakości usług oraz coraz bardziej intensywną działalność marketingową.

Analizowane liczby nie obejmują pasażerów obsługiwanych przez tych przewoźników prywatnych, którzy nie posiadają umów z gminami. Występują tu różne sytuacje. W niektórych miastach i aglomeracjach udział tych przewoźników jest nieistotny, w innych bardzo znaczny.

Środki techniczne komunikacji miejskiej

Według stanu na dzień 31.12.1996 r. przewoźnicy objęci statystyką Izby dysponowali 11.188 autobusami, 3927 tramwajami i 117 trolejbusami (bez liczby trolejbusów eksploatowanych w Gdyni) i 42 wagonami metra. W porównaniu do wcześniejszych lat nastąpił dalszy spadek liczby wszystkich rodzajów środków przewozowych. Największy był spadek liczby autobusów. Zmniejszyła się ona w porównaniu z 1985 r. prawie o 25 %. Liczba tramwajów uległa zmniejszeniu o 14%.

Rok 1996 był rokiem zwiększonych, w porównaniu z poprzednimi latami, zakupów autobusów. Znaczną część stanowiły nowoczesne autobusy niskopodłogowe, których liczba wzrosła w 1996 r. do 482. Stanowią one obecnie 4,3% ogólnej liczby autobusów. Nastąpiła minimalna poprawa struktury wiekowej autobusów (średni wiek spadł z 8,16 lat w 1995 r. do 7,98 w 1996 r.). Mimo zakupu 688 autobusów, ogólny stan taboru autobusowego jest nadal zły. Około 37% autobusów nadaje się do natychmiastowej wymiany, natomiast dalsze 38% będzie wymagać wymiany w ciągu najbliższych lat. Wobec bardzo niewielkich zakupów (66 wagonów, z tego tylko 14 nowych), stan taboru tramwajowego uległ dalszemu pogorszeniu; średni wiek tramwaju wzrósł z 15,1 roku w 1995 r. do 16,12 w 1996 r.

Nadal jest niezadowolający średni stopień wykorzystania taboru w ruchu, który w roku 1996 kształtował się na poziomie 73,2% dla autobusów, 68,0% dla tramwajów i 63% dla trolejbusów. Niskie są także średnie przebiegi autobusów, tramwajów i trolejbusów. Kształtowały się one na poziomie 57,3 tys. km w autobusach, 49,1 tys. km w tramwajach, 66,0 tys. km w trolejbusach.

Na skutek niedostatecznych środków na remonty torów stan techniczny torowisk ulega ciągle pogorszeniu. Wysoki jest nadal udział odcinków, na których obowiązują ograniczenia prędkości. Stan systemów zasilania jest, generalnie, nieco lepszy niż infrastruktury torowej. Wprawdzie i w tym przypadku niedostatek środków finansowych sprawia, że zakres remontów i modernizacji jest wciąż niewystarczający, to jednak obserwuje

się pozytywne trendy, np. rosnącą liczbę systemów zdalnego sterowania podstacjami.

W ostatnich latach w wielu przedsiębiorstwach zainstalowano w pojazdach elektroniczne urządzenia do kasowania biletów, zbierania danych o wielkości przewozów na podstawie biletów jednorazowych oraz gromadzenia informacji o pracy pojazdów na liniach. Systematycznie poprawia się poziom informowania pasażerów. Powszechnie publikowane są, w coraz atrakcyjniejszych formach, rozkłady jazdy, mapy z planami tras i numerami linii. Na wszystkich przystankach komunikacji miejskiej umieszczane są rozkłady jazdy. W około 2000 pojazdów zainstalowano elektroniczne tablice informacyjne. W nowo zakupionych autobusach zainstalowano także około 500 urządzeń fonicznych, służących do podawania informacji o trasie jazdy dla pasażerów wewnątrz wozu

Wdrożone dotychczas lub aktualnie wprowadzane w kilkunastu miastach doskonalsze rozwiązania usprawniające nadzór ruchu obejmują: rozbudowę systemu łączności, instalowanie komputerów pokładowych w autobusach i tramwajach, systemy monitorowania wozów przejeżdżających przez ustalone punkty tras komunikacyjnych.

W kilku miastach wprowadzono automatyczne oddziaływanie przez pojazdy komunikacji zbiorowej na sygnalizację świetlną na pojedynczych skrzyżowaniach.

System finansowania komunikacji miejskiej

Źródłami finansowania komunikacji miejskiej są wpływy ze sprzedaży biletów i, ze względu na szeroki zakres stosowanych ulg, uzupełniająca dotacja ze środków własnych gminy. Uzupełniającym źródłem środków finansowych jest dodatkowa działalność przewoźników. W przedsiębiorstwach realizujących usługi przewozowe na zamówienie gmin, źródłem finansowania jest zapłata za wykonane usługi.

Doświadczenia miast, w których istnieją zarządy transportu miejskiego, wykazały, że wprowadzenie konkurencji pomiędzy przewoźnikami wpływa na poprawę jakości usług przewozowych. Uzyskano realną obniżkę kosztów świadczonych usług oraz stawek płaconych przewoźnikom. Wzrósł stopień realizacji zadań przewozowych, nastąpiła poprawa punktualności i regularności ruchu pojazdów.

W przedsiębiorstwach i zakładach komunikacyjnych stanowiących przedsiębiorstwa użyteczności publicznej, w których zysk nie stanowi ich zasadniczego celu, podstawowym kryterium oceny działalności przewozowej jest poziom odpłatności usług przewozowych, mierzony stopniem pokrycia kosztów wpływami z biletów i innych form działalności.

Przedsiębiorstwa czynią starania obniżki kosztów eksploatacji, jednak ze względu na trwającą nadal znaczną inflację w 1996 roku konieczne było dalsze podwyższanie cen za usługi przewozowe. Jednak o ile w latach poprzednich ceny biletów za przejazdy były zwykle podwyższane kilka razy w ciągu roku, to w 1996 r. ceny uległy zmianie tylko raz i to w większości miast i gmin na początku roku. Na ogół przy ustalaniu cen dążono do utrzymania poziomu cen realnych. Ceny biletów jednorazowych w 1996 r. kształtowały się w zasadzie na poziomie od 0,60 do 0,90zł, podczas gdy w 1995 r. aż w 40 miastach ceny biletów jednorazowych były niższe od 0,60zł. Poza taryfą jednolitą na obszarach 8 miast obowiązywała taryfa czasowa. Dla zachęcenia mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej organy samorządu terytorialnego za propozycją przedsiębiorstw wprowadzają nowe

rodzaje biletów wieloprzejazdowych.

Rok 1996 był pierwszym rokiem działania komunikacji miejskiej od 1990 r., w którym nie uzyskano zmniejszenia deficytowości. Średnia wartość wskaźnika odpłatności była równa 75,1%. Niewielki spadek poziomu odpłatności nastąpił w zarządach i związkach komunalnych (o 1,5 punktu procentowego), natomiast znaczny w przedsiębiorstwach (o 7 punktów procentowych). Poprawę odpłatności z 71,5% do 74,3% odnotowano w spółkach. Najwyższe średnie wskaźniki odpłatności uzyskują przewoźnicy będący zakładami budżetowymi. Jest to m.in. konsekwencją nie uwzględniania w kosztach amortyzacji.

Oceniając stopień pokrycia kosztów komunikacji miejskiej z wpływów za bilety należy dodatkowo wziąć pod uwagę, że w ogromnej większości krajów europejskich poziom odpłatności przez pasażerów jest niższy niż w miastach polskich. I tak np. w 1993 r. wynosił on: w Rzymie - 10%, w Amsterdamie - 25 %, w Paryżu - 33 %, Sztokholmie - 34 %, Wiedniu - 40 %, Frankfurcie - 45 %, Lizbonie - 62 %.

Na wielkość wpływów ze sprzedaży biletów silny wpływ mają uprawnienia do przejazdu za ulgową opłatą lub bezpłatnie. Uprawnienia te regulowane są ustawami, rozporządzeniami i uchwałami rad miejskich. Skala ulg w poszczególnych miastach jest różna. Szacuje się, że w zależności od miasta udział pasażerów korzystających z opłat ulgowych stanowi 40-60% ogółu pasażerów i ma tendencję wzrastającą. Pasażerów uprawnionych do przejazdów bezpłatnych nie rejestruje się. Przedsiębiorstwa oceniają, że pasażerowie ci stanowią od 3 do 10% ogólnej liczby pasażerów.

Szacunkowe obliczenia strat wpływów z tytułu ulg i świadczenia usług nieodpłatnie wykazały, że gdyby wprowadzić system refundacji ulg, to działalność komunikacji miejskiej byłaby rentowna, a w niektórych miastach (zwłaszcza mniejszych) ceny biletów mogłyby być nawet niższe od obecnych.

Zatrudnienie i płace

W porównaniu z zatrudnieniem w 1995 r. wystąpił znaczny jego ogólny spadek, o 9%. Zmianie uległa również struktura zatrudnienia. Najmniej spadła liczba kierujących pojazdami (o 3,5%), zaś największe zmiany wystąpiły w zatrudnieniu pracowników zaplecza technicznego, których liczba zmalała o 10477 osób tj. o 38%.

Przy średniej płacy brutto w kraju w 1995 r. wynoszącej 691 zł, a w 1996 r. - 875 zł, średnie płace w komunikacji miejskiej kształtowały się na poziomie od 57 do 153% średniej krajowej w 1995 r. i od 59 do 157% w 1996 r. W porównaniu do udziału wynagrodzenia w komunikacji miejskiej do średniego w kraju w latach osiemdziesiątych oznacza to spadek poziomu płac. Konsekwencją tego są trudności z pozyskaniem niektórych kategorii pracowników, zwłaszcza kierowców.

Polityka inwestycyjna i remontowa

Brak wystarczających środków powoduje, że zarówno miasta jak i przedsiębiorstwa poszukują różnych możliwości pozyskiwania środków finansowych na inwestycje oraz remonty. Niestety sytuacja prawna gmin i polityka władz centralnych praktycznie uniemożliwia gminom wykorzystanie środków postawionych do dyspozycji przez międzynarodowe instytucje finansowe (Bank Światowy, EBOR, EIB), które wymagają

gwarancji rządowych. Istnieją możliwości zaciągania kredytów w bankach komercyjnych, ale warunki udzielenia tych kredytów są zwykle mniej korzystne.

Nową szansę pozyskania środków na inwestycje stworzyło uzyskanie przez gminy prawa do emisji obligacji. Z szansy tej korzysta coraz więcej gmin. Ze środków uzyskanych ze sprzedaży obligacji realizuje się zakupy taboru komunikacyjnego. Władze samorządowe podejmują coraz częściej decyzje o rozpoczęciu procesu odbudowy taboru. W latach 1990-94 było to niemożliwe z braku środków. Z tego to okresu narosły olbrzymie zaległości.

W niektórych miastach nawiązano współpracę z Państwowym Funduszem Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, który refunduje część kosztów zakupu autobusów niskopodłogowych i mikrobusów dla osób niepełnosprawnych.

Mimo dużego zaangażowania i dążenia władz gmin do jak najlepszego funkcjonowania komunikacji miejskiej brak jest wciąż stabilnych reguł finansowania przede wszystkim odtworzenia majątku, a zwłaszcza taboru. Do tej pory nie przeprowadzono systemowych reform i zmian systemu finansowania nie tylko z tytułu ulg za przejazdy, ale również inwestycji i remontów komunikacji miejskiej. Rozważany w Sejmie system finansowania dróg z dodatkowego podatku paliwowego nie obejmuje komunikacji miejskiej. Jak dotąd nie wykorzystano również możliwości wprowadzenia innych rozwiązań stosowanych w krajach o gospodarce rynkowej.

Inwestycje rzeczowe

Ponad połowa zakładów i przedsiębiorstw informuje o zakupie w 1996 r. autobusów i tramwajów. W niewielkim zakresie podejmowano jednak inwestycje torowe i sieciowe.

W opracowaniu IGKM pt. "Rozwój miejskiej komunikacji zbiorowej w Polsce w latach 1995-2000 ..." (1995) w wariantcie umiarkowanego rozwoju oszacowano, że dla zahamowania i odwrócenia procesu dekapitalizacji taboru rocznie w komunikacji miejskiej należałoby kupować 780-1200 autobusów, 100 tramwajów i 20-30 trolejbusów. Tymczasem w 1996 r. zakupiono, według danych zebranych przez Izbę, 688 autobusów, z czego 623 stanowią nowe autobusy (91%), 66 tramwajów, z czego 14 tramwajów to tramwaje nowej produkcji polskiej, a 52 tramwaje niemieckie o okresie eksploatacji powyżej 25 lat. Nie zakupiono żadnego trolejbusu. Oznacza to, że zakupy autobusów są realizowane w wysokości 88% założonego planu, zakupy tramwajów w 66%, a trolejbusów wcale.

Zakupy obejmowały autobusy wielu producentów. Występuje tendencja do zakupów nowoczesnych autobusów, spełniających normy EURO i zróżnicowanych pod względem pojemności. 51% stanowiły autobusy niskopodłogowe średnio i wielkopojemne, pozostałe to autobusy średnio i wysokopodłogowe. W porównaniu z ubiegłymi latami rośnie udział autobusów o mniejszej pojemności. Ze względu na wysokie ceny nowych autobusów przedsiębiorstwa zdecydowały się na zakup 65 autobusów używanych.

Modernizowano torowiska w Warszawie, Łodzi, Katowicach, Poznaniu i w Grudziądzu, a sieci trakcyjne i podstacje - w Łodzi, Warszawie, Poznaniu, Gdańsku, Toruniu i w Grudziądzu. W Poznaniu kontynuowano w 1996 r. budowę Poznańskiego Tramwaju Szybkiego.

Nakłady inwestycyjne

Według szacunków opartych na niepełnych danych w 1996 r. (łącznie z nakładami na metro) na inwestycje przeznaczono 495 mln złotych, co w porównaniu do 1995 r. oznacza znaczny wzrost, bo o 60%. Największy wzrost nakładów nastąpił w związku z zakupami taboru. Były one o 127% wyższe niż w 1995 r. Udział nakładów na zakup autobusów wzrósł prawie 2-krotnie. Nakłady na infrastrukturę techniczną stanowiły tylko 4,4% ogólnych nakładów. Wzrost nakładów na inwestycje komunikacji miejskiej był jednak wolniejszy niż nakłady na drogi miejskie. O ile w 1994 r. udział nakładów na komunikację zbiorową stanowił 46%, to w 1995 r. już tylko 40%.

Doskonalenie i rozwój komunikacji miejskiej

Jednym z najważniejszych wydarzeń było doprowadzenie do końca realizacji pierwszego odcinka Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST), który oddano do eksploatacji w początku 1997r. . Rok 1996 był także pierwszym pełnym rokiem eksploatacji I linii metra warszawskiego. W 1996r. przewiozło ono ok. 27 mln pasażerów.

W rosnącej liczbie miast prowadzone są ciągłe lub okresowe badania potrzeb przewozowych i badania marketingowe dostarczające podstaw do racjonalizacji układów linii i rozkładów jazdy. W coraz większym zakresie stosowane są komputerowo wspomagane metody planowania linii, rozkładów jazdy, pracy kierowców, przygotowania informacji dla pasażerów itp. Niestety, w niektórych miastach, w których przygotowano propozycje mniej lub bardziej radykalnych zmian w układzie linii i rozkładach jazdy, władze nie mogą zdecydować się na wdrożenie projektów.

Zaostrzana jest nadal kontrola punktualności. Coraz szerzej stosowane są systemy automatycznego nadzoru ruchu. Przy rosnącym zatłoczeniu szczególna waga przywiązywana być powinna do priorytetowego traktowania komunikacji miejskiej w systemach zarządzania ruchem ulicznym. Niestety postęp w tym zakresie jest zbyt wolny. W ostatnim okresie rozszerzenie za -kresu stosowania priorytetów dla komunikacji miejskiej nastąpiło, między innymi, w: Poznaniu (2 skrzyżowania z sygnalizacją aktualizowaną), Wrocławiu i w Krakowie (pierwsze w Polsce odcinki wydzielonego torowiska użytkowane także przez autobusy), Kielce (pas dla autobusów).

Rosnąca liczba miast, których władze sformułowały korzystną dla komunikacji miejskiej politykę transportową, lub dały wyraz pozytywnego stosunku do komunikacji np. przez przeznaczenie środków finansowych na odnowę taboru autobusowego, rokuje nadzieje na wyjście z kryzysu, w jakim znalazła się ta dziedzina w ostatnich latach. Najbliższe lata pokażą, czy przyjęta polityka znajdzie odbicie w konkretnych decyzjach, np. dotyczących finansowania i priorytetów w ruchu i czy zarysowana tendencja wystąpi w większej liczbie miast.

Szczególne znaczenie ma zaobserwowana w ostatnim roku zmiana stosunku władz miejskich do tramwaju, który przez dziesięciolecia traktowany był jako przestarzały, nierozwojowy środek transportu. Przy znacznym udziale odcinków na wydzielonych torowiskach (pow. 70%) atrakcyjność tej komunikacji rośnie ze względu na jej większą niezależność od ruchu ulicznego.

O zauważeniu walorów tramwaju świadczy rozpoczęcie przygotowań do modernizacji wybranych linii w Łodzi i GOP oraz plany budowy linii tramwaju szybkiego w Krakowie.

Dla postrzegania tramwaju duże znaczenie ma zakończenie budowy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju, którego włączenie w istniejący system początkuje modernizację całego układu. W pierwszej kolejności dokonana będzie zasadnicza modyfikacja układu linii i rozkładów jazdy.

Zarządzanie ruchem i sterowanie

W najbliższych latach w kilku miastach zostaną zainstalowane kompleksowe systemy zarządzania ruchem pojazdów komunikacji zbiorowej, o zintegrowanych funkcjach nadzoru i sterowania ruchem. Są to rozwiązania kosztowne i dlatego celowe jest ich stosowanie głównie w miastach dużych i aglomeracjach, tzn. tam gdzie ze względu na skalę przewozów możliwe jest uzyskanie wysokiej efektywności inwestycji.

W szczególności zaawansowane są prace nad tworzeniem komputerowo wspomaganego nadzoru ruchu (KWNR) w Poznaniu. W trybie przetargowym dokonano wyboru rozwiązań technicznych. Zgodnie z przyjętym programem przedsięwzięcia pełne wdrożenie systemu przewiduje się do 2000 r.

Szanse dla komunikacji miejskiej stwarzają także systemy centralnego sterowania ruchem, które planuje wiele miast. Wykorzystanie tej szansy zależy od tego, w jakim stopniu wśród celów stawianych tym systemom znajdzie się uprzywilejowanie pojazdów komunikacji miejskiej. Uprzywilejowanie takie przewidziano, między innymi, w założeniach do projektów systemów centralnego sterowania ruchem w Krakowie, Poznaniu i Wrocławiu.

Podsumowanie

Po trudnym dla komunikacji miejskiej okresie, rok 1996 pozwala na pewien **optymizm**:

1. wystąpiły dalsze oznaki wzrostu zrozumienia wagi komunikacji zbiorowej w samorządach lokalnych przejawiające się, między innymi, w (a) podejmowaniu przez kolejne rady miejskie uchwał w sprawie polityki transportowej, (b) przeznaczaniu coraz większych środków na zakupy taboru i na remonty torów, (c) sięganiu po nowe sposoby finansowania, (d) widocznej zmianie stosunku do istniejących systemów tramwajowych, które są mniej podatne na zakłócenia powodowane przez rosnący ruch samochodowy, (e) rosnącej liczbie przypadków priorytetowego traktowania pojazdów komunikacji miejskiej w zarządzaniu ruchem ulicznym (wydzielone pasy ruchu, wzbudzana sygnalizacja świetlna),
2. zahamowany został spadek liczby pasażerów, a w niektórych miastach odnotowano niewielki wzrost przewozów,
3. nastąpiła dalsza poprawa jakości usług; z badań opinii użytkowników wynika, że przestaje być problemem zatłoczenie wozów i punktualność (z wyjątkiem obszarów, gdzie występuje zatłoczenie ulic); coraz większą wagę przywiązuje się do dawniej nieistotnych wymogów takich, jak czystość, grzeczność obsługi i jakość informacji,
4. rośnie produktywność i efektywność gospodarowania w przedsiębiorstwach jako wynik racjonalizacji struktur organizacyjnych i zarządzania,
5. widoczny jest postęp w systemach taryfowych, oraz metodach nadzoru i sterowania ruchem,
6. dobrze układa się współpraca między przedsiębiorstwami; przy braku opieki ze strony władz centralnych, znaczna część tej współpracy odbywa się w ramach działalności IGKM.

Mimo tych pozytywnych procesów, sytuacja komunikacji miejskiej jest nadal trudna, a w pewnym zakresie nawet pogarsza się. Do **głównych zagrożeń i problemów** należą:

1. rosnący wpływ wzrostu motoryzacji na warunki funkcjonowania komunikacji miejskiej, zwłaszcza autobusowej; zatłoczenie ulic, które do niedawna występowało tylko w centrach dużych miast, występuje obecnie także w miastach średnich i mniejszych; strefy zatłoczenia ulic rozszerzają się, wydłużają się także okresy intensywnego ruchu; przy braku priorytetów dla komunikacji zbiorowej spada prędkość komunikacyjna i rosną trudności w utrzymywaniu punktualności i regularności kursowania; dotyczy to zwłaszcza autobusów,
2. ciągle niewystarczające środki finansowe; przy pewnej poprawie sytuacji w zakresie odnowy taboru autobusowego, nadal starzeje się tabor tramwajowy i trolejbusowy, a tempo wprowadzania nowoczesnych rozwiązań zarządzania ruchem, systemów taryfowych i itp. jest zbyt wolne; nie zmniejszają się zaległości w remontach torów tramwajowych,
3. zbyt ograniczona jest oferta przemysłu; w zakresie autobusów niewystarczająca jest ciągle oferta w kategoriach tańszych pojazdów, w tym zwłaszcza autobusów średniej i małej pojemności (midi, mini); w przypadku tramwajów oferta przemysłu jest jeszcze bardziej ograniczona, co jednak jest w znacznej mierze usprawiedliwione małym aktualnie zapotrzebowaniem na ten tabor i brakiem długofalowych programów zakupów,
4. nierównomierność poprawy jakości usług i efektywności przedsiębiorstw; występują tu znaczne różnice między miastami,
5. nadal nie rozwiązany problem przewozów międzygminnych; tylko w pojedynczych przypadkach ma miejsce współpraca sąsiadujących gmin; ciągle nie udaje się doprowadzić do koordynacji działania PKP, przedsiębiorstw komunikacji miejskiej i międzymiastowej,
6. nierównouprawnienie przewoźników komunalnych i prywatnych działających poza systemem zorganizowanych przewozów; rozwiązanie problemu nieuczciwej konkurencji należy do najpilniejszych zadań w doskonaleniu prawnych podstaw komunikacji zbiorowej,
7. braki kierowców, zwłaszcza w dużych miastach; wiąże się to zarówno z malejącą konkurencyjnością warunków płacowych jak i malejącym bezrobociem,
8. malejąca skuteczność rewindykacji należności za jazdę bez ważnego biletu; jest to konsekwencją niekorzystnych zmian prawnych,
9. stanowisko związków zawodowych, które - mając na względzie doraźne cele - niekiedy odgrywają rolę hamującą w przekształceniach o długofalowych pozytywnych skutkach dla załogi.

Najważniejszy jest jednak problem systemu finansowania komunikacji miejskiej. W okresie od 1989 roku samorządy i przedsiębiorstwa uczyniły wielki ogromny wysiłek dla zmniejszenia obciążenia budżetów publicznych dopłatami do komunikacji zbiorowej. Znaczne zmniejszenie poziomu dopłat, to skutek nie tylko podwyżek cen biletów i poprawy produktywności przedsiębiorstw, ale także rabunkowej polityki w zakresie remontów i odnowy taboru i infrastruktury oraz zaniechania inwestycji modernizacyjno-rozwojowych. Osiągnięty w Polsce poziom samofinansowania się komunikacji miejskiej jest wyższy, niż w krajach Unii Europejskiej i sąsiednich krajach Europy Środkowej.

Postulowane od dawna zmiany systemu finansowania polegać powinny na:

1. wprowadzenia refundacji strat ponoszonych przez przewoźników z tytułu świadczenia usług po cenach ulgowych i bezpłatnie; wielkość tych strat jest często wyższa, niż wysokość dopłat,
2. uwzględnieniu w systemach podatkowych *zewnętrznych kosztów* transportu (tzn. kosztów strat w środowisku, wypadków, zatłoczenia itp.); obciążenie użytkowników samochodu tymi kosztami (np. przez podatek paliwowy) umożliwiłoby uzyskanie środków na mniej szkodliwy dla środowiska transport zbiorowy,
3. zastąpienie obecnego systemu finansowania w postaci corocznie uchwalanych budżetów gminnych systemem długoletnich planów finansowych, które umożliwiłyby bardziej długofalową politykę zakupów i inwestycji modernizacyjno-rozwojowych.

Podstawowym warunkiem istotnej poprawy jakości komunikacji miejskiej jest zmiana stosunku władz centralnych, które powinny pełnić funkcję opiekuna komunikacji lokalnej w zakresie podobnym, jak to ma miejsce np. w krajach Unii Europejskiej. Najważniejsze funkcje rządu, to: inicjatywy ustawodawcze, formułowanie ogólnych zasad polityki transportowej w miastach, wydawanie przepisów i określanie wymagań dla taboru, torów, sieci i podstacji, polityka rozwoju techniki związaną z importem oraz przemysłem krajowym, stosunki pracy, zbieranie danych dotyczących komunikacji miejskiej, prace badawcze i rozwojowe.

Warszawa czerwiec 1997