

**Jakub Halor**

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

# **KOMUNIKACJA TRAMWAJOWA W AGLOMERACJI KATOWICKIEJ JAKO PRZEDMIOT POLITYKI TRANSPORTOWEJ W OKRESIE TRANSFORMACJI GOSPODARCZEJ (1989-2010)**

## **Wprowadzenie**

Przemiany polityczno-gospodarcze zapoczątkowane w 1989 r. w zasadniczy sposób wpłynęły na funkcjonowanie transportu zbiorowego w aglomeracji górnośląskiej. Zespół gęsto zamieszkałych, ściśle powiązanych ze sobą pod względem gospodarczym i komunikacyjnym miejscowości, gdzie zasadniczym źródłem dochodów ludności była do tej pory praca w przemyśle ciężkim, zmierzył się z chaotyczną restrukturyzacją tego przemysłu, której nieuniknioną konsekwencją był lawinowy wzrost bezrobocia ze wszelkimi negatywnymi skutkami społeczno-gospodarczymi towarzyszącymi temu zjawisku. Z czasem trend ten został odwrócony dzięki rozwojowi przedsiębiorstw prywatnych. Tym niemniej od lat 90. XX w. liczba stałych mieszkańców dużych miast aglomeracji z roku na rok maleje, przy czym wzrasta liczba ludności osiedlającej się w zabudowie jednorodzinnej na obrzeżach dużych miast i w gminach wiejskich w sąsiedztwie aglomeracji (zjawisko eksurbanizacji). Zjawisko to silnie przyczynia się do narastania kongestii drogowej, która powoduje coraz większe problemy komunikacyjne mimo kosztownej, bezustannej rozbudowy układu drogowego.

Na początku okresu transformacji gospodarczej organizacja komunikacji autobusowej i tramwajowej na obszarze ówczesnego województwa katowickiego była realizowana przez istniejące od 1951 r. Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, będące największą firmą w sektorze miejskiego transportu

zbiorowego w historii Polski (zatrudnienie ponad 13 tys. osób)<sup>1</sup>. Lata 1988-1991 były okresem szczytowej w dotychczasowych dziejach regionu integracji transportu zbiorowego, gdzie obok zunifikowanego w skali całego województwa biletu na komunikację miejską funkcjonował miesięczny bilet na okaziciela obowiązujący na głównej regionalnej trasie kolejowej Gliwice-Zawiercie (obsługiwanej z częstotliwością 20-minutową) oraz w komunikacji WPK i PKS w promieniu 20 km od niej.

W 1989 r. na obszarze Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (GOP) funkcjonowała sieć tramwajowa o długości 202 km (nie licząc zajezdni) pełniąca rolę głównego środka transportu w centrach dużych miast i w większości relacji międzymiastowych. W planach była budowa w ciągu 20 lat kolejnych 90 km tras tramwajowych dla polepszenia skomunikowań międzymiastowych oraz lokalnych wewnątrz poszczególnych miast (w szczególności budowa drugich torów na liniach jednotorowych oraz nowych połączeń Zagórze-Dąbrowa Górnicza, Bytom-Miechowice, rozbudowa sieci w kierunku południowych dzielnic Katowic). Pierwszy z wyznaczonych pięciu etapów rozwoju sieci tramwajowej miał obejmować 16 km tras w Katowicach, Chorzowie i Bytomiu (z odbudową trasy do Miechowic) i zakup nowoczesnego taboru z Konstalu. Główny ciąg komunikacyjny aglomeracji na kierunku wschód-zachód miały obsługiwać dwie sztan-darowe inwestycje transportowe: Kolej Ruchu Regionalnego (KRR) i Drogowa Trasa Średnicowa (DTS).

## **Reforma systemu transportu zbiorowego w województwie katowickim na początku transformacji gospodarczej**

### **Podział WPK Katowice**

Stosunkowo wysoki poziom oferty komunikacyjnej przy atrakcyjnych cenach biletów utrzymywany był do lat 80. XX w. dzięki dotacji z budżetu wojewódzkiego, pokrywającej około 60% kosztów funkcjonowania WPK Katowice. Od 1 stycznia 1988 r. do lutego 1989 r. cena podstawowego biletu jednorazowego wynosiła 15 zł. Pojawienie się galopującej inflacji wymusiło regularne podwyżki cen biletów – tylko w 1989 r. wprowadzono je trzy razy, podnosząc cenę biletu podstawowego kolejno do 25, 50, 100 zł, w 1990 r. dwa razy – kolejno na 240 i 480 zł, a w 1991 r. trzy razy – na 1000, 1500 i 2000 zł. Bezustanny spadek

<sup>1</sup> Rola samorządu w kształtowaniu transportu regionalnego w Polsce i w Europie, red. B. Molecki, Politechnika Wrocławska, Wrocław 2010, s. 51.

siły nabywczej pieniądza powodował kolejne żądania płacowe pracowników komunikacji. W lutym 1989 r. Federacja Związków Zawodowych Pracowników Komunikacji weszła w spór zbiorowy z rządem. Konsekwencją przedłużającego się braku porozumienia był najdłuższy w historii strajk pracowników WPK, trwający w dniach 18-20 lipca 1989 r. Strajk zakończył się po wynegocjowaniu podwyżki płac o około 60%.

W warunkach hiperinflacji w 1989 r. niedostateczna wysokość dotacji spowodowała konieczność zaciągnięcia przez WPK kredytu w wysokości 12 mld zł na bieżące wypłaty. Z racji wysokiego oprocentowania z każdym miesiącem odsetki wzrastały o 5 mld zł. Kondycja przedsiębiorstwa pogarszała się, a płace realne po kilku miesiącach były znów niezadowolające. Pracownicy masowo zwalniali się, co skutkowało poważnymi brakami kadrowymi. W marcu 1990 r. brakowało w WPK ponad 200 kierowców i 100 motorniczych do realizacji rozkładu – efektem była rekordowa liczba nadgodzin i „czarne kropki” pojawiające się w rozkładach jazdy, symbolizujące kursy odwoływane w pierwszej kolejności. Średnia płaca w WPK wynosiła w tym czasie 64% średniej płacy w regionie i była znacznie niższa niż w innych częściach Polski. Konsekwencją była groźba kolejnego strajku. Po pikiecie związkowców, którzy otoczyli gmach Urzędu Wojewódzkiego 20 oflagowanymi autobusami, 30 października 1990 r. doszło do podpisania kolejnego porozumienia płacowego. Podwyżki płac były jednakże rozwiązaniami tymczasowymi, stale nie wypracowano rozwiązania systemowego, mogącego zapewnić trwale finansowanie komunikacji. 28 marca 1991 r. doszło do kolejnego strajku ostrzegawczego, kiedy strajkujący podnosili kwestię niedostatecznego finansowania, uniemożliwiającego właściwe utrzymanie taboru i zatrzymanie masowo zwalnających się fachowców. 3 kwietnia podpisano kolejne porozumienie zakładające likwidację nadgodzin i podniesienie wynagrodzeń w WPK Katowice do poziomu takiego, jak w MZK Warszawa, czemu miała towarzyszyć weryfikacja siatki linii i ograniczenie poziomu usług celem wzrostu wydajności. W myśl porozumienia od 1 maja 1991 r. wprowadzono stosowne zmiany w tramwajowych i autobusowych rozkładach jazdy – na sieci tramwajowej zmniejszono wówczas podstawową częstotliwość kursów na większości linii (w centralnej części sieci z 14 do 20-minutowej), a dla zachowania zdolności przewozowej zwiększono ilość składów dwuwagonowych.

Zgodnie z ustawą o samorządzie terytorialnym z 8 marca 1990 r., organizacja lokalnego transportu zbiorowego stała się jednym z zadań własnych gmin<sup>2</sup>. Wojewoda katowicki nie widział możliwości dalszego funkcjonowania WPK

<sup>2</sup> Ustawodawca nie przewidział odrębnych uregulowań prawnych dla komunikacji międzygminnej, która w aglomeracji katowickiej spełnia szczególnie ważną rolę, a oddzielenie jej od komunikacji lokalnej (wewnątrzgminnej) jest nieuzasadnione.

Katowice w istniejącej strukturze. 5 sierpnia 1991 r. w Urzędzie Wojewódzkim odbyło się spotkanie zespołu powołanego do restrukturyzacji przedsiębiorstwa, na którym wojewoda proponował utworzenie samodzielnych jednostek przejmujących dotychczasowy majątek i zobowiązania. Likwidacji miał ulec przy tym Ośrodek Badawczo-Rozwojowy i Zarząd WPK, którego rolę miał przejąć związek gmin. Kierownictwo WPK przygotowało alternatywną propozycję, przewidującą komunalizację zakładów komunikacyjnych w ramach istniejącej struktury regionalnego organizatora lub utworzenie dwóch dużych podmiotów (tramwajowego i autobusowego), na których rzecz pracowałby centralny dział kontroli liniowej i dyspozytornia. Wojewoda Wojciech Czech odrzucił propozycję kierownictwa WPK i 13 września 1991 r. zarządził podział przedsiębiorstwa komunikacyjnego poprzez wyłączenie z niego 15 jednostek i utworzenie na ich bazie niezależnych przedsiębiorstw. Dotychczasowe Zakłady Komunikacyjne nr 2 w Chorzowie, nr 1 w Będzinie i nr 15 w Katowicach (typowo tramwajowe) wraz z Oddziałami Tramwajowymi Zakładów Komunikacyjnych nr 3 w Bytomiu i nr 4 w Gliwicach (tramwajowo-autobusowych) oraz Zakładem Remontów Torów i Budynków w Katowicach z dniem 1 października 1991 r. zostały połączone w Przedsiębiorstwo Komunikacji Tramwajowej w Katowicach (PKT)<sup>3</sup>.

19 września 1991 r. odbyło się zgromadzenie założycielskie Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP), który miał się zająć organizacją transportu w aglomeracji katowickiej. Pierwotnie w jego skład weszło jednak zaledwie 13 gmin. Z miast posiadających komunikację tramwajową poza KZK GOP przez długi czas pozostawały Gliwice, Bytom, Będzin i Dąbrowa Górnicza. Wykluczało to możliwość samodzielnego kształtowania przez związek gmin polityki transportu publicznego w obrębie aglomeracji.

Demontaż WPK nie rozwiązał zasadniczego problemu, jakim było finansowanie deficytu komunikacji. O ile w 1991 r. państwo wyasygnowało na dotację kwotę 560 mld zł, na 1992 r. w budżecie centralnym nie przewidziano na komunikację lokalną w regionie żadnej dotacji, cedując finansowanie na gminy. Prezydenci i burmistrzowie miast województwa katowickiego wraz z przedstawicielami KZK GOP wystosowali 13 stycznia 1992 r. wspólny protest do prezydenta RP, Sejmu, Senatu, prezesa RM i ministra finansów, wskazując na regionalny charakter komunikacji miejskiej w aglomeracji katowickiej, niezdolność lokalnych samorządów do udźwignięcia wydatków tej skali i groźbę paraliżu komunikacji. Równocześnie regionalna sekcja „Solidarności” ogłosiła pogotowie strajkowe domagając się rozwiązania problemu finansowania.

<sup>3</sup> M. Rechłowicz, *Komunikacja miejska GOP w początkach transformacji gospodarczej (1989-1993)*, Jaworzno 2010, s. 53-56.

12 kwietnia 1992 r. Zgromadzenie KZK GOP podjęło uchwałę o komunalizacji PKT Katowice. Związek chciał przejąć obsługę sieci tramwajowej obejmującej wówczas 15 gmin. W kolejnych miesiącach do porozumienia przystąpiły także gminy Gliwice, Będzin, Bytom, Piekary Śląskie, Wojkowice, wreszcie w lipcu 1992 r. w Biurze KZK GOP zawarto porozumienie, którego sygnatariuszami byli przedstawiciele wszystkich gmin korzystających z transportu tramwajowego. Strony porozumienia upoważniły w nim KZK GOP do podjęcia w ich imieniu czynności zmierzających do komunalizacji mienia ówczesnego Przedsiębiorstwa Komunikacji Tramwajowej, uznając tę czynność za niezbędną do wykonywania zadania własnego – zapewnienia komunikacji tramwajowej na terenie objętym działaniem PKT Katowice<sup>4</sup>. Organy państwowe nie wyraziły wówczas zgody na komunalizację firmy na rzecz związku gmin, wskazując na brak stosownych regulacji prawnych i PKT Katowice miało pozostać odąd na długo państwowym podmiotem wielozakładowym, świadczącym usługi transportowe dla mieszkańców 15 gmin aglomeracji katowickiej.

Od czerwca 1992 r. cena biletu podstawowego wzrosła z 2000 na 3000 zł. Wprowadzono nowy bilet ze znakiem wodnym, co utrudniało coraz powszechniejsze ich fałszowanie<sup>5</sup>. Bilety nosiły nadruk „Komunikacja Miejska – woj. katowickie” ze znakiem wodnym. Za ich druk było odpowiedzialne PKT Katowice, a za dystrybucję prywatna firma Biuro Transportu Pasażerskiego. Nowe bilety stały się drukami ścisłego zarachowania, jednak nieuniknione były spory pomiędzy przedsiębiorstwami, związane z dystrybucją i podziałem przychodów ze sprzedaży biletów. Z początkiem 1993 r. przedsiębiorstwa autobusowe (PKM Gliwice – styczeń i PKM Świerklaniec – luty) nie pytając o zgodę wojewody rozpoczęły wprowadzanie własnych biletów ważnych na liniach tylko jednego przewoźnika (PKM Tychy wystosowało w tym czasie zapytanie do wojewody o zgodę na emisję własnego biletu).

W lutym 1993 r. prezydenci miast Śląska i Zagłębia wzywali wojewodę do określenia przejrzystych zasad, według których wojewoda przekaże gminom środki na finansowanie komunikacji międzygminnej, oczekując finansowania zadań komunikacyjnych na rzecz mieszkańców, a nie struktur przedsiębiorstw realizujących te zadania. Jakość usług tramwajowych w tym okresie utrzymywała się na relatywnie dobrym poziomie na tle podupadającej w wielu miastach aglomeracji komunikacji autobusowej.

---

<sup>4</sup> Dążenie gmin do komunalizacji PKT Katowice wynikało z zapisu ustawy o samorządzie terytorialnym z 1990 r., która przeniosła na gminy odpowiedzialność za realizację usług lokalnego transportu zbiorowego. Przedsiębiorstwa tramwajowe i autobusowe były w tym czasie z mocy ustawy przekazywane gminom, z reguły w drodze komunalizacji.

<sup>5</sup> W tym czasie straty wywołane fałszowaniem biletów były szacowane na około 2 mld zł.

## Rozwój konkurencji pomiędzy podsystemem tramwajowym i autobusowym w latach 1993-1999

1 marca 1993 r. wojewoda katowicki niejako usankcjonował powstanie konkurencji pomiędzy podsystemami tramwajowym i autobusowym, wprowadzając odrębne wzory dla biletu tramwajowego PKT Katowice (niebieski) i autobusowego wspólnego dla wszystkich komunalnych przedsiębiorstw przewozowych (czerwony). Przesłanką tego działania miało być ułatwienie rozliczeń. Zarówno bilety tramwajowe, jak i autobusowe miały być odtąd emitowane i sprzedawane przez będące w gestii wojewody PKT Katowice, a dochody miały być dzielone pomiędzy przewoźników zgodnie z wielkością pracy eksploatacyjnej wykonanej w IV kwartale 1992 r. Równocześnie cena biletu jednorazowego wzrosła do 4000 zł. Wojewoda unieważnił bilety wyemitowane przez PKM Gliwice i PKM Świerklaniec, które można było wymienić tylko w siedzibie PKT Katowice. W wyniku zwiększonego popytu i niewłaściwie zorganizowanej dystrybucji przez dłuższy czas brakowało biletów w kioskach. W praktyce poszczególne przedsiębiorstwa zaczęły otrzymywać bilety w cenie druku konkurując w ich sprzedaży i pozostawiając w kasach dochody z ich sprzedaży. Naruszona została tym samym zależność między pracą przewoźników a dochodami.

Zgodnie z ustawą budżetową na 1993 r. województwo katowickie otrzymało 365 mld zł na dofinansowanie komunikacji miejskiej (po odliczeniu długów wobec przewoźników za 1992 r. – 330 mld), co było mniej niż połową szacowanego na 730 mld zł deficytu. Brakujące 400 mld powinno być pokryte z budżetów miast i gmin, jednak wiele gmin nie podjęło wówczas jeszcze obowiązku dofinansowania lokalnego transportu zbiorowego. W odpowiedzi na kolejny protest pracowników komunikacji (11 marca strajkowały załogi PKM Katowice, PKM Sosnowiec i PKM Tychy) wojewoda oświadczył, że poza dofinansowaniem dotychczas nieskomunalizowanych przedsiębiorstw komunikacyjnych część dotacji zostanie przeznaczona na dofinansowanie połączeń międzygminnych realizowanych przez skomunalizowane już przedsiębiorstwa na mocy stosownych porozumień z gminami, które je przejęły. Równocześnie wojewoda podkreślił konieczność ustalenia warunków współpracy, koordynacji i rozliczeń przez gminy. W czerwcu doszło do spotkania zainteresowanych przystąpieniem do „unii biletowej” organizatorów komunikacji w obrębie aglomeracji katowickiej (KZK GOP w Katowicach, PK w Tychach, PK w Gliwicach, MZKP Świerklaniec, PK w Olkuszu i gminy Bytom), na którym przyjęto projekt jednolitego biletu wyróżnianego literą (symbol przewoźnika) i ustalono zasadę zakazu niesprzedawania biletów poza terenem gminy. KZK GOP uznał warunki porozumienia za niekorzystne, decydując o rozpoczęciu emisji własnego biletu od

1 lipca 1993 r. Tym samym w zintegrowanym do niedawna systemie pojawiło się wiele systemów taryfowych, osobnych dla komunikacji tramwajowej oraz poszczególnych podsystemów autobusowych. Po rozpoczęciu emisji biletu KZK GOP zdawał się dążyć do maksymalizacji przychodów, rozszerzając obszar komunikacji autobusowej na rejony dotychczas dostępne tylko komunikacją tramwajową oraz kolejową i zwiększając częstotliwość połączeń dla niej alternatywnych<sup>6</sup>.

Niski poziom regulacji i kontroli konkurencji na omawianym rynku przyczynił się także do dynamicznego rozwoju autobusowych przewoźników prywatnych, którzy na bazie taboru pozyskiwanego z likwidowanych państwowych zakładów pracy zaczęli konkurować z tramwajami, koleją i autobusowymi przewoźnikami komunalnymi na najbardziej rentownych relacjach miejskich i międzymiastowych, czemu sprzyjały ograniczenia w ofercie przewozowej przedsiębiorstw publicznych i wysoki popyt przy wciąż jeszcze relatywnie niskim poziomie motoryzacji indywidualnej. Od 1994 r. KZK GOP sukcesywnie przejmował zarządzanie komunikacją autobusową na obszarze gmin leżących w centrum aglomeracji i mających komunikację tramwajową.

PKT Katowice wciąż funkcjonowało jako niezależnie od KZK GOP przedsiębiorstwo własności Skarbu Państwa. Koszty działalności były pokrywane z emisji biletów i dotacji otrzymywanych początkowo z budżetu państwa za pośrednictwem wojewody, a następnie ze środków zapisanych w pierwszym budżecie województwa śląskiego na 1999 r. (kwota 35,8 mln nowych złotych<sup>7</sup>). Wpływy te pozwalały na prowadzenie regularnej gospodarki remontowej taboru i utrzymanie infrastruktury w zadowalającej kondycji. Istnienie państwowej komunikacji tramwajowej w początkowym okresie transformacji było niewątpliwie rozwiązaniem korzystnym dla zwolnionych z jej finansowania samorządów górnośląskich, z których większość zmagiała się z problemami rosnącego bezrobocia i nie dysponowała znacznymi środkami na dotowanie transportu zbiorowego. W latach 90. oferta przewozowa PKT Katowice zachowywała relatywnie wysoki poziom, a firma tramwajowa oferowała wciąż liczne miejsca pracy. Mimo stale kurczącego się na skutek postępującej motoryzacji indywidualnej rynku pasażerów transportu zbiorowego, przewozy tramwajami utrzymywały się do końca lat 90. na wysokim poziomie (powyżej 200 mln pasażerów rocznie).

Starzejąca się infrastruktura torowa wymagała odnowienia. W 1994 r. PKT Katowice zrealizowały ostatnią większą inwestycję – liczący niespełna 1 km długości dwutorowy odcinek został przeniesiony z ul. Gliwickiej w Katowicach na wydzielone torowisko. Realizacja dalszych planów była wstrzymana. W 1997 r.

<sup>6</sup> Dobrym przykładem tych działań było uruchomienie linii autobusowych 663, 664, 665 w relacji Siemianowice-Chorzów, co później miało się przyczynić do likwidacji linii tramwajowej 12.

<sup>7</sup> 1 stycznia 1995 r. nastąpiła denominacja złotego w proporcji 10 000 : 1

władze państwowe podjęły decyzję o sfinansowaniu modernizacji linii tramwajowej Katowice-Chorzów-Bytom. W budżecie państwa na 1998 r. przewidziano 200 mln zł na nową infrastrukturę (wraz z zajezdnią i wagonami). Przetarg wygrał francuski koncern Alstom, który w tym czasie kupował fabrykę Konstal w Chorzowie i gwarantował realizację produkcji na miejscu. Zgodnie z warunkami kontraktu o wartości 176 mln zł Alstom miał wykonać nową infrastrukturę torowo-sieciową i dostarczyć niskopodłogowe tramwaje. Realizacja kontraktu została podjęta ze znacznym opóźnieniem, przy tym do 2002 r. PKT Katowice otrzymało zamówione wagony, podczas gdy modernizacja samej infrastruktury została dokonana tylko w niewielkiej części. W konsekwencji PKT Katowice wystąpiło przeciwko firmie Alstom na drogę sądową, wstrzymując wypłatę części zobowiązań kontraktowych ze względu na nierozliczenie się francuskiego koncernu z otrzymanych w 1999 r. zaliczek.

## Kryzys tramwajów śląskich

### Zmiana modelu finansowania komunikacji tramwajowej

Po wprowadzonej 1 stycznia 1999 r. reformie administracyjnej dotychczasowy system subsydiowania działalności przedsiębiorstwa tramwajowego przez Skarb Państwa uległ załamaniu. Dalsze funkcjonowanie PKT Katowice było poważnie zagrożone. Długookresowym rozwiązaniem problemu finansowania aglomeracyjnej komunikacji tramwajowej miało być przejęcie dystrybucji biletów i finansowania działalności PKT Katowice przez KZK GOP, przy współudziale samorządu województwa w dofinansowaniu połączeń ponadlokalnych. Dla realizacji tego celu 27 stycznia 2000 r. zostało zawarte „Porozumienie w sprawie tworzenia zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej w aglomeracji katowickiej” pomiędzy Zarządem Województwa Śląskiego a KZK GOP. Na mocy porozumienia finansowanie i organizację przewozów tramwajowych przejęły za pośrednictwem KZK GOP gminy. Podstawowym źródłem dochodów PKT Katowice stały się odtąd opłaty za wykonanie pracy eksploatacyjnej (według umownej stawki za wozokilometr), przekazywane przez KZK GOP. Zasadniczą korzyścią, którą bezpośrednio odczuli pasażerowie komunikacji było przywrócenie od 1 marca 2000 r. wspólnego biletu na autobusy i tramwaje. Nie doczekały się natomiast praktycznej realizacji postulaty integracji KZK GOP z koleją regionalną<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> Jedynym przejawem konsensusu politycznego pomiędzy gminami KZK GOP a samorządem był funkcjonujący przejściowo, mało atrakcyjny (znacznie droższy od biletu miesięcznego KZK GOP) wspólny bilet ATP (Autobus – Tramwaj – Pociąg).



Bardzo szybko okazało się, że umowa z KZK GOP nie zabezpieczała należycie interesów PKT Katowice. Już pierwszy rok jej obowiązywania PKT Katowice zamknęło stratą rzędu 7,2 mln zł. Podczas gdy wpływy z biletów do KZK GOP po włączeniu w system komunikacji tramwajowej wzrosły o blisko 70% (w 2000 r. tramwaje miały około 40% udziału w przewozach transportem zbiorowym w miastach KZK GOP), podstawowe wskaźniki ekonomiczne przedsiębiorstwa tramwajowego pogarszały się gwałtownie w kolejnych latach. Rosnącym stratom towarzyszył szybki spadek wartości aktywów oraz wzrost zadłużenia krótkoterminowego (tab. 1). W rezultacie zmian w obsłudze liniowej wprowadzonych na zlecenie KZK GOP i trudności z obniżaniem kosztów własnych działalności PKT Katowice, nowy model finansowania poskutkowało w krótkim czasie zarówno znacznym spadkiem wydajności, jak i realnych dochodów przedsiębiorstwa tramwajowego. W latach 2000-2005 wzrosła o 6% ilość pracy przewozowej tramwajów wyrażona w pociągokilometrach, jednak równocześnie znacznie spadł wskaźnik ukrotnienia (z 1,47 do 1,15). Oznaczało to, że firma tramwajowa musiała zwiększyć zatrudnienie motorniczych, podczas gdy realne wpływy za pracę przewozową spadały w związku z eliminacją wagonów doczepnych z większości kursujących na sieci składów tramwajowych. Wzrosła rotacja pracowników w konsekwencji spadku realnego wynagrodzenia, atrakcyjnego tylko dla mniej wymagających.

Miejsce doświadczonych pracowników rezygnujących z niskopłatnej pracy zajmowały osoby o niższych kwalifikacjach i niewielkich wymaganiach płacowych, co przyczyniało się do spadku jakości usług i bezpieczeństwa ruchu.

Tabela 1

Wybrane wskaźniki finansowe PKT Katowice i Tramwajów Śląskich w latach 2001-2005 (PLN)

Rok	Wynik finansowy netto	Wartość aktywów	Zadłużenie krótkoterminowe
2001	-4 155 446,94	58 207 353,91	40 891 994,46
2002	-15 251 476,81	56 546 414,03	43 300 458,50
2003	-15 467 085,24	28 873 243,18	38 105 566,42
2004	-16 460 048,72	24 873 539,98	42 892 988,98
2005	-13 134 825,22	13 854 046,64	56 947 986,08

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [http://ec.europa.eu/eu\\_law/state\\_aids/transport-2006/n258-06.pdf](http://ec.europa.eu/eu_law/state_aids/transport-2006/n258-06.pdf) (17.09.2011).

## Komercjalizacja PKT Katowice

W obliczu pogarszającej się kondycji przedsiębiorstwa tramwajowego, 5 grudnia 2002 r. Ministerstwo Skarbu Państwa dokonało jego formalnej komercjalizacji. PKT Katowice od 1 marca 2003 r. stało się spółką akcyjną Tramwaje Śląskie (100% akcji objął Skarb Państwa), co rozpoczęło długą drogę do dokonania zmian własnościowych. Kapitał zakładowy, ustalony na 95 mln zł podzielono na 9,5 mln akcji imiennych o wartości nominalnej 10 zł każda. Akcje spółki są zbywalne i mogą być za zgodą akcjonariusza umorzone w przypadku utrzymania się przez 3 kolejne lata obrotowe ujemnego wyniku finansowego.

Sytuacja ekonomiczna nowo powstałej spółki nadal pogarszała się, czemu sprzyjała duża rotacja w organach zarządzających. Już na początku 2003 r. związki zawodowe przekonywały pracowników przedsiębiorstwa, aby zgodzili się na obniżenie swoich wynagrodzeń dla ratowania firmy. Przedsiębiorstwo miało coraz większe trudności z regulowaniem zobowiązań, narastała groźba postawienia w stan upadłości. Wstrzymana została regularna gospodarka remontowa. Rabunkowa eksploatacja taboru, postępująca dewastacja infrastruktury i wzrastające niezadowolenie pracowników powodowały, że TŚ od początku istnienia zmierzały w szybkim tempie w kierunku utraty zdolności realizowania zadań przewozowych. Ponadto prawomocnym orzeczeniem Sądu Arbitrażowego przy Krajowej Izbie Gospodarczej w Warszawie powództwo TŚ przeciwko koncernowi Alstom zostało oddalone i spółka tramwajowa została zobowiązana do zwrotu około 24 mln zł. W 2005 r. fatalny stan finansów TŚ dawał Skarbowi Państwa możliwość likwidacji spółki. W takiej sytuacji likwidatorami byłiby członkowie Zarządu Spółki, chyba że uchwała Walnego Zgromadzenia stanowiłaby inaczej, zaś mienie pozostałe po zaspokojeniu lub po zabezpieczeniu wierzycieli przypadłoby Skarbowi Państwa. Władze państwowe nie wykazywały większego zainteresowania ratowaniem spółki, uznając że do upadku firmy w znacznym stopniu doprowadziły ubiegające się wcześniej o jej majątek gminy KZK GOP.

Postępowanie KZK GOP wobec TŚ można próbować wytłumaczyć faktem, że najbardziej wpływowymi uczestnikami związku były gminy, które były zarazem właścicielami konkurencyjnych dla tramwajów przedsiębiorstw autobusowych i dbały o ich interesy, co miało proste odzwierciedlenie w niekorzystnych dla tramwajów zmianach w podziale zadań przewozowych. Sprzeczność tej logiki z zasadami zrównoważonego rozwoju (a także zdrowym rozsądkiem) nie miała w tym okresie znaczenia dla organizatora dążącego do redukcji kosztów obsługi linii tramwajowych i niezważającego ani na nieunikniony w tej sytuacji

spadek jakości przewozów, ani na rosnące ryzyko likwidacji tej formy transportu. Bardzo niekorzystne dla komunikacji tramwajowej było postrzeganie organizacji transportu miejskiego przez pryzmat kosztów „wozokilometra” opłacanego przez KZK GOP. Cena pracy eksploatacyjnej tramwaju była od początku o około 50% wyższa niż autobusu o zbliżonej pojemności, ponieważ do zbliżonych w obydwu przypadkach kosztów eksploatacji taboru dochodził koszt utrzymania infrastruktury torowej i sieciowej. Zarząd Związku zdawał się nie wyciągać wniosków z dostępnych informacji ekonomicznych, zapominając o większej produktywności komunikacji tramwajowej (tramwaje przewoziły niemal 2-krotnie więcej pasażerów na wozokilometr), jak i o kosztach utrzymania infrastruktury drogowej czy emisji zanieczyszczeń przez autobusy, które niekorzystnie odbijają się bezpośrednio na budżetach każdej gminy, nie mając odzwierciedlenia w rachunku KZK GOP.

Polityka transportu zbiorowego realizowana przez KZK GOP wpływała na złą kondycję transportu zbiorowego również z uwagi na zaniechanie realizacji założeń porozumienia z wojewodą dotyczących optymalizacji połączeń. Pokrywanie się tras autobusów i tramwajów, słaba synchronizacja rozkładów jazdy i brak wygodnych punktów przesiadkowych dawały pasażerom wrażenie funkcjonowania dwóch niezależnych systemów komunikacyjnych<sup>9</sup>. Na ofertę podstawowych biletów jednorazowych KZK GOP składały się trzy bilety strefowe o słabym zróżnicowaniu ceny (2,40 zł – 1 miasto, 2,90 zł – 2 miasta, 3,50 zł – 3 i więcej miast). Prowadziło to do paradoksów, np. przejazd odległości 2 km w Katowicach z 1 przesiadką kosztował 4,80 zł (2,40 zł za 1 km, około 4-krotnie drożej niż samochodem), za to przejazd 30 km z Katowic do Gliwic bezpośrednią linią zaledwie 3,50 zł (12 groszy za 1 km, dokładnie 20-krotnie tańszy koszt kilometra niż w poprzednim przypadku). Pasażerowie preferowali zatem jazdę na długich trasach bez przesiadania się, cenowo atrakcyjnego tylko dla posiadaczy biletów okresowych. Na krótkich, miejskich odcinkach KZK GOP traciło pasażerów na rzecz tańszych przewoźników prywatnych (a nawet taksówek, które oferowały tańszy bezpośredni przejazd małym grupom osób). Wielu pasażerów unikało kasowania biletu. Na wydłużonych relacjach przyspieszonych organizator stosował dumping cenowy wobec pociągów regionalnych (przy braku wspólnego biletu i uboższej ofercie kolei większość pasażerów wybierała tańszy i dość często kursujący, choć wolniejszy i bardziej zatłoczony autobus na trasach, które do początku lat 90. XX w. pokonywano pociągiem regionalnym).

<sup>9</sup> Optymalizacja podsystemów autobusowego i tramwajowego również pozostawiała wiele do życzenia.

Gdy na silnie obciążone linie tramwajowe KZK GOP zaczął przydzielać pojedyncze wagony, które nie były w stanie pomieścić wszystkich pasażerów, podróżujący w dużym zatłoczeniu znacznie częściej niż dotychczas nie kasowali biletów. Osłabiona została zależność pomiędzy ilością przewożonych pasażerów a przychodami. Zarząd związku zdawał się dążyć do obniżania kosztów eksploatacji nie zważając na gwałtownie spadające przychody z przewozów. Utrzymywano bazową dla centralnej części sieci tramwajowej 14-minutową częstotliwość ruchu, która utrudniała pasażerom zapamiętanie rozkładu jazdy i uniemożliwiała dokonanie powtarzalnych skomunikowań z liniami autobusowymi, kursującymi zwykle z półgodzienną lub godzinną częstotliwością. Kolejne zmiany rozkładów jazdy nieraz pogarszały ofertę przewozową w miejscach dotychczasowej mocnej pozycji konkurencyjnej tramwaju (co było szczególnie uciążliwe dla pasażerów w rejonie Bytomia, Zabrze, Gliwic i miast Zagłębia Dąbrowskiego). Na niekorzyść efektywności działała też sama firma tramwajowa. Związki zawodowe w tramwajowej spółce wywalczyły likwidację służb przerywanych. Tym samym zwiększenie częstotliwości ruchu w godzinach szczytów komunikacyjnych nie było możliwe bez zwiększenia zatrudnienia. Stałym problemem pozostawał minimalizm układu torowego i brak ekonomicznego taboru dwukierunkowego, determinujący nadmierną lub niedostateczną ofertę przewozową na niektórych odcinkach sieci ze względu na brak możliwości optymalizacji tras.

Konsekwencją załamania finansowania działalności przy przedstawionej wyżej polityce był poważny kryzys komunikacji tramwajowej. Apogeum kryzysu nastąpiło zimą 2005/2006, gdy firma wskutek narosłych zaniedbań w gospodarce taborowej nie była w stanie sprostać warunkom pogodowym przy zmasowanym opadzie śniegu. W obliczu licznych awarii i braku rezerw taborowych przedsiębiorstwo od 30 grudnia 2005 r. przez kolejne 2 miesiące nie było w stanie w pełni realizować ruchu rozkładowego, np. 3 stycznia 2006 r. do obsługi wyznaczonego rozkładu jazdy na liniach tramwajowych brakowało 60 wagonów. Dopiero pod koniec lutego na linie tramwajowe powróciła wymagana umową liczba pociągów, chociaż wiele z nich wciąż zjeżdżało do warsztatów po wykonaniu kilku kursów. Brak realizacji rozkładów jazdy skutkowało w myśl umowy karami finansowymi.

Do 2006 r. siedziby administracji TŚ S.A. oraz KZK GOP mieściły się w biurowcu WPK w Katowicach przy ul. Wita Stwosza 31, który zapewniał likwidatorowi przedsiębiorstwa intratną posadę, przynosząc 4 mln zł dochodu rocznie. Spekulowano, że obiekt ten przejmą TŚ, jako największa firma komunikacyjna wydzielona wcześniej z WPK Katowice, co pozwoliłoby pokryć w znacznej części narastający z roku na rok deficyt spółki. Wojewoda śląski zdecydował jednak

o przekazaniu budynku Prokuraturze Wojewódzkiej, co wymusiło przeniesienie biur TŚ do budynku administracyjnego zajezdni w Chorzowie<sup>10</sup>.

Poza wspomnianymi wyżej niekorzystnymi dla firmy tramwajowej rozstrzygnięciami prawnymi i polityką organów państwowych i samorządowych, negatywny wpływ na kondycję spółki miał pogłębiający się chaos organizacyjny, którego ewidentnym przejawem były częste zmiany osobowe w organach zarządzających. Warunkiem przetrwania firmy tramwajowej było niezwłoczne podjęcie kroków naprawczych, a przekazanie nieodpłatnie udziałów w spółce samorządom przedstawiano jako warunek konieczny do pozyskania dotacji unijnych. Konieczny był wzrost finansowania, aby wznowić program remontów infrastruktury i taboru przywracając właściwy poziom pracy przewozowej i rezerw oraz zaopatrzenia w materiały eksploatacyjne i części zamienne. Należało gruntownie przeanalizować strukturę kosztów przedsiębiorstwa i poszukać oszczędności po stronie kosztów stałych, szczególnie w administracji, prawdopodobnie nadmiernej w stosunku do potrzeb i mało efektywnej. TŚ przygotowały własny program restrukturyzacji, ubiegając się o pomoc publiczną w wysokości 45 mln zł z Agencji Rozwoju Przemysłu. Firma postawiła sobie jako cel wyremontowanie w okresie 5 lat 90 tramwajów, czyli około 25% posiadanego stanu i rozpoczęcie remontów infrastruktury torowej.

## Komunalizacja tramwajów śląskich

### Uwarunkowania prawne komunalizacji TŚ

W 2004 r. do Ministerstwa Skarbu Państwa wpłynął kolejny wniosek komunalizacyjny KZK GOP, który zwracał się o nieodpłatne przekazanie na jego rzecz akcji Spółki Tramwaje Śląskie S.A. Ponownie przedmiotowy wniosek został rozpatrzony negatywnie ze względu na brak możliwości prawnych<sup>11</sup>. Fatalna sytuacja finansowa TŚ S.A. nie kwalifikowała firmy do podjęcia działań prywatyzacyjnych określonych w art. 33 ustawy z 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji, jednak równocześnie poważne wątpliwości budziła dopuszczalność przekazania akcji lub udziałów w spółkach Skarbu Państwa

<sup>10</sup> Stanowisko wojewody w latach 2005-2007 piastował Tomasz Pietrzykowski, doktor nauk prawnych i radca prawny.

<sup>11</sup> Odpowiedź sekretarza stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa – z upoważnienia ministra – na zapytanie nr 38 w sprawie zmian własnościowych spółki Tramwaje Śląskie S.A. z siedzibą w Katowicach, z 10 stycznia 2006 r.

samorządom<sup>12</sup>. W związku z tym Ministerstwo Skarbu Państwa sugerowało gminom przystępowanie do TŚ S.A. i obejmowanie akcji w podwyższonym kapitale zakładowym. Taka procedura była opisana w dokumencie „Plan działania spółki Tramwaje Śląskie S.A.”, przyjętym przez Radę Nadzorczą i Zarząd Spółki oraz zaakceptowanym kierunkowo przez Ministra Skarbu Państwa. W lipcu 2006 r. po wielu monitach przesyłanych do MSP przez instytucje, parlamentarzystów i osoby prywatne zaniepokojone groźbą upadku komunikacji tramwajowej w aglomeracji katowickiej, ustanowiono korzystną dla aglomeracji nowelizację prawa. Niezwłocznie, bo już 20 lipca 2006 r. KZK GOP zawarł porozumienie z 12 gminami członkowskimi w sprawie wystąpienia o nieodpłatne przejęcie akcji spółki Tramwaje Śląskie od MSP. Na jego mocy KZK GOP po podjęciu uchwał przez organy stanowiące wszystkich stron porozumienia miało wystąpić do ministra skarbu z wnioskiem o nieodpłatne zbycie na rzecz KZK GOP akcji Tramwajów Śląskich. W późniejszym czasie miało nastąpić przeniesienie własności akcji na poszczególne miasta – strony porozumienia. 31 lipca 2006 r. o powyższych postanowieniach poinformowany został sekretarz stanu w ministerstwie Skarbu Państwa, Paweł Szałamacha.

Ze względu na pojawiające się informacje o zarezerwowaniu przez ministra skarbu części akcji dla pracowników TŚ, 11 września 2006 r. KZK GOP wystąpił do ministra skarbu, Wojciecha Jasińskiego, opinię prawną dotyczącą uprawnień pracowników spółki tramwajowej do nieodpłatnego nabycia do 15% akcji<sup>13</sup>, z której wynikało, że takie prawo istnieje w przypadku prywatyzacji, lecz zbycie akcji na rzecz związku komunalnego lub gmin jest komunalizacją, a tym samym nie powoduje powstania prawa pracowników spółki do nieodpłatnego nabycia

---

<sup>12</sup> W kwestii możliwości przekazania akcji lub udziałów samorządowi gminnemu wypowiedział się Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z 20 sierpnia 1998 r. (I SA 178/98), którego teza brzmi: *Akcje w spółce akcyjnej powstałej w procesie prywatyzacji z przekształcenia przedsiębiorstwa państwowego nie są mieniem ogólnonarodowym związanym bezpośrednio z realizacją zadań gminy, które może być przedmiotem komunalizacji w oparciu o przepis art. 5 ust. 4 ustawy z dnia 10 maja 1990 r. (Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym). Akcja stanowi przede wszystkim o udziale w kapitale zakładowym, jest papierem wartościowym inkorporującym określone prawa udziałowe. Akcja nie daje jednak akcjonariuszowi współwłasności w majątku spółki, lecz tylko roszczenie o wydanie odpowiedniej jej części, jaka przypadnie na akcję w wyniku procesu likwidacji spółki; [...] Akcje w spółce nie stanowią, po pierwsze, mienia ogólnonarodowego (państwowego), mogącego być przedmiotem komunalizacji, a, po wtóre, nie jest to mienie, które miałyby po przekazaniu służyć bezpośrednio – a taki jest cel art. 5 ust. 4 – do realizacji zadań gminy. Akcje pozwalają jedynie wpływać na funkcjonowanie spółki, której majątek stanowi mienie państwowe (Skarbu Państwa), natomiast w żaden sposób posiadanie akcji nie jest bezpośrednio związane z realizacją zadań gminy.* Uznawano, że konkluzja przytoczonego wyroku odnosi się również analogicznie do samorządu wojewódzkiego.

<sup>13</sup> Zgodnie z art. 36 ust. 1 ustawy z 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji uprawnionym pracownikom przysługuje prawo do nieodpłatnego nabycia do 15% akcji objętych przez Skarb Państwa w dniu wpisania spółki do rejestru.

do 15% akcji. Takie prawo zachowują oni, gdyby spółka komunalna była później prywatyzowana. Departament prawny ministerstwa skarbu stwierdził w odpowiedzi, że nie zgadza się z taką opinią i rozważa realizację prawa pracowników Tramwajów Śląskich S.A. do otrzymania do 15% akcji spółki w momencie komunalizacji.

14 września 2006 r. Zgromadzenie KZK GOP podjęło Uchwałę nr LXXVIII/16/2006 o wystąpieniu do ministra skarbu państwa w sprawie nieodpłatnego przekazania na rzecz KZK GOP akcji Tramwajów Śląskich S.A. powierzając jej wykonanie Zarządowi, który 12 października przyjął treść wystąpienia do ministra skarbu. Zarząd KZK GOP zdecydował o wystąpieniu o nieodpłatne przekazanie na rzecz KZK GOP 100% akcji spółki Tramwaje Śląskie S.A. i 19 października 2006 r. przesłano ministrowi skarbu stosowny wniosek. W listopadzie 2006 r. podczas wizyty w Katowicach podsekretarz stanu w ministerstwie skarbu państwa Michał Krupiński oraz wojewoda śląski Tomasz Pietrzykowski informowali opinię publiczną, że w „najbliższym czasie” decyzja o przekazaniu akcji na rzecz KZK GOP zostanie podjęta. „Najbliższy czas” jednak nie nadchodził. Powstała patowa sytuacja, a dialog pomiędzy gminami a ministerstwem dopiero się rozpoczynał. 1 grudnia 2006 r. w Ministerstwie Skarbu Państwa w Warszawie w przedmiotowej sprawie prowadził rozmowy przewodniczący zarządu KZK GOP Roman Urbańczyk, jednak nie doszło do podjęcia wiążących ustaleń. 9 stycznia 2007 r. przewodniczący, tym razem w asyście prezydenta Katowic Piotra Uszoka i Chorzowa Marka Kopla, został przyjęty przez podsekretarza stanu Sławomira Urbaniaka. To drugie spotkanie okazało się o tyle owocne, że 22 stycznia 2007 r. do KZK GOP wpłynął projekt umowy pomiędzy Skarbem Państwa i KZK GOP w sprawie nieodpłatnego przeniesienia własności akcji spółki, który obejmował przejęcie 85% akcji o wartości nominalnej 80 750 000 zł i przewidywał m.in. zachowanie przez KZK GOP 51% sumy głosów przez 5 lat od dnia przekazania akcji oraz prawo do powoływania większości członków zarządu i rady nadzorczej. Związek komunalny nie godził się jednak na takie rozwiązanie. Wymiana korespondencji nabrała tempa. Zarząd KZK GOP 25 stycznia 2007 r. wystosował w odpowiedzi pismo do ministra skarbu Wojciecha Jasińskiego, zwracając uwagę, że przesłany wcześniej wniosek dotyczył przekazania 100% akcji spółki. 2 lutego 2007 r. wpłynęło w odpowiedzi kolejne pismo z Ministerstwa Skarbu z argumentacją uzasadniającą przekazanie 85% akcji. W odpowiedzi z 9 lutego 2007 r. KZK GOP wskazał na szczegółowe uzasadnienie swojego stanowiska, przesyłając własne uwagi do projektu umowy. Ze względu na brak odpowiedzi, zarząd KZK GOP 1 marca 2007 r. skierował pismo do premiera Jarosława Kaczyńskiego z prośbą o podjęcie interwencji w przedmiotowej sprawie.

O przekształceniach własnościowych przedsiębiorstwa tramwajowego rozmawiali także obradujący pod przewodnictwem wojewody śląskiego Tomasza Pietrzykowskiego na posiedzeniu Wojewódzkiej Komisji Dialogu Społecznego 26 marca 2007 r. stwierdzając, że przedłużający się stan zawieszenia decyzji fatalnie odbija się na kondycji firmy i wymaga zdecydowanych działań. Wreszcie 12 kwietnia 2007 r. minister Wojciech Jasiński zadeklarował gotowość przekazania przez Skarb Państwa 100% akcji Tramwajów Śląskich S.A. na rzecz KZK GOP podczas spotkania w Urzędzie Wojewódzkim w Katowicach i wkrótce, 25 kwietnia 2007 r. na ręce przewodniczącego Zarządu KZK GOP Romana Urbańczyka wpłynęło pismo ministra skarbu państwa z załączonym projektem nowej umowy, przewidującej nieodpłatne przeniesienie własności 100% akcji spółki Tramwaje Śląskie S.A. zgodnie z przesłanym pierwotnym wnioskiem KZK GOP, przy zachowaniu prawa pracowników do nabycia do 15% akcji w przypadku przyszłej prywatyzacji spółki. 24 maja w trakcie posiedzenia Zgromadzenia KZK GOP podjęto uchwałę akceptującą zapisy projektowanej umowy. Stosowna umowa została podpisana uroczyście 30 maja 2007 r. w obecności ministra skarbu państwa Wojciecha Jasińskiego, wojewody śląskiego i przedstawicieli władz Samorządu Województwa Śląskiego<sup>14</sup>. TŚ były pierwszą państwową spółką przekazaną samorządom na podstawie znowelizowanej ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji.

### **Opracowanie planu rozwoju transportu zbiorowego w regionie**

4 stycznia 2007 r. Przedstawiciele Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP (KZK GOP) poinformowali opinię publiczną o rozpoczęciu badań w celu stworzenia długofalowego planu rozwoju transportu zbiorowego w regionie. Wykonanie projektu o wartości 600 tys. zł zlecono renomowanej firmie consultingowej Ernst & Young (E & Y). Pierwszorzędnym celem strategicznym planu rozwoju transportu zbiorowego w obszarze KZK GOP miało być odwrócenie negatywnej tendencji zmniejszania się jego roli względem transportu indywidualnego samochodami prywatnymi, a w szczególności wzrost roli podupadającej komunikacji szynowej. Obok oceny lokalnego rynku usług komunikacji publicznej miał powstać materiał informacyjny zawierający optymalne rozwiązania techniczne i organizacyjne na eksploatację i rozwój systemu transportu zbiorowego w okresie najbliższych 20-25 lat, gotowy do wykorzystania w staraniach o środki z Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura

<sup>14</sup> Wojewódzki Portal komunikacyjny, <http://www.wpk.katowice.pl/index.php?itemid=412>, za informacją prasową Urzędu Marszałkowskiego (30.09.2011).



i Środowisko oraz z wojewódzkiego Regionalnego Programu Operacyjnego. E & Y miała także przeprowadzić konsultacje z innymi operatorami transportu zbiorowego na terenie aglomeracji, w tym PKP, celem zbadania możliwości integracji komunikacji autobusowej, tramwajowej i kolejowej. Prace trwały od stycznia do maja 2007 r., następnie konsultowano projekt w gminach KZK GOP. Ukończenie prac ogłoszono 30 października 2007 r.

Część samorządowców silnie skrytykowała skupienie się autorów studium na rozwoju komunikacji tramwajowej, oczekując raczej wskazania linii tramwajowych kwalifikujących się do zastąpienia autobusami celem obniżenia kosztów komunikacji. Obok wielu celnych spostrzeżeń plan ten miał niedociągnięcia, które będą mieć znaczący wpływ na realizację zakładanych celów strategicznych. W części rozwojowej opracowania brakowało pomysłów na poszerzenie zasięgu traktacji tramwajowej w śródmiejskich dzielnicach dużych miast o niewystarczającym stopniu nasycenia siecią tramwajową, podczas gdy budowa niedrogich, krótkich odcinków łączących istniejące trasy tramwajowe stworzyłaby możliwość optymalizacji siatki połączeń, zwiększając rentowność i niezawodność systemu. Zaskakiwała dyskredytacja kolei regionalnej i brak koncepcji integracji międzygałęziowej<sup>15</sup>. Zdaniem autorów studium, realizację najskromniejszego planu naprawczego dla systemu transportu zbiorowego aglomeracji katowickiej warunkowało zwiększenie przejściowo obecnych nakładów na transport zbiorowy o ponad 100%<sup>16</sup>.

Konsekwencją opracowania planu rozwoju było ogłoszenie przez TŚ przetargu na opracowanie studium wykonalności oraz przygotowanie wniosku o dofinansowanie ze środków unijnych realizacji planu zatytułowanego „Program inwestycyjny rozwoju traktacji szynowej w latach 2008-2013”. Objęte planem inwestycje miały mieć w większości charakter modernizacji istniejących połączeń, do których dopisano dwie planowane od lat 90. inwestycje (odbudowa odcinka linii 31 Karb-Miechowice w Bytomiu i wydłużenie linii 15 w Sosnowcu-Zagórz). Studium miało zostać opracowane do końca 2008 r.

### **Objęcie akcji przez gminy KZK GOP**

Półtora roku po komunalizacji na rzecz związku, 30 grudnia 2008 r. akcje Spółki Tramwaje Śląskie warte 95 mln zł zostały przekazane przez KZK GOP na

<sup>15</sup> J. Halor, Plan rozwoju transportu zbiorowego w obszarze działania KZK GOP – komentarz do ekspertyzy firmy Ernst & Young, „Transport Miejski i Regionalny” 2008, nr 3, s. 34-41.

<sup>16</sup> Diagnoza stanu systemu transportowego oraz plan rozwoju transportu zbiorowego w obszarze działania KZK GOP. Synteza opracowania. Wersja finalna, Ernst & Young, Warszawa-Katowice, sierpień 2007.

rzecz 12 z 13 gmin, na terenie których organizowana jest komunikacja tramwajowa (akcji nie objął Będzin w sprzeciwie wobec wysokich kosztów udziału w związku). Akcje o wartości nominalnej 10 zł każda zostały podzielone między samorządy proporcjonalnie do pracy eksploatacyjnej wykonywanej przez tramwaje na terenie poszczególnych miast:

1. Katowice – 25% akcji (2 384 500 akcji).
2. Bytom – 14,6% (1 387 000 akcji).
3. Sosnowiec – 14,8% (1 406 000 akcji).
4. Zabrze – 12,4% (1 178 000 akcji).
5. Chorzów – 9,3% (883 500 akcji).
6. Dąbrowa Górnicza – 6% (570 000 akcji).
7. Świętochłowice – 5,5% (522 500 akcji).
8. Ruda Śląska – 5,2% (494 000 akcji).
9. Gliwice – 4% (437 000 akcji).
10. Mysłowice – 1% (95 000 akcji).
11. Czeladź – 0,9% (85 500 akcji).
12. Siemianowice Śląskie – 0,6% (57 000 akcji).

Przekazanie akcji miało na celu umożliwienie gminom współfinansowania planowanych inwestycji w komunikację tramwajową na ich terenie także za pomocą dostępnych funduszy unijnych. Informacjom prasowym towarzyszyły zapewnienia, że gminy będą mogły teraz inwestować w unowocześnianie infrastruktury, co za kilka lat powinno przynieść wymierne efekty dla pasażerów. Przemysław Kędzior z UM w Dąbrowie Górniczej zwracał uwagę, że w budżecie miasta na 2009 r. już zabezpieczono 3 mln 250 tys. zł na inwestycje tramwajowe<sup>17</sup>. Zgodnie z pierwotnym planem, do 2012 r. (termin rozpoczęcia Mistrzostw Europy w piłce nożnej, które mogły się odbyć także na Śląsku) miało zostać zakupionych 50 nowoczesnych, niskopodłogowych tramwajów, zmodernizowane 100 eksploatowanych obecnie wagonów, ponadto planowano modernizację ponad 100 km i budowę 14 km nowych tras tramwajowych. Przedstawiciel UM w Bytomiu Tomasz Sanecki wskazywał na wydzielone w 70% torowiska, które dają gwarancję prowadzenia regularnej komunikacji zbiorowej w zatłoczonej aglomeracji oraz walor ekologiczny, który zwłaszcza w zatłoczonych centrach miast ma bardzo ważne znaczenie społeczne. Optymistami byli przedstawiciele wielu gmin-nowych współwłaściciele Tramwajów Śląskich.

<sup>17</sup> <http://infotram.pl/text.php?id=22018> (30.09.2011).

## Likwidacja wybranych linii tramwajowych w latach 2006-2009

### Likwidacja linii tramwajowych nr 8 i 25

Jeszcze podczas negocjacji w sprawie udzielenia zamówienia publicznego na dalsze świadczenie usług przewozu osób na rzecz KZK GOP trakcją tramwajową na lata 2006-2008 TŚ, znajdujące się w katastrofalnej sytuacji finansowej, dążyły do podniesienia stawki za wozokilometr. Organizator nie brał pod uwagę znaczącego zwiększenia dofinansowania państwowej spółki i oczekiwał ograniczenia pracy przewozowej i kosztów własnych niejako „w zamian” za podniesienie stawki. Przedstawiciele TŚ zaproponowali likwidację tras Będzin-Wojkowice i Bytom-Dąbrówka Wielka, gdzie koszty utrzymania infrastruktury w stosunku do wykonywanej pracy przewozowej były najwyższe z racji niskiej częstotliwości ruchu. W podpisanej w grudniu 2005 r. nowej umowie zastrzeżono, że dla linii 8 (Bytom Politechnika-Dąbrówka Wielka) i 25 (Żychcice-Dąbrowa Górnicza KWK Paryż) obowiązuje ona do 31 marca 2006 r. KZK GOP poinformował o decyzji likwidacyjnej bezpośrednio zainteresowane gminy, których przedstawiciele rychło wyrazili obawy o zachowanie ciągłości usług przewozowych na obsługiwanych dotychczas przez tramwaje trasach. Prezydent Będzina Radosław Baran domagał się wyjaśnienia:

- na ile wykorzystana jest zdolność przewozowa tramwajów linii przewidzianych do likwidacji,
- w jaki sposób KZK GOP planuje zapewnić komunikację zastępczą rekompensującą ograniczenia oferty przewozowej,
- jaki jest wpływ likwidacji na koszty zakupu usługi na pozostałych liniach tramwajowych,
- jaki wpływ na wysokość dotacji gmin do KZK GOP będzie mieć zastąpienie tramwaju autobusem.

20 lutego 2006 r. na spotkaniu przedstawiciele będzińskiej Rady Miasta, KZK GOP i TŚ zwołanym z inicjatywy prezydenta Będzina władze miasta wyraziły gotowość zwiększenia kwoty na funkcjonowanie komunikacji, aby nie dopuścić do likwidacji linii 25<sup>18</sup>. W dyskusji proponowano także optymalizację oferty poprzez eliminację dublujących się kursów tramwajów i autobusów. W odpowiedzi na pismo prezydenta, datowanej na 21 lutego 2006 r., KZK GOP tłumaczył konieczność likwidacji „umiarkowanym zainteresowaniem pasażer-

---

<sup>18</sup> M. Rechłowicz, Wojkowice koniec jazdy, Forum Transportu Pasażerskiego, Gliwice 2007, s. 86-87.

rów”, przytaczając pomiary nappełnień wykazujące średnie wykorzystanie zdolności przewozowej na poziomie 20% (co odpowiadało 25 osobom w wagonie o pojemności szczytowej 125 osób) przy maksymalnym wykorzystaniu w godzinach szczytu na poziomie 70% (co odpowiada około 90 osobom w wagonie), przy tym w piśmie zwrócono uwagę na istnienie alternatywy w postaci linii autobusowych biegnących wzdłuż trasy tramwaju oraz złą jakość torowiska. Odpowiedź KZK GOP spotkała się ze zdecydowaną krytyką ze względu na przyjętą metodykę pomiarów i nieprzystającą do uzyskanych wyników ocenę. Zapelnienie wagonu 105N ponad 80 osób pasażerowie odbierają jako nadmierne zatłoczenie i organizator komunikacji stosujący współczesne standardy wręcz nie powinien dopuszczać, aby takie zjawisko miało miejsce. Przytoczone napelnienia uzasadniały utrzymanie, a nawet zwiększenie oferty przewozowej, tym bardziej, że pomiar przeprowadzono w okresie zimowych ferii szkolnych, przy zalegającym śniegu i silnym mrozie zniechęcającym wielu pasażerów do podróży. W okresie nauki typowe napelnienia w godzinach dojazdów i powrotów ze szkół silnie wzrastały, znacznie większe były też napelnienia w dni targowe, gdyż tramwaj linii 25 stanowił najpewniejszy środek dojazdu do będzińskiego targowiska poruszając się na wydzielonym torowisku, podczas gdy przepustowość równoległej szosy była niedostateczna. Wreszcie samo torowisko, wyremontowane w 1989 r., było w lepszym stanie od wielu innych zagłębiowskich tras tramwajowych.

16 marca, ponownie z inicjatywy prezydenta Będzina, odbyło się głosowanie Zarządu KZK GOP w kwestii utrzymania tramwaju do Żychcic, na którym członkowie podtrzymali decyzję o likwidacji linii 25 z dniem 1 kwietnia 2006 r. Decyzja KZK GOP wywołała zdecydowane protesty mieszkańców. Będziński radny Marek Bugajski podjął 21 marca głódówkę protestacyjną, a w Wojkowicach i Grodźcu zebrano pod petycją o zachowanie linii 2200 podpisów. Apele i protesty nie zmieniły jednak decyzji Zarządu KZK GOP, którą po raz kolejny podtrzymano w głosowaniu z 27 marca (przeciwko likwidacji byli jedynie prezydenci Sosnowca i Będzina). 28 marca odbyła się burzliwa sesja w będzińskim Urzędzie Miasta, gdzie radni udzielili prezydentowi zgody na zawarcie niezależnie od KZK GOP umowy z TŚ w sprawie kursowania linii 25, co skłoniło radnego Bugajskiego do przerwania głódówki.

Eliminacja tramwaju obsługującego lokalnie Będzin i Wojkowice dokonana przez KZK GOP w uzgodnieniu z TŚ wbrew woli mieszkańców gmin i ich przedstawiciele najlepiej zilustrowała poważny konflikt w KZK GOP, gdzie nadmierne kompetencje zarządu związku mogą uderzać bezpośrednio w interesy gmin będących jego członkami. Do takiej sytuacji nie doszłoby, gdyby gminy miały prawo weta wobec decyzji dotyczących tras komunikacyjnych, których

eksploatację bezpośrednio dofinansowują, a w szczególności wobec decyzji skutkujących likwidacją kosztownej w budowie infrastruktury liniowej. W komunikacie Biura Prasowego KZK GOP informującym pasażerów o likwidacji linii tramwajowych sugerowano, że autobusy będą wygodniejszym środkiem transportu o zwiększonej dostępności. Podparcie się przez KZK GOP rzekomą „chęcią poprawienia komunikacji dla osób niepełnosprawnych” oraz deklaracje o kursowaniu „z taką samą częstotliwością” okazały się w praktyce tylko próbą zamaskowania niekorzystnej dla zainteresowanych pasażerów decyzji.

Tramwaj linii 8 na wydzielonym torowisku poruszał się w znacznej części trasy niezależnie od ruchu drogowego (podobnie jak w przypadku linii 25), ponadto autobusy omijają śródmieście Bytomia obsługiwane przez tramwaje. Likwidacja linii 8 szczególnie dotknęła dzieci i młodzież dojeżdżające z Brzezin Śląskich do szkół w śródmieściu Bytomia oraz pracowników dojeżdżających z Bytomia i Brzezin do zakładów górniczo-hutniczych. Osoby te utraciły dogodne połączenia bezpośrednie i zostały skłonione do dojazdów transportem indywidualnym. Wątpliwy sens miało uruchomienie przez KZK GOP w charakterze swoistej rekompensaty linii autobusowej 148 kursującej z Dąbrówki Wielkiej do hipermarketu na pograniczu Chorzowa i Bytomia. Ostatecznie linię tę skierowano do dworca w Bytomiu. Z obawy przed złodziejami pracownicy TŚ zdemontowali sieć trakcyjną na trasie linii 8 w pośpiechu pracując na trzy zmiany, rozpoczynając rozbiórkę niezwłocznie po przejeździe ostatniego tramwaju.

Nieudaną namiastką linii tramwajowej 25 był „Będziński tramwaj historyczny” kursujący na podstawie osobnej umowy z TŚ na odcinku Będzin-Grodziec od czerwca do grudnia 2006 r. Wykonywane zabytkowym wagonem dwuosiowym 2-4 pary kursów na dobę nie miały istotnego znaczenia handlowego, nie spełniały również roli tramwaju o charakterze turystycznym z racji nieatrakcyjnego rozkładu jazdy. Z końcem roku, po zaniechaniu dopłacania do kursów zabytkowego tramwaju przez miasto TŚ podjęły rozbiórkę linii, w czym wydatnie pomagali złodzieje.

Likwidacja linii tramwajowej 25 wbrew zapewnieniom KZK GOP nie wpłynęła na spadek kosztów transportu zbiorowego w Będzinie i Wojkowicach. Przeciwnie, w kolejnych latach postępował wzrost dopłat gminnych. Rzekome oszczędności pochłonęła organizacja zastępczej komunikacji autobusowej na wydłużonej trasie, która okazała się mniej atrakcyjna dla pasażerów, a jej oferta wbrew zapewnieniom KZK GOP była uboższa od tramwajowej i z roku na rok redukowana (tramwaj wykonywał 47 kursów z częstotliwością 30-minutową w dni robocze, 41 w dni wolne, autobus zaś na koniec 2006 r. już tylko odpowiednio 30 i 28 kursów przy braku stałego „taktu”). Dopłaty Będzina do KZK GOP po eliminacji tramwaju z roku na rok wzrastały, i tak w 2005 r. (ostatni pełny rok

funkcjonowania linii tramwajowej 25) wyniosły 6,5 mln zł, w 2006 r. już 7,6 mln zł, a w 2007 r. 8,1 mln zł. Równie szybko wzrastała dopłata Wojkowic z 847 tys. w 2005 r. do 959 tys. w 2006 r. i 1078 tys. w 2007 r.<sup>19</sup>.

### **Zmiana modelu rozliczania kosztów funkcjonowania linii komunikacyjnych**

W dotychczasowym systemie finansowania działalności KZK GOP niedobór powstający pomiędzy kosztami organizatora a przychodami z biletów pokrywały gminy proporcjonalnie do wykonywanej na ich obszarach pracy przewozowej wyrażonej w wozokilometrach. System ten był oparty na uśrednionych wartościach i nie uwzględniał rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych. W warunkach stałego wzrostu motoryzacji nieskuteczna polityka marketingowa organizatora cechująca się ograniczaniem jakości oferty przewozowej w wielu relacjach przekładała się na postępujący spadek przychodów ze sprzedaży biletów. W miarę wzrostu udziału dotacji w finansowaniu przewozów, który postępował nieprzerwanie na skutek stałego odpływu pasażerów w kierunku motoryzacji indywidualnej, narastała krytyka gmin członkowskich. Aby dokonać modyfikacji systemu rozliczeń tak, że wysokość dopłaty będzie uzależniona od popularności określonej linii komunikacyjnej, KZK GOP podjął w 2007 r. kompleksowe badania frekwencji pasażerów. Wynik finansowy obliczany jest odąd dla konkretnej linii, a różnicę pomiędzy prognozowanymi przychodami a kosztami eksploatacji rozdziela się proporcjonalnie do pracy eksploatacyjnej na obszarach gmin, przez które prowadzi jej trasa.

KZK GOP powinien się kierować wspólnym dobrem wszystkich gmin członkowskich, zapewniając dobrą jakościowo obsługę obszaru komunikacyjnego aglomeracji. Realizacja tej misji z założenia napotyka trudności, gdyż związek zobowiązany jest prowadzić własny rachunek zysków i strat, co stawia na uprzywilejowanej pozycji przewoźników autobusowych, których w warunkach górnośląskich nie obciążają koszty utrzymania infrastruktury drogowej. Dokonana modyfikacja systemu rozliczeń dostarczyła argumentów dla likwidacji linii tramwajowych o niskiej rentowności, choć społecznie potrzebnych i generujących ruch na liniach powiązanych. Część samorządowców zasiadających w zarządzie KZK GOP prezentowała ponadto w mediach nie wyniki finansowe poszczególnych tras, lecz jedynie koszty, a media przekazywały te informacje społeczeństwu bez adekwatnego komentarza. Sprowadzało się to do rozpo-

<sup>19</sup> M. Rechłowicz, Wojkowice..., op. cit., s. 89.

wszechniania czytelnego komunikatu: „komunikacja tramwajowa jest 2-krotnie droższa w eksploatacji od autobusu” wprowadzającego opinię publiczną w błąd. Tymczasem pomimo znacznej substytucji komunikacją autobusową, skupienie potoków pasażerskich na liniach tramwajowych jeszcze w 2007 r. było na tyle duże, że średni koszt przewiezienia pasażera komunikacją tramwajową w obszarze KZK GOP we wspomnianym czysto finansowym rachunku KZK GOP wynosił 0,92 zł i był niższy niż w komunikacji autobusowej (0,98 zł)<sup>20</sup>. Samorządowcy porównując wyłącznie wyniki pracy eksploatacyjnej zdawali się nie dostrzegać konsekwencji przedstawionych powyżej zależności, nie zważając na fakt, że ograniczenie zasięgu i skali pracy przewozowej może pogorszyć konkurencyjność komunikacji tramwajowej, a tym samym przyczynić się do wzrostu kongestii, zanieczyszczenia środowiska i wymusić kosztowne inwestycje drogowe, które pociągną za sobą dalszy wzrost kosztów funkcjonowania systemu transportowego.

### **Główne założenia umowy przewozowej KZK GOP z Tramwajami Śląskimi na lata 2009-2023**

TŚ są jedynym podmiotem, który wykonuje w aglomeracji górnośląskiej usługi przewozowe tramwajami, zatem kolejne umowy z KZK GOP były zawierane w trybie negocjacji<sup>21</sup>. Pierwsze umowy zawierano na okresy 3-letnie (2000-2002, 2003-2005, 2006-2008). Kolejna umowa miała zostać zawarta na okres aż 15 lat, aby zapewnić przedsiębiorstwu tramwajowemu trwale perspektywy finansowania zadań inwestycyjnych. Negocjacje rozpoczęto na podstawie uchwały Zarządu KZK GOP nr 71/2008 z 16 września 2008 r. w sprawie rozpoczęcia procedury udzielenia zamówienia publicznego na świadczenie usług transportu publicznego w tramwajowej komunikacji miejskiej, przyjmując, że KZK GOP przeznaczy maksymalnie 2,9 mld zł na realizację komunikacji tramwajowej w ciągu 15 lat. 16 grudnia 2008 r. Zarząd KZK GOP podjął uchwałę nr 103/2008 w sprawie zamówienia publicznego na świadczenie usług transportu publicznego w tramwajowej komunikacji miejskiej, do której dołączono protokół z 12 grudnia 2008 r. z przeprowadzonego zamówienia publicznego na świadczenie usług transportu publicznego w tramwajowej komunikacji miejskiej realizowanych po terenie gmin aglomeracji katowickiej, a załącznikiem do protokołu była treść

<sup>20</sup> J. Halor, Porównanie efektywności przewozów w komunikacji tramwajowej i autobusowej na obszarze aglomeracji katowickiej, w: *Efektywność transportu w teorii i praktyce*, red. M. Michałowska, Akademia Ekonomiczna, Katowice 2010, s. 254-269.

<sup>21</sup> Na obsługę linii autobusowych organizowane są przetargi.

projektu umowy, jaka miała zostać zawarta pomiędzy KZK GOP a Tramwajami Śląskimi<sup>22</sup>.

Strony ustaliły jeden z najwyższych w Polsce poziomów stawek za wozokilometr, co miało ostatecznie umożliwić finansowanie planowych modernizacji taboru i infrastruktury ze środków własnych operatora, odpowiednio:

- dla taboru typu N, 105 N, 111 N lub równoważnego o pojemności do 150 miejsc, jako pojedynczy wagon lub pierwszy wagon w składzie – 7,93 zł plus VAT,
- dla taboru typu N, 105 N, 111 N lub równoważnego o pojemności do 150 miejsc, jako doczepny wagon – 6,27 zł plus VAT,
- dla taboru typu 116 Nd lub równoważnego o pojemności powyżej 150 miejsc – 10,46 zł plus VAT.

Ponadto wprowadzono współczynniki skłaniające TŚ do eksploatacji taboru nowego (w przypadku wprowadzenia go do ruchu na linii stawka bazowa powiększona jest o 20%) lub zmodernizowanego (stawka zwiększona o 10%). Przy realizacji dodatkowych usług przewozu pasażerów na liniach uruchamianych w związku z imprezami masowymi stawka powiększona jest o 50%.

Zabezpieczeniem przedsiębiorstwa tramwajowego przed negatywnymi skutkami inflacji i wzrostu cen energii jest w nowej umowie zapis o kwartalnej waloryzacji stawek za pomocą wskaźnika „w” zgodnie ze wzorem:

$$w = 0,1 w_e + 0,9 w_t$$

gdzie:

w – wskaźnik waloryzacji ceny jednego wozokilometra,

$w_e$  – wskaźnik cen (okres poprzedni = 100) energii elektrycznej na podstawie oświadczenia Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. o procentowej zmianie ceny energii elektrycznej, które będzie przesyłane do KZK GOP do 15 dnia pierwszego miesiąca po upływie kwartału,

$w_t$  – kwartalny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogłaszany przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie (GUS) i publikowany w „Monitorze Polskim” na podstawie ustawy z 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz.U. 2004, nr 39, poz. 353, z późn. zm.).

---

<sup>22</sup> Uchwała nr 103/2008 Zarządu Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnos Śląskiego Okręgu Przemysłowego w Katowicach z 16 grudnia 2008 r. w sprawie zamówienia publicznego na świadczenie usług transportu publicznego w tramwajowej komunikacji miejskiej, [http://bip.kzkgop.pl/pdf/uchwaly\\_zarzadu/uchwala\\_103\\_2008.pdf](http://bip.kzkgop.pl/pdf/uchwaly_zarzadu/uchwala_103_2008.pdf) (20.12.2008).



Zapisy umowy nie zabezpieczyły jednak przedsiębiorstwa przed skutkami redukcji pracy eksploatacyjnej w przypadku likwidacji linii tramwajowej, tym samym mogły się przyczynić do dalszej destrukcji systemu. Gminy, na których terenie nie przewidziano modernizacji w przygotowanych przez TŚ S.A. planach inwestycyjnych mogły wywierać presję na rezygnację z komunikacji tramwajowej argumentując – nie bez racji – że są przymuszane do dopłacania do inwestycji realizowanych w innych miastach. Co gorsza, TŚ S.A. nadal nie były przedsiębiorstwem efektywnym, a istniejący system rozliczeń stwarzał jedynie presję na wzrost pracy eksploatacyjnej, a nie na jej optymalizację i intensywne podniesienie jakości usług poprzez realizację starannej polityki remontowej. W nowej umowie zrezygnowano z wymieniać szczegółowo linii tramwajowych (wraz z numerami i relacją), na jakich świadczone mają być usługi. Brak określenia numeracji i relacji linii miał umożliwić elastyczne projektowanie rozkładów jazdy i wprowadzanie zmian w numeracji. Linie tramwajowe i wielkość pracy eksploatacyjnej realizowanej na każdej z nich (z podziałem na dni tygodnia i typy taboru) określane są odtąd w tabeli załączonej do umowy, aktualizowanej przy każdej zmianie rozkładów jazdy. Przy okazji wejścia w życie nowej umowy zdecydowano się wprowadzić wiele zmian rozkładowych. Na liniach 6, 7, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 19 i 20 wprowadzono 15-minutową częstotliwość ruchu w dni robocze, z dawną postulowaną przez środowisko entuzjastów komunikacji. Towarzystwo jej wydłużyło czasów przejazdów na liniach z mijankami, które powinno ułatwić utrzymanie rozkładu jazdy przy ograniczeniach prędkości spowodowanych złym stanem torów. Niestety, pojawiły się przy tym zmiany negatywne, skutkujące spadkiem efektywności podsystemu tramwajowego jako całości.

W listopadzie 2008 r. w Chorzowie, będącym obecnie macierzystym miastem tramwajowej spółki, a zarazem miastem, w którym zbudowano większość tramwajów jeżdżących dzisiaj w Polsce, urzędnicy KZK GOP, Tramwajów Śląskich i zaproszeni goście świętowali jubileusz 110-lecia elektrycznej komunikacji tramwajowej w okręgu katowickim. Powodów do radości jednak nie było, gdyż w prasie pojawiły się alarmujące zapowiedzi planowanych przez KZK GOP likwidacji linii tramwajowych 12, 18, 24 i 27. Ostatecznie zarząd KZK GOP zdecydował, że 31 grudnia 2008 r. ostatnie kursy wykona „tylko” linia 12<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> To koniec dwunastki?, „Dziennik Zachodni – tygodnik miejski Siemianowice Śl.” nr 46 z 14.11.2008 r., s. 1.

## Likwidacja linii tramwajowej 12

Najpoważniejszą zmianą wprowadzoną w nowym rozkładzie jazdy była likwidacja linii 12, skutkująca zerwaniem połączenia tramwajowego (i utratą dotychczasowych skomunikowań) pomiędzy węzłami komunikacyjnymi Chorzów Rynek/Pl. Hutników i Wełnowiec Pl. Alfreda oraz rozbiórką dedykowanej infrastruktury torowej pomiędzy Chorzowem i Pl. Alfreda. Nowy rozkład jazdy cechowały wyjątkowo liczne błędy w optymalizacji rozkładów jazdy poszczególnych linii: brak łączenia zadań różnych linii przez wagony będące w ruchu oraz rezygnacja z obsługi linii międzymiastowych przez kilka zajezdni. Zmiany te poskutkowały nadmierną ilością jazd pomiędzy trasami liniowymi a zajezdniami osiagającą wartość 677,9 „pustych” wozokilometrów w każdy dzień roboczy (18 pociągów, wyjazdy i zjazdy). „Zaoszczędzona” dzienna praca eksploatacyjna wszystkich czterech pociągów na linii 12 (z dojazdami i zjazdami) wynosiła w rozkładzie jazdy na 2008 r. niewiele więcej, bo 864,2 km. Spadek efektywności sieci tramwajowej determinowało również nadmierne wydłużenie postojów na pętlach końcowych wpływające na spadek prędkości eksploatacyjnej (czas bezczynności sięgający 30-45 minut). Wymienione zmiany miały wpływ na wzrost kosztów funkcjonowania komunikacji tramwajowej przewyższający znacząco rzekome oszczędności, jakie miało dać zastąpienie linii tramwajowej 12 autobusem.

Projekt zastąpienia autobusem (lub wręcz mikrobusiem) „dwunastki” nie był nowy – już w 2004 r. taki wniosek zaakceptowała Komisja Infrastruktury i Rozwoju Miasta w Chorzowie. Tramwaj rzekomo przeszkadzał w budowie obwodnicy drogowej (której po dzień dzisiejszy nie zbudowano). Linia 12 w ciągu ponad stulecia nie tylko stanowiła najszybsze bezpośrednie połączenie komunikacyjne Chorzowa i Siemianowic Śląskich, miast aglomeracji katowickiej zamieszkałych łącznie przez ponad 200 tys. mieszkańców, ale przy tym obsługiwała „zaplecze” Wojewódzkiego Parku Kultury i Wypoczynku i Stadionu Śląskiego, który aspirował do roli jednej z aren EURO 2012. Tramwaje linii 12 kursujące na 6-kilometrowej trasie przewoziły dziennie nie mniej niż 4000 pasażerów, nie istniały więc bezwzględne przesłanki ekonomiczne do zamknięcia linii. W ramach zorganizowanej przez chorzowski KMTM akcji „Ratujmy tramwaje” zebrano ponad 3000 podpisów pasażerów pod petycją o zachowanie linii. Ani władze KZK GOP, ani prezydent Chorzowa Marek Kopel, który złożył wniosek o likwidację linii, nie podjęli jednak publicznej debaty w celu znalezienia alternatywnego, rozsądnego rozwiązania – chociażby drogą zmian częstotliwości i korelacji rozkładów jazdy tramwaju i dublujących go na znacznej części trasy autobusów linii 663, 664, 665. W konsekwencji decyzji likwidacyjnej z począt-

kiem stycznia, w środku mroźnej zimy, pasażerowie podróżujący pomiędzy południową częścią Siemianowic a Chorzowem zostali bez środka transportu. Podobnie jak w przypadku linii 8 i 25 z 2006 r., najbardziej poszkodowaną grupą pasażerów była młodzież szkolna i pracownicy szkół i ośrodków ulokowanych wzdłuż trasy, nie zapewniono im bowiem adekwatnej komunikacji zastępczej. Dopiero po licznych skargach i artykułach prasowych na wniosek prezydenta Siemianowic Śl. KZK GOP uruchomił od 1 marca 2009 r. linię autobusową nr 190 w relacji pokrywającej trasę nieczynnego tramwaju. Ze względu na wydłużony przebieg czasowy linia ta wymaga obsługi 3 wozami przy częstotliwości 30-minutowej (wcześniej linia tramwajowa przy trzech wagonach miała częstotliwość 20-minutową, a przy dwóch wagonach 28-minutową). Tym samym ostatecznie upadł „mit” oszczędności. W lokalnej prasie pojawiły się spekulacje, że za likwidacją tramwaju stały partykularne interesy właścicieli terenów w pobliżu jego trasy.

Likwidacja linii tramwajowej 12, szeroko komentowana na forach krajowych i zagranicznych, przyczyniła się do odrzucenia kandydatury miasta Chorzowa do roli gospodarza EURO 2012 i przegranej dotychczasowego prezydenta w wyborach samorządowych jesienią 2010 r.

### **Likwidacja komunikacji tramwajowej w Gliwicach (skrócenie linii 1 i 4)**

Gliwice są miastem, w którym rozpoczęły się dzieje górnośląskiej komunikacji tramwajowej (pierwsze kursy parowych tramwajów miały tu miejsce już w 1893 r.). W latach 80. XX w. doszło do likwidacji dwóch linii miejskich (nr 1 i nr 2) w ciągach ul. Pszczyńskiej i ul. Zygmunta Starego, co uzasadniono ich jednotorowym przebiegiem, powodującym zatrzymywanie ruchu drogowego w czasie postoju na mijankach. Gdy 16 marca 1992 r. na długo zawieszono ruch tramwajowy jedynej pozostałej linii 4 z racji katastrofalnego stanu wiaduktu w ciągu ul. Chorzowskiej wprowadzając zastępczo autobusy, radny Andrzej Gałążewski zaproponował, aby usunąć ostatecznie tramwaje z miasta argumentując, że niewydzielone torowisko i częste remonty torów tamują ruch. Rada odrzuciła wówczas wniosek, podpierając się względami ekologicznymi. Plany likwidacji tramwaju powróciły jednak po 2000 r., forsowane przez prezydenta Zygmunta Frankiewicza, m.in. wskutek protestów niektórych mieszkańców ulic przyległych do linii tramwajowej (w tym wpływowych właścicieli kamienic na ul. Zwycięstwa). Aby złagodzić głosy sprzeciwu, Zarząd TŚ planował montaż torowisk wibroakustycznych na trasie linii 4, a także budowę nowej linii tram-

wajowej od największego w mieście Os. Kopernika przez śródmieście, do mającej być sztandarową inwestycją miejską hali widowiskowo-sportowej „Podium” (dwutorowa trasa o długości 14,5 km toru pojedynczego wraz z infrastrukturą towarzyszącą).

Przedstawione propozycje, a w szczególności kalkulacja kosztów inwestycji, zostały odrzucone. Prezydent Gliwic uznał, że lepszym rozwiązaniem będzie wykorzystanie dostępnych środków na zakup autobusów, zerwanie torowisk i nowe nawierzchnie bitumiczne w miejscu trasy tramwajowej, po czym w maju 2009 r. wystąpił do KZK GOP z wnioskiem o likwidację komunikacji tramwajowej na terenie miasta Gliwice. Oznaczało to wycofanie się Gliwic z udziału w zaawansowanym już programie modernizacji trakcji elektrycznej, który miał być finansowany w większości ze środków unijnych. Pomimo świadomości zagrożenia dla całości projektu (a przynajmniej znacznego opóźnienia jego realizacji), 26 maja Zarząd KZK GOP pozytywnie rozpatrzył złożony wniosek. Perspektywa utraty tramwajów przez Gliwice przyczyniła się do protestu miejscowego społeczeństwa na niespotykaną dotychczas na Górnym Śląsku skalę. 17 czerwca inicjatorzy akcji protestacyjnej z radnym Markiem Berezowskim na czele rozpoczęli pod hasłem „TAK dla tramwaju, NIE dla prezydenta” zbieranie podpisów pod referendum w sprawie odwołania prezydenta miasta Gliwice i Rady Miejskiej. 20 marca urządzono Dzień Otwarty zajezdni w Gliwicach, połączony z paradą tramwajów ulicami Gliwic z kursowaniem jubileuszowej linii tramwajowej o numerze 115, symbolizując 115 lat historii tramwajów w Gliwicach.

Likwidacja linii tramwajowych w aglomeracji górnośląskiej stała w sprzeczności z wytycznymi obowiązującej polityki transportowej państwa, co znalazło wyraz w wystosowanym przez Ministerstwo Infrastruktury piśmie do przewodniczącego Zarządu KZK GOP, w którym dyrektor Departamentu Polityki Transportowej i Spraw Międzynarodowych zalecał stosowanie wielokryteriowej oceny od strony ekonomicznej i funkcjonalnej przy podejmowaniu decyzji o substytucji tramwaju autobusem oraz rozważę i ostrożność przy ewentualnych decyzjach likwidacji infrastruktury tramwajowej wyłączanej z eksploatacji, jednocześnie ostrzegając o ich negatywnych skutkach<sup>24</sup>.

1 września 2009 r. KZK GOP zawiesił ruch linii tramwajowych w Gliwicach<sup>25</sup>. W miejsce tramwaju KZK GOP wprowadził do ruchu linię autobusową A4 obsługiwaną niskopodłogowym taborem.

<sup>24</sup> Ministerstwo Infrastruktury, Departament Polityki Transportowej i Spraw Międzynarodowych, pismo nr MP2mm-076-7/09 z 11 sierpnia 2009 r.

<sup>25</sup> Formalnie w mieście pozostało 75 m linii tramwajowej, gdyż bieg linii 1 i 4 z Zabrze skrócono do przystanku Gliwice Zajezdnia.

11 września, po weryfikacji zebranych podpisów komisarz wyborczy w Katowicach ogłosił referendum w sprawie odwołania Rady Miasta oraz prezydenta przed upływem kadencji, wyznaczając jego termin na dzień 8 listopada 2009 r. 6 listopada 2009 r. policja nieoczekiwanie zablokowała przejazd tramwaju referendalnego w Gliwicach, który był elementem prowadzonej kampanii referendalnej. Okazało się, że w poprzek torów tramwajowych na ul. Chorzowskiej zostały ułożone betonowe zapory, których obecność tłumaczono... nagłą potrzebą usunięcia awarii wodociągów. Przejazd został uprzednio opłacony przez komitet referendalny, a trasa przejazdu sprawdzona przez tramwaj techniczny w dniu 4 listopada 2009 r.

8 listopada 2009 r. odbyło się referendum, które okazało się nieważne ze względu na brak odpowiedniej frekwencji: wzięło w nim udział około 20 tys. mieszkańców, przy progu określonym na 33 tys. Warto podkreślić, że prawie 90% uczestników opowiedziało się przeciwko władzom miasta, a tym samym za wznowieniem ruchu tramwajowego.

27 kwietnia 2010 r. w gliwickich mediach donoszono o możliwości likwidacji torowisk. Stowarzyszenie Grupa Inicjatywna i Obywatelski Komitet Obrony Tramwajów i Promocji Komunikacji Miejskiej w Gliwicach apelowały do Zarządu Tramwajów Śląskich o niepodejmowanie likwidacji torowisk na wniosek władz Gliwic do czasu jesiennych wyborów samorządowych, aby ewentualne nowe władze miały możliwość przywrócenia komunikacji tramwajowej. Zarząd TŚ nie przychylił się do apelu stowarzyszeń. W czerwcu i lipcu 2010 r. zdemontowano tory tramwajowe w ul. Wieczorka, ul. Dolnych Wałów i na wiadukcie w ul. Zabrskiej. Miasto sfinansowało położenie w ich miejscu nowych nawierzchni bitumicznych. Demontaż torów przekreślił szanse na rychłą reaktywację tramwajów i wytrącił ważny argument kontrkandydatów urzędującego prezydenta, który ostatecznie zwyciężył w kolejnych wyborach. W 2011 r. TŚ kontynuowały demontaż pozostałej infrastruktury. Przedsiębiorstwo tramwajowe nieoczekiwanie skierowało znaczne środki na likwidację torowisk w biegu gliwickich ulic, podczas gdy w sąsiednim Zabrzu, łożącym stale na komunikację tramwajową, podobne zaangażowanie mogło znacząco poprawić stan torowisk pozostających w gorszym od gliwickich tras stanie technicznym.

W tab. 2 zostały zebrane informacje o podstawowej ofercie przewozowej na zlikwidowanych w latach 2006-2009 trasach tramwajowych i sposobie zastąpienia ich autobusami. Mimo wcześniejszych zapewnień KZK GOP o utrzymaniu dotychczasowej oferty, w każdym z omawianych przypadków znacząco, bo o około 50% została ograniczona oferta przewozowa, co poskutkowało proporcjonalnym spadkiem popytu.

Tabela 2

Porównanie podstawowej częstotliwości obsługi w dni robocze dla linii tramwajowych przed likwidacją i zastępujących je linii autobusowych według stanu na wrzesień 2011 r.

Relacja	Tramwaj (pojemność szczytowa 125-250 miejsc)	Autobus (pojemność szczytowa 100 miejsc)	Data ostatniego kursu relacji tramwajowej
Bytom-Dąbrówka Wielka	14-28 minut (linia 8)	60 minut (linia 148)	31.03.2006 r.
Będzin-Żychejce	30 minut (linia 25)	około 50 minut (linia 25)	31.03.2006 r.
Siemianowice Śląskie- Chorzów	14 minut (linia 12)	30 minut (linia 190)	31.12.2008 r.
Gliwice Zajezdnia- Wójtowa Wieś	8-12 minut (linie 1 i 4)	10-17 minut (linia A4)	31.08.2009 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie oficjalnych rozkładów jazdy KZK GOP z lat 2006-2011.

## Przewozy komunikacją tramwajową w latach 1989-2010

Jedną z konsekwencji rozpadu WPK Katowice było zaprzestanie gromadzenia kompleksowych informacji o przewozach pasażerów. Dane o sprzedaży biletów przy narastającym po 1989 r. problemie fałszowania biletów i sporej liczbie osób jeżdżących bez wnoszenia opłat (osoby upoważnione, ale także gapowicze) nie były wystarczające, aby dokonać bieżącej oceny liczby pasażerów. Analiza zebranych danych pozwala ustalić, że PKT Katowice dysponowało miarodajnymi informacjami o liczbie pasażerów za 1997 r. Pierwsze profesjonalne badania napelnień w komunikacji KZK GOP zostały wykonane dopiero w latach 2007-2009, początkowo przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji (SITK) oddział w Krakowie, następnie środkami własnymi KZK GOP, przy czym dokonano łącznie oszacowania rocznych liczb przewiezionych pasażerów dla około 330 linii (w kolejnych latach 141, 187 i 135). Łączna liczba pasażerów przewiezionych wszystkimi liniami KZK GOP (liczba pojedynczych podróży) została oszacowana na 395 779 399, przy względnym średnim błędzie

szacunku 0,23%<sup>26</sup>. Wartość ta znacznie przewyższała poziom 250 mln szacowany przez KZK GOP w 2005 r. na podstawie liczby sprzedawanych biletów, sugerując znacznie wyższy niż oczekiwano odsetek przejazdów bezpłatnych i nieuprawnionych. Podobne wyniki uzyskał nieco wcześniej autor niniejszego opracowania, korzystając dzięki uprzejmości KZK GOP z danych źródłowych pomiarów w latach 2007-2008 i mając możliwość dokonania samodzielnych analiz przewozów danymi liniami tramwajowymi i autobusowymi, a tym samym dokonania próby oceny efektywności poszczególnych linii komunikacyjnych i ich porównania<sup>27</sup>.

Na podstawie zebranych danych dokonano wyliczeń statystycznych przewozów pasażerów w pozostałych latach z przedziału 1989-2010. W latach, dla których nie uzyskano wiarygodnych danych o ilości pasażerów autor dokonał interpolacji wielkości przewozów uwzględniając zmiany w pracy eksploatacyjnej według danych TŚ, wzrost wskaźnika motoryzacji w miastach aglomeracji śląskiej według danych GUS oraz zmiany w przychodach ze sprzedaży biletów. Dane te zebrano w tab. 3. Ponadto dokonano wyliczenia przewozów pasażerów KZK GOP na podstawie analizy sprzedaży i pracy eksploatacyjnej w układzie gałęziowym dla lat 2000-2010, która wykazała znaczącą korelację z wyliczeniami wcześniejszą metodą. Uzyskane statystyki przewozów wydają się dobrze odzwierciedlać następstwa spadku oferty w 1991 r., wymuszonej redukcją zatrudnienia stabilizację w kolejnych latach i trend spadkowy utrwalający się w miarę wprowadzanych po 2000 r. ograniczeń oferty przewozowej. Największy spadek przewozów mógł nastąpić w pierwszych latach XXI w. w odpowiedzi na znaczne podwyżki cen biletów KZK GOP spowodowane redukcją państwowej dotacji. Po 2005 r. liczba pasażerów autobusów stabilizowała się na poziomie ponad 250 mln, jednak kosztem spadku liczby pasażerów tramwajów z poziomu 150 mln do niewiele ponad 100 mln w 2010 r.

<sup>26</sup> G. Dydkowski, W. Gamrot, R. Tomanek, Wykorzystanie metod statystycznych w badaniu popytu na usługi transportu miejskiego, Akademia Ekonomiczna, Katowice 2009, s. 128.

<sup>27</sup> J. Halor, op. cit., s. 254-269.

Tabela 3

Przewozy pasażerów komunikacją tramwajową w aglomeracji katowickiej  
w latach 1989-2010

Rok	Praca eksploatacyjna (wozokm)			Ukrotnienie (wozokm/ pociągokm)	Przewoźnik – organiza- tor	Ilość pasa- żerów na wo- zokm	Przewozy pasażerów (tys.)
	wagony sterownicze (pociąg- gokm)	wagony doczepne	wagony razem				
1989	16 336 330	11 458 153	27 794 483	1,70	WPK	12,1	335 300
1990	16 481 130	12 117 050	28 598 180	1,74	WPK	10,9	312 800
1991	13 418 536	10 642 765	24 061 301	1,79	WPK	11,5	276 000
1992	13 188 945	9 920 871	23 109 816	1,75	PKT	11,3	261 100
1993	14 628 359	8 826 143	23 454 502	1,60	PKT	11,0	257 300
1994	14 913 836	8 251 015	23 164 851	1,55	PKT	10,7	246 700
1995	15 387 311	7 949 478	23 336 789	1,52	PKT	10,3	241 300
1996	15 507 889	8 232 978	23 740 867	1,53	PKT	10,0	238 300
1997	15 993 991	9 031 135	25 025 126	1,56	PKT	9,7	241 572
1998	16 462 044	9 300 887	25 762 931	1,56	PKT	9,3	239 100
1999	15 782 125	7 784 374	23 566 499	1,49	PKT	9,0	212 800
2000	15 647 955	7 349 880	22 997 835	1,47	PKT – KZK	8,6	198 400
2001	15 503 815	6 713 081	22 216 896	1,43	PKT – KZK	8,4	186 900
2002	15 229 873	4 634 454	19 864 327	1,30	PKT – KZK	8,3	164 800
2003	15 961 872	3 291 288	19 253 160	1,21	TŚ – KZK	8,1	156 300
2004	16 279 140	2 529 256	18 808 396	1,16	TŚ – KZK	8,0	150 500
2005	16 626 984	2 441 054	19 068 038	1,15	TŚ – KZK	7,8	147 800
2006	15 840 712	2 408 415	18 249 127	1,15	TŚ – KZK	7,5	136 100
2007	15 690 530	2 754 521	18 445 051	1,18	TŚ – KZK	7,1	131 100
2008	15 135 208	2 911 757	18 046 965	1,19	TŚ – KZK	6,7	121 400
2009	13 898 910	3 244 210	17 143 120	1,23	TŚ – KZK	6,5	112 000
2010	14 139 274	2 971 196	17 110 470	1,21	TŚ – KZK	6,1	104 400

Wartości oznaczone kursywą zostały wyliczone statystycznie przez autora.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKT Katowice, Tramwaje Śląskie S.A., KZK GOP oraz GUS.



## Wnioski końcowe

W latach 80. XX w. świadomość rosnących kosztów kongestii, zanieczyszczenia środowiska i wzrost cen paliw przyczyniły się do zwrócenia uwagi władz w aglomeracjach zachodnioeuropejskich na konieczność ograniczenia ruchu drogowego i stworzenia w pełni zintegrowanych, efektywnych sieci transportu zbiorowego. Równocześnie rozpoczął się okres renesansu komunikacji tramwajowej. Kraje wschodnioeuropejskie, gdzie motoryzacja nie miała tak powszechnego charakteru, miały w tym czasie w każdym większym ośrodku miejskim dość dobrze zorganizowane i dostępne dla społeczeństwa systemy transportu zbiorowego, których podstawą była komunikacja tramwajowa. W aglomeracji górnośląskiej odgrywała ona w XX w. główną rolę w przewozach pasażerów. Utrzymanie tego stanu w okresie transformacji gospodarczej było realne, biorąc pod uwagę dobry stan i stosunkowo niski wiek taboru WPK Katowice u progu lat 90. XX w., a także zaawansowany stopień realizacji kluczowej inwestycji, jaką była budowa KRR, która miała być zasilana przez linie tramwajowe.

W latach 90. XX w. działalność wyodrębnionej z WPK państwowej firmy tramwajowej była finansowana w sposób gwarantujący stabilne funkcjonowanie dzięki samodzielnej emisji biletów i dotacjom z budżetu centralnego. Z początkiem 2000 r. nastąpiła rewolucyjna zmiana: przedsiębiorstwo tramwajowe stało się przewoźnikiem otrzymującym wynagrodzenie za pracę eksploatacyjną wykonaną na rzecz organizatora transportu zbiorowego i emitenta biletów (KZK GOP). W kolejnych latach postępował kryzys finansów, zarządzania i organizacji komunikacji tramwajowej, czego skutkiem było załamanie gospodarki infrastrukturą i taborem. Proces komunalizacji przedsiębiorstwa tramwajowego, w którym upatrywano recepty na przełamanie kryzysu, z przyczyn prawnych i politycznych został nadmiernie rozciągnięty w czasie. Dokonanie jego pełnej oceny będzie możliwe w nieodległej przyszłości.

Polityka transportowa władz państwowych i samorządowych w okresie transformacji systemowej wpłynęła na pogorszenie się konkurencyjności górnośląskiej komunikacji tramwajowej. Realizacja miejscowej polityki transportowej przebiegała w sposób odmienny od przyjętych przez władze założeń zrównoważonego rozwoju. Budowę KRR i projekty rozwoju sieci tramwajowej porzucono, a dostępne środki na inwestycje transportowe służyły niemal wyłącznie rozbudowie infrastruktury transportu drogowego. Przyjęta przez KZK GOP metodyka wyliczenia kosztów funkcjonowania linii tramwajowych miała uproszczony charakter, nie uwzględniała rentowności poszczególnych odcinków tras tramwajowych oraz efektu zasilania przez linie o niższej rentowności relacji lepiej prospe-

rujących. Zmian układu tramwajowych tras komunikacyjnych nie poprzedzało profesjonalne określenie więzby ruchu, a likwidacja porzuconej infrastruktury tramwajowej zaangażowała znaczne środki, które można było w celowy sposób wykorzystać na remonty istniejących tras. Niejeden przypadek zamknięcia linii tramwajowej może stanowić przykład podejmowania decyzji likwidacyjnych z naruszeniem interesów społecznych, a nawet działania wbrew woli bezpośrednio zainteresowanych władz gmin. Należy zwrócić uwagę, że posuwając się do fizycznej likwidacji infrastruktury domniemanych nierentownych linii tramwajowych nie rozważono „miękkich” wariantów optymalizacji kosztów, jakie mogła dać reorganizacja siatki połączeń komunikacyjnych oraz koordynacja rozkładów jazdy linii autobusowych i tramwajowych na tych trasach, gdzie ze względu na współbieżność obu rodzajów komunikacji dochodziło do nadpodaży usług przewozowych, a w konsekwencji niepotrzebnej, wewnętrznej konkurencji międzygałęziowej generującej nadmierne koszty eksploatacji. Decyzje o likwidacji wybranych linii tramwajowych i ich zastąpieniu komunikacją autobusową podjęte w latach 2006-2009 niekorzystnie wpłynęły na reputację górnośląskiego transportu zbiorowego i poskutkowały spadkiem przewozów. W ciągu 10 lat organizacji komunikacji tramwajowej, KZK GOP utracił około 50% wolumenu pasażerów tramwajów. Najczęściej porzucali oni transport zbiorowy na rzecz komunikacji indywidualnej, która stała się bardziej atrakcyjna dzięki rozbudowie sieci drogowej.

## **TRAM PUBLIC TRANSPORT IN KATOWICE AGGLOMERATION AS A MATTER OF TRANSPORT POLICY DURING PERIOD OF ECONOMIC TRANSFORMATION (1989-2010)**

### **Summary**

Until the nineties of the twentieth century Upper Silesian tram operations were financed through self-ticketing and donations from the national budget, allowing to maintain a stable service without municipal subsidies. Since 2000 the tramway company is contracted to local public transport organizer (the association of municipalities – KZK GOP), receiving fees for their operational work (contractual rate for vehiclekilometer). Tram company revenues no longer depend on revenue from tickets. Management problems and the adverse resolution of the dispute with Alstom company led local tram system to the brink of bankruptcy. The importance of tram, which was the essential mode of

public transport in the Upper Silesian agglomeration over the twentieth century, has been deprecated as a result of transport policies. Since the end of the twentieth century, the authorities allocate almost all available funds for development of road transport and its infrastructure. After 20 years of Poland's economic transformation tram offer in Katowice agglomeration became generally less attractive than in the past and some tram-lines disappeared replaced by less frequent bus service.