

Janusz Górny

*Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu
Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej
e-mail: janusz@amu.edu.pl*

Wpływ członkostwa Polski w Unii Europejskiej na przemiany publicznego transportu zbiorowego w Poznaniu

Zarys treści: Pierwsza dekada członkostwa Polski w strukturach Unii Europejskiej była dla wielu miast w Polsce, w tym także dla Poznania, okresem modernizacji i rozbudowy systemu publicznego transportu zbiorowego. Dzięki inwestycjom współfinansowanym ze środków przeznaczonych na realizację wspólnotowej polityki spójności i polityki regionalnej dokonano w Poznaniu dużych zakupów taboru tramwajowego i autobusowego. Ponadto powstały trzy nowe trasy tramwajowe, nowoczesna zajezdnia tramwajowa oraz zmodernizowana została część istniejących torowisk. Następowaly również zmiany w sferze organizacyjnej transportu publicznego, które prowadzą m.in. do integracji różnych gałęzi transportu w granicach aglomeracji poznańskiej. Wszystko to przyczyniło się do pozytywnej zmiany wizerunku publicznego transportu zbiorowego w mieście.

Słowa kluczowe: publiczny transport zbiorowy, infrastruktura transportu, polityka regionalna, Unia Europejska, Poznań

Wprowadzenie

Celem artykułu jest analiza zmian, jakie zaszły w miejskim publicznym transporcie zbiorowym w Poznaniu oraz w innych wybranych miastach Polski, na które wpływ miało przystąpienie do Unii Europejskiej. W opracowaniu analizie poddano projekty inwestycyjne związane z taborzem i infrastrukturą transportu miejskiego zrealizowane przy wykorzystaniu środków pochodzących z Unii Europejskiej. Zmiany w publicznym transporcie zbiorowym zachodziły jednak nie tylko w sferze materialnej, ale także w sferze organizacyjnej.

Wraz ze wstąpieniem w strukturę Unii Europejskiej w 2004 r. Polska zobowiązała się do przyjęcia zasad wspólnotowej polityki oraz szeregu szczegółowych rozwiązań w wielu sferach życia społeczno-gospodarczego regulowanych unijnym prawem. Stąd istotnej zmianie uległa także prowadzona na szczeblu krajowym polityka regionalna oraz polityki poszczególnych regionów i miast. Celem

nadrzędnym branżowych polityk Unii Europejskiej jest osiągnięcie i utrzymanie rozwoju zrównoważonego polegającego na efektywnym korzystaniu z zasobów środowiska przyrodniczego i wspieraniu przyjaznej mu przedsiębiorczości, co w konsekwencji ma doprowadzić do zbudowania niskoemisyjnej, bardziej konkurencyjnej gospodarki.

Jedną z dziedzin podlegających wpływowi unijnych instytucji jest transport, którego prawidłowe funkcjonowanie jest szczególnie istotne dla rozwoju gospodarczego. Głównym celem wspólnotowej polityki transportowej jest utworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu, czemu służyć ma m.in. stworzenie transeuropejskiej sieci transportowej oraz integracja systemu transportowego w układzie gałęziowym i terytorialnym. Rozbudowa systemu transportowego, podobnie jak inne działania UE, także respektuje zasady rozwoju zrównoważonego, co objawia się podejmowaniem działań mających na celu równoważenie transportu – wspieraniem zwłaszcza tych jego gałęzi, które mają możliwie najmniej niekorzystny wpływ na środowisko przyrodnicze.

W skali miasta polityka transportowa Unii Europejskiej przenika się z jej polityką regionalną, której celem jest wsparcie rozwoju regionów oraz ich stolic. Dzięki uzyskaniu przez Polskę dostępu do bardzo dużych środków przeznaczonych na realizację unijnej polityki spójności i polityki regionalnej w polskich miastach uruchomione zostały procesy polegające na unowocześnianiu systemów publicznego transportu zbiorowego, które w licznych miastach Europy Zachodniej trwały już od wielu lat. Modernizacja miejskiego transportu zbiorowego w polskich miastach wiązała się jednak nie tylko z możliwością pozyskania środków na odkładane od lat inwestycje taborowe i infrastrukturalne, ale także ze zmianą polityki władz samorządowych. W wielu miastach nastąpiło odejście od modernistycznego sposobu planowania i urządzania przestrzeni miejskiej w ten sposób by była ona podporządkowana indywidualnemu transportowi samochodowemu na rzecz podejścia postmodernistycznego, w którym zwrócono uwagę na potrzeby pieszych, rowerzystów oraz pasażerów transportu zbiorowego (Weśółowski 2008). Wobec gwałtownego rozwoju indywidualnej motoryzacji trwającego w Polsce od lat 90. XX w. konieczne okazało się podjęcie działań mających na celu podniesienie atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego. Zwiększenie udziału podróży odbywanych tym rodzajem transportu może zapobiegać dalszemu wzrostowi zatłoczenia miast, a nowe inwestycje mogą prowadzić do poprawy jakości środowiska przyrodniczego oraz wyglądu przestrzeni publicznych. Dobrze zorganizowany, niezawodny, bezpieczny i atrakcyjny pod względem ceny publiczny transport miejski bezpośrednio wiąże się z jakością życia w mieście i wpływa na jego pozycję konkurencyjną, istotną zwłaszcza w przypadku trwałych migracji. Nie bez przyczyny w rankingach porównujących miasta pod uwagę brany jest poziom rozwoju transportu zbiorowego. Stąd można się spodziewać konsekwentnego rezerwowania w budżetach miast znacznych środków na zadania związane z utrzymaniem, modernizacją i rozbudową systemów publicznego transportu zbiorowego.

W ciągu pierwszej dekady członkostwa Polski w Unii Europejskiej różnego rodzaju podmioty mogły ubiegać się o dofinansowanie projektów ze środków za-

rezerwowanych w dwóch perspektywach finansowych. W latach 2004–2006 Polska korzystała ze środków przewidzianych na okres 2000–2006 (było to 12,8 mld euro), natomiast w pełni objęła ją dopiero perspektywa 2007–2013 negocjowana już w sytuacji po rozszerzeniu Wspólnoty o nowych członków. Wielkość środków przeznaczonych w niej na rozwój naszego kraju wyniosła 67,3 mld euro. Z kolei w perspektywie budżetowej 2014–2020 kwota ta jest jeszcze większa, wynosi bowiem 82,5 mld euro. W latach 2004–2006 projekty związane z miejskim publicznym transportem zbiorowym realizowane były w ramach zarządzanego centralnie Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (ZPORR), który wykorzystywał środki pochodzące z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS). W perspektywie finansowej 2007–2013 projekty tego rodzaju realizowane były w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO) zarządzanych przez samorządy wojewódzkie i wydatkujących środki pochodzące z EFRR oraz w ramach zarządzanego przez ministra właściwego ds. infrastruktury i rozwoju Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ), który wykorzystywał środki z EFRR oraz Funduszu Spójności (FS).

Podstawowym pojęciem wymagającym zdefiniowania jest pojęcie miejskiego publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, której przyjęcie jest efektem wdrażania wspólnotowego prawa, publiczny transport zbiorowy rozumiany jest jako „powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej”. W ustawie zdefiniowano ponadto gminne przewozy pasażerskie, które określono jako „przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny”. Ze względu na różne rodzaje gmin w ustawie wyróżniono jeden z rodzajów gminnych przewozów pasażerskich, który, niestety niekonsekwentnie w stosunku do innych pojęć, określony został jako komunikacja miejska. Zgodnie z przyjętą w Polsce terminologią komunikacja jest pojęciem o szerszym zakresie, ponieważ poza transportem, którego zadaniem jest przemieszczanie towarów i osób, obejmuje również łączność, której celem jest przesyłanie na odległość informacji za pośrednictwem różnych środków przekazu (Potrykowski, Taylor 1982). W związku z tym w pracy, mimo dużej popularności sformułowania komunikacja miejska, które jest z reguły kojarzone z lokalnym transportem zbiorowym organizowanym przez podmioty samorządowe, używane będzie pojęcie transport miejski. W pracy pod redakcją Wyszomirskiego (2010) transport miejski został określony jako: „regularny, publiczny transport zbiorowy wykonywany na zlecenie samorządowego organizatora transportu wyłącznie na obszarze jednej gminy, dwóch lub więcej gmin na podstawie porozumień międzygminnych, gmin tworzących międzygminny związek komunalny”.

Inwestycje związane z taborem

W ciągu dziesięciu lat członkostwa Polski w Unii Europejskiej w Poznaniu przeprowadzono cztery inwestycje związane z taborem, które były dofinansowywane środkami wspólnotowymi. W każdym przypadku beneficjentem było Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (MPK). W sumie wartość projektów wyniosła ponad 825,5 mln zł, z czego dofinansowanie z UE miało wartość niemal 413 mln zł (ok. 50% wartości wszystkich projektów). Wszystkie projekty zrealizowane zostały w perspektywie finansowej 2007–2013. Podstawowe informacje dotyczące inwestycji związanych z taborem miejskiego transportu publicznego zawarte zostały w tabeli 1. Niezależnie od projektów prowadzonych dzięki unijnemu wsparciu miejska spółka realizowała w tym czasie również inne inwestycje związane z zakupami i modernizacją taboru tramwajowego i autobusowego.

Projektem o największej wartości był zakup niskopodłogowych tramwajów Traminó. Podpisana w listopadzie 2009 r. umowa zakładała dostawę 40 pojazdów, jednak w 2010 r. w wyniku zmiany umowy zwiększono wielkość zamówienia do 45 sztuk. Zgodnie z umową tramwaje miały zostać dostarczone do końca maja 2012 r. Termin ten wynikał z faktu, że Poznań był jednym z miast, w których odbywały się mecze Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej 2012 (Euro 2012), które rozpoczynały się w czerwcu tego roku. Realizacja projektu możliwa była dzięki temu, że w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko przewidziane zostało działanie „Transport miejski w obszarach metropolitalnych” (działanie 7.3). W jego ramach Ministerstwo Infrastruktury zaprosiło do zgłaszania propozycji projektów promujących przyjazny środowisku transport publiczny. Po uzyskaniu przez projekt pozytywnej oceny pomiędzy Centrum Unijnych Projektów Transportowych a MPK w Poznaniu podpisana została umowa na dofinanso-

Tabela 1. Projekty związane z taborem miejskiego publicznego transportu zbiorowego zrealizowane w Poznaniu, współfinansowane środkami pochodzącymi z Unii Europejskiej

Tytuł projektu	Beneficjent	Program (fundusz)/ perspektywa finansowa	Wartość projektu [zł]	Wartość dofinansowania z UE [zł]	Poziom dofinansowania z UE [%]
Zakup nowoczesnego, niskopodłogowego taboru tramwajowego	MPK w Poznaniu	POLiŚ (FS) 2007–2013	386 919 613	185 674 716	47,99
Budowa zajezdni tramwajowej Franowo	MPK w Poznaniu	POLiŚ (FS) 2007–2013	319 646 585	152 454 703	47,69
Zakup nowoczesnych, przyjaznych środowisku autobusów niskopodłogowych	MPK w Poznaniu	RPOWW (EFRR) 2007–2013	94 131 449	58 842 572	62,51
Zakup nowoczesnych, przyjaznych środowisku autobusów niskopodłogowych – etap II	MPK w Poznaniu	RPOWW (EFRR) 2007–2013	24 828 182	16 018 960	64,52

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z <http://mapadotacji.gov.pl/>.

wanie go ze środków Funduszu Spójności. Duże znaczenie dla sprawnej realizacji projektu miała możliwość rozliczania przyznanej dotacji w trybie zaliczkowym.

Dostarczone tramwaje mogą zabrać na pokład niemal 230 pasażerów, są w pełni niskopodłogowe, klimatyzowane, a ich wnętrze jest przestronne, bowiem w stosunku do jego pierwotnej wersji zaprezentowanej w prototypie liczbę miejsc siedzących ograniczono do minimum na rzecz zwiększenia przestrzeni dla pasażerów stojących. Ponadto pojazd został wyposażony w cztery szerokie podwójne drzwi wejściowe. Wymienione rozwiązania ułatwiają wymianę pasażerów na przystankach i poruszanie się wewnątrz pojazdu. Ponadto w godzinach o mniejszym natężeniu ruchu pasażerowie mogą skorzystać z kilku miejsc składanych. W zakres projektu wchodził także zakup specjalistycznego sprzętu do zajezdni, który jest niezbędny do prawidłowej eksploatacji tramwajów, oraz pakietu naprawczego, na który składają się części zamienne oraz materiały potrzebne do realizacji planowych przeglądów okresowych.

W latach wcześniejszych ze względu na ograniczone środki MPK realizowało znacznie skromniejsze projekty związane z pozyskaniem nowego taboru tramwajowego (zakup dziesięciu sztuk częściowo niskopodłogowych tramwajów Tatra oraz czternastu sztuk tramwajów Siemens Combino). Przeprowadzenie tak dużego projektu, możliwe dzięki środkom z Unii Europejskiej, wpłynęło na zdecydowaną poprawę komfortu podróży transportem tramwajowym w mieście. Niskopodłogowe pojazdy będące wcześniej w zdecydowanej mniejszości i kursujące jedynie na wybranych liniach zaczęły się pojawiać w praktycznie wszystkich częściach miasta. Inwestycja ta pozwoliła na wycofanie z eksploatacji najstarszych, pozyskanych z Holandii i z Niemiec używanych tramwajów.

Drugim pod względem wartości projektem była budowa zajezdni tramwajowej na Franowie. Choć jest to przedsięwzięcie związane z budową nowej infrastruktury, to ponieważ służy utrzymaniu taboru, postanowiono włączyć jego charakterystykę do tej części opracowania. Podobnie jak zakup nowych tramwajów również budowa zajezdni tramwajowej zrealizowana została w ramach POIiŚ jako jeden z projektów działania 7.3. Budowa nowego obiektu była konieczna w związku ze sprzedażą przez miasto terenu najstarszej poznańskiej zajezdni przy ul. Gajowej i jej likwidacją w 2010 roku. Cały będący w posiadaniu MPK tabor tramwajowy nie mieścił się na terenie innych zajezdni, dlatego część tramwajów pozostawiano na noc na ulicach miasta. Budowę zajezdni rozpoczęto w 2011 r., a oddana do użytku została oficjalnie w maju 2014 r.. Jednak ze względu na zakończenie budowy hali postojowej już kilka miesięcy wcześniej, od listopada 2013 r. na noc zaczęły zjeżdżać do niej tramwaje, które przechodziły przeglądy w innej zajezdni. Pozwoliło to na rezygnację z odstawiania ich na ulicach miasta i zaoszczędzenie środków przeznaczonych na zapewnienie im ochrony.

Zajezdnia tramwajowa na Franowie zajmująca powierzchnię 17 ha jest największym tego typu obiektem w Polsce. Może obecnie pomieścić 100 tramwajów, jednak pozostawiona pod rozbudowę hali postojowej rezerwa w razie potrzeby pozwoli zwiększyć tę liczbę o kolejnych 50 pojazdów. Zajezdnia została wyposażona w nowoczesny system obsługi taboru DMS (ang. Depot Management System), który w pełni automatyzuje nie tylko proces codziennej obsługi taboru, ale

także kierowania pojazdów na przeglądy okresowe. Ponadto system w oparciu o założony rozkład jazdy i parametry pojazdów będzie kierował poszczególne tramwaje na odpowiednie tory, tak by zoptymalizować przebieg porannych wyjazdów na trasy. W naszym kraju rozwiązanie takie zostało zastosowane po raz pierwszy i sytuuje poznańską zajezdnię wśród najnowocześniejszych na świecie.

W perspektywie 2007–2013 zrealizowano również dwa projekty zakupu nowego taboru autobusowego. Zakupy te przeprowadzone były w ramach działania 2.5 (Rozwój miejskiego transportu zbiorowego) Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Wielkopolskiego (RPOWW). Dzięki realizacji pierwszego projektu zakupionych zostało 75 niskopodłogowych autobusów Solaris Urbino (45 pojazdów przegubowych o długości 18 m i 30 o długości 12 m). Podobnie jak nowe tramwaje również autobusy miały być wizytówką miasta podczas mistrzostw Euro 2012. Z tego powodu deseni tkaniny wyściełającej fotele nawiązywał nie tylko do atrybutów Poznania, ale i do mistrzostw – znalazły się na niej poznańskie koziołki oraz piłki futbolowe. Na pokładach autobusów wyposażonych w klimatyzację oraz wewnętrzny i zewnętrzny monitoring zamontowano też automaty biletowe. Ponadto pojazdy napędzane są nowoczesnymi silnikami, które spełniają najbardziej rygorystyczną normę czystości spalin (EEV) i które są dodatkowo wyposażone w system samogaszący będący zabezpieczeniem na wypadek pożaru. Drugi projekt związany z pozyskaniem nowego taboru autobusowego umożliwił zakup 26 autobusów Solaris Alpino o długości 8,6 m oraz dwóch busów Iveco Urby 65c o długości 7,8 m, które wyprodukowała słupska firma Kapena. Te krótkie autobusy, mieszczące 40–50 pasażerów, skierowane zostały do obsługi mniej obciążonych linii dziennych oraz linii nocnych, co pozwoliło na zastąpienie starszych autobusów marki Neoplan.

Warto zauważyć, że praktycznie we wszystkich przetargach na dostawę nowego taboru, która realizowana była przy wsparciu środkami pochodzącymi z UE, wygrywała firma Solaris, każdorazowo proponując najkorzystniejsze warunki. I choć w przetargach najważniejszym kryterium wyboru była cena, to liczyły się również warunki gwarancji, właściwości techniczno-eksploatacyjne, gotowość techniczna oraz warunki serwisu. Tak duże zamówienia z pewnością korzystnie wpłynęły na kondycję wielkopolskiej firmy, jej konkurencyjność oraz lokalny rynek pracy, a pochodzący w dużej mierze z Unii Europejskiej kapitał stał się jednym z elementów wzmagających inne czynniki rozwoju regionalnego w Wielkopolsce. Ponadto dostarczenie tramwajów do Poznania pozwoliło firmie o już ugruntowanej pozycji na rynku dostawców autobusów rozpocząć ekspansję na rynku producentów tramwajów, co zaowocowało zamówieniami z Jeny, Brunshwiku i Olsztyna.

Inwestycje infrastrukturalne

W pierwszej dekadzie członkostwa Polski w strukturach UE zrealizowano w Poznaniu osiem projektów infrastrukturalnych związanych bezpośrednio z obsługą pasażerów transportu publicznego. Cztery z nich podjęto w latach 2004–2006

w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (wszystkie w ramach działania 1.6: Rozwój transportu publicznego w aglomeracjach). Pozostałe cztery przeprowadzono w perspektywie finansowej 2007–2013. Trzy z nich zrealizowano w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Wielkopolskiego (projekt przebudowy ul. Winogrady w ramach działania 2.2: Poprawa dostępności do regionalnego i ponadregionalnego układu drogowego, natomiast dwa projekty związane z budową tras tramwajowych w ramach działania 2.5: Rozwój miejskiego transportu zbiorowego). Czwarty projekt w tej perspektywie (odnowa infrastruktury transportu zbiorowego w związku z organizacją Euro 2012) zrealizowany został w ramach działania 7.3: Transport

Tabela 2. Projekty związane z infrastrukturą miejskiego publicznego transportu zbiorowego zrealizowane w Poznaniu współfinansowane środkami pochodzącymi z Unii Europejskiej

Tytuł projektu	Beneficjent	Program (fundusz)/ perspektywa finansowa	Wartość projektu [zł]	Wartość dofinansowania z UE [zł]	Poziom dofinansowania z UE [%]
Budowa trasy tramwajowej od ul. Jana Pawła II do ul. Podgórnej	Miasto Poznań	ZPORR (EFRR) 2004–2006	55 316 699	27 482 188	49,68
Budowa zintegrowanego dworca autobusowego na os. Jana III Sobieskiego w Poznaniu	Miasto Poznań	ZPORR (EFRR) 2004–2006	10 405 966	5 202 983	50,00
Zintegrowany system sterowania ruchem na ul. Grunwaldzkiej w Poznaniu	Miasto Poznań	ZPORR (EFRR) 2004–2006	4 550 000	2 234 637	49,11
Elektroniczne tablice informacyjne w poznańskich węzłach przesiadkowych o znaczeniu aglomeracyjnym	MPK w Poznaniu	ZPORR (EFRR) 2004–2006	676 935	277 433	40,98
Budowa trasy tramwajowej os. Lecha – Franowo	Miasto Poznań	RPOWW (EFRR) 2007–2013	265 837 332	99 873 043	37,57
Odnowa infrastruktury transportu publicznego w związku z organizacją EURO 2012 w Poznaniu – etap I i etap II	Miasto Poznań	POLiŚ (FS) 2007–2013	224 231 907	100 000 000	44,60
Przedłużenie trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST) do Dworca Zachodniego	Miasto Poznań	RPOWW (EFRR) 2007–2013	126 080 358	54 992 879	43,62
Przebudowa ul. Winogrady od ul. Armii Poznań do ul. Szelałgowskiej w Poznaniu	Miasto Poznań	RPOWW (EFRR) 2007–2013	36 311 465	11 496 217	31,66

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z <http://mapadotacji.gov.pl/>.

miejski w obszarach metropolitalnych będącego częścią Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Łącznie wartość projektów wyniosła 723,4 mln zł, co dzięki dofinansowaniu pochodzącemu z EFRR oraz FS w wysokości 301,6 mln zł sprawiło, że 41,7% kosztów tych przedsięwzięć pokrytych zostało ze środków zewnętrznych. W przypadku siedmiu projektów beneficjentem było miasto, a beneficjentem tylko jednego było MPK w Poznaniu. Podstawowe informacje dotyczące projektów związanych z infrastrukturą publicznego transportu zbiorowego zamieszczono w tabeli 2.

Spśród wymienionych projektów w pierwszej perspektywie finansowej, z której korzystała Polska, największą wartość miał projekt budowy trasy tramwajowej w ulicach: Podgórznej, Dowbora-Muśnickiego, Mostowej i Kórnickiej określanej najczęściej mianem trasy przez most św. Rocha. Oddana do użytku w sierpniu 2007 r. trasa doprowadziła do optymalizacji układu sieci tramwajowej, pozwoliła bowiem na skrócenie czasu przejazdu ze śródmieścia do osiedli mieszkaniowych położonych na tzw. górnym tarasie Rataj. Dzięki powstaniu tego odcinka, jadąc ze ścisłego centrum do dzielnic prawobrzeżnych, nie trzeba było korzystać z trasy wiodącej przez most Królowej Jadwigi.

Ta długo wyczekiwana inwestycja miała zupełnie inny charakter niż oddana do użytku dziesięć lat wcześniej trasa Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST). Trasa na znacznym odcinku przebiega w ścisłym centrum miasta, na obszarze o gęstej zabudowie i intensywnym zagospodarowaniu. Wraz z ukończeniem budowy zmianie uległa organizacja ruchu w tej części miasta – na fragmentach ulic Zielonej i Podgórznej oraz na ul. Dowbora-Muśnickiego wyłączony został ruch samochodowy. Dzięki takiemu rozwiązaniu nowa trasa tramwajowa została niemal w całości odseparowana od ruchu samochodowego. Dodatkowo program sygnalizacji świetlnych rozmieszczonych wzdłuż trasy w pełni uprzywilejowuje tramwaje. Ze względu na bliskość zabudowy mieszkaniowej i obiektów służących szkolnictwu torowisko wykonano z zastosowaniem tzw. szepczących szyn, znajdujących się w gumowej otulinie, co zdecydowanie zmniejszyło emisję hałasu. Wokół trasy starannie urządzono zieleń, a na dużych fragmentach nawierzchnię torowiska i chodników wykonano z trwałego materiału, jakim jest granit. W efekcie wygląd tego nieco zaniedbanego obszaru śródmieścia zdecydowanie się poprawił. Taki sposób przeprowadzenia budowy oraz organizacji ruchu, który jednoznacznie wspiera użytkowników transportu zbiorowego oraz pieszych, sprawia, że inwestycja ta wpisuje się w najlepsze europejskie trendy w projektowaniu tras tramwajowych. Znanie są one zwłaszcza z realizacji francuskich, w których tramwaj niejednokrotnie staje się nowym symbolem miasta i korzystnie wpływa na wizerunek całej otaczającej trasę przestrzeni (przykładami mogą być: Strasburg, Marsylia, Angers, Nantes).

Korzystając ze środków przewidzianych na rozwój regionów, w perspektywie finansowej 2000–2006 w Poznaniu zrealizowano również trzy inne projekty związane z transportem zbiorowym. Pierwszym była budowa dworca autobusowego na os. Jana III Sobieskiego. Zlokalizowany pomiędzy pętlą tramwajową a północną obwodnicą kolejową Poznań Dworzec umożliwił likwidację dwóch innych pętli autobusowych, które pozbawione były infrastruktury do obsługi pasażerów.

Na nowym dworcu poza pomieszczeniem poczekalni dla pasażerów, stanowiskami do sprzedaży biletów oraz zapleczem socjalnym dla kierowców znalazła się też wypożyczalnia rowerów miejskich, przewidzianych przede wszystkim do obsługi położonych za obwodnicą kolejową budynków kampusu Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza. Dworzec ze względu na surowość wykończenia oraz niezbyt praktyczne zadaszenie stanowisk, z których odjeżdżają autobusy, nie zawsze zapewniające ochronę przed deszczem i wiatrem, spotkał się z dużą krytyką pasażerów. Ponadto jego lokalizacja może stanowić przeszkodę przy ewentualnym przedłużaniu trasy PST w kierunku kampusu UAM i Umultowa. Niemniej pozytywnie należy ocenić fakt, że blisko pętli tramwajowej powstał zintegrowany dworzec, na którym swój bieg rozpoczyna wiele miejskich i podmiejskich linii autobusowych.

Kolejnym projektem, który miał wpływ na jakość podróży miejskim transportem zbiorowym, była budowa zintegrowanego systemu sterowania ruchem na ul. Grunwaldzkiej. W ramach projektu przebudowie i włączeniu do systemu podlegały sygnalizacje na siedmiu skrzyżowaniach w ciągu tej ulicy. Inwestycja, choć niewątpliwie poprawiała również warunki ruchu samochodowego, miała głównie na celu stworzenie dogodnych warunków dla ruchu tramwajów (na trasie w ul. Grunwaldzkiej kursują cztery linie tramwajowe) oraz skrócenie czasu ich przejazdu. Ostatnim projektem był zakup, a potem montaż elektronicznych tablic informacyjnych w sześciu węzłach przesiadkowych na terenie miasta (rondo Śródka, Ogrody, Górczyn. os. Sobieskiego, Starołęka, rondo Rataje), w których według Kompleksowych Badań Ruchu odbywa się około 15% przesiadek.

W perspektywie finansowej 2007–2013 projektem związanym z infrastrukturą transportu zbiorowego zrealizowanym w Poznaniu, który miał największą wartość, była budowa trasy tramwajowej łączącej os. Lecha z Franowem. Licząca 2,5 km trasa ma zdecydowanie inny charakter niż wspomniana wcześniej trasa przez most św. Rocha, nie tylko ze względu na to, że przebiega na obszarze położonym z dala od centrum miasta, ale przede wszystkim dlatego, że na długości ponad 1 km przebiega w tunelu, w którym zlokalizowano dwa przystanki. Mimo dużych wyzwań technicznych wybudowana została w szybkim tempie, w czasie około roku, ponieważ w zamierzeniu miała zostać oddana do użytku przed mistrzostwami Euro 2012. Na terenach przylegających do centrów handlowych wyznaczono bowiem parkingi, na których kibice mieli zostawiać samochody, by następnie tramwajami udać się na stadion miejski. Ostatecznie jednak z powodu trwających dłużej niż zakładano procedur odbioru wynikających z zastrzeżeń straży pożarnej do systemu oddymiania tunelu pasażerom została udostępniona dopiero po mistrzostwach – w sierpniu 2012 r.

Wybór do realizacji tej akurat trasy wzbudził duże kontrowersje ze względu na pilniejsze inwestycje w zakresie rozbudowy systemu tramwajowego w innych częściach miasta. Trasa nie prowadzi bowiem przez tereny o intensywnym zagospodarowaniu – obsługuje fragment os. Czecha i Rusa oraz okolice wielkopowierzchniowych sklepów, a jej pętla zlokalizowana jest w pobliżu zakładu Kompanii Piwowarskiej i niezagospodarowanych terenów przy stacji kolejowej Poznań-Franowo. Niestety tramwaj nie obsługuje ani pasażerów chcących dotrzeć do szpitala miejskiego przy ul. Szwajcarskiej, ani mieszkańców os. Przemysława,

którzy walczyli o zmianę wytyczonego przebiegu trasy. Ponadto ze względu na jej usytuowanie w odległej od stadionu dzielnicy rzeczywisty związek z organizacją mistrzostw należy uznać za nikły. Kontrowersje wzbudziło również umieszczenie tak dużego fragmentu torów w tunelu, którego budowa była kosztowna, a który z uwagi na niezbyt intensywne zagospodarowanie okolic trasy trudno uznać za niezbędny (Gieżyński 2012). Rozwiązanie takie pozwala jednak na ograniczenie emisji hałasu, co na terenach przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową ma duże znaczenie. Należy też wspomnieć iż budowa tunelu tramwajowego jest w warunkach polskich rozwiązaniem innowacyjnym – poznański tunel tramwajowy jest drugą w Polsce (po krakowskiej) inwestycją tego typu.

U podstaw decyzji o budowie trasy na Franowo i wyborze takiego jej przebiegu leżała niewątpliwie konieczność budowy nowej zajezdni tramwajowej. Wobec likwidacji jednej z zajezdni, dostaw nowego taboru, konieczności odstawiania na noc części tramwajów na ulicach i wreszcie potrzeby zapewnienia należytego utrzymania służącego codziennym przewozom taboru – decyzji o budowie zajezdni, a zatem i trasy tramwajowej na Franowo, nie można było odkładać, choć zapewne w przypadku realizacji innej z projektowanych tras można by uzyskać wyższe wskaźnikiapełnienia pojazdów. Należy jednak zakładać (co już w pewnej mierze wystąpiło), że taki przebieg trasy uruchomi inwestycje na niezagospodarowanych jeszcze terenach położonych w jej pobliżu i tramwaj, podobnie jak południowy fragment pierwszej linii metra w Warszawie, będzie pełnił rolę miastotwórczą. Ponadto remont ul. Folwarcznej i skierowanie nią autobusów może doprowadzić do większego wykorzystania przez pasażerów pętli tramwajowej na Franowie jako węzła przesiadkowego. Władze miasta nie wykluczają także w przyszłości przedłużenia trasy ponad torami kolejowymi w kierunku Szczepankowa.

W terminie zakończony został projekt odnowy infrastruktury transportu publicznego w związku z organizacją Euro 2012. W jego ramach wyremontowano fragmenty trasy tramwajowej w ul. Grunwaldzkiej, przy której znajduje się stadion miejski. Zmodernizowane zostało torowisko na odcinku od ul. Bułgarskiej do ul. Smoluchowskiego oraz od ul. Roosevelta do ronda Jana Nowaka-Jeziorańskiego wraz z kompleksową modernizacją całego ronda. Na fragmencie ul. Grunwaldzkiej pojawiło się estetyczne zielone torowisko, które jest kolejną realizacją tego typu w Poznaniu. Obsiane trawą torowiska należą do dość nowatorskich rozwiązań i nie są jeszcze zbyt popularne w innych miastach Polski mających sieć tramwajową. Zmodernizowaną trasę do użytku pasażerów oddano tuż przed rozpoczęciem piłkarskich rozgrywek. Dzięki temu ten najbardziej obciążony fragment sieci był obsługiwany nie tylko nowoczesnym taborem, ale także z wykorzystaniem infrastruktury zapewniającej najwyższy komfort podróży.

Projektem, którego zakończenie początkowo również przewidywano przed rozpoczęciem Euro 2012, było przedłużenie trasy PST do Dworca Zachodniego (za którym zlokalizowana została pętla tramwajowa) i połączenie jej z torowiskiem w ul. Głogowskiej. Ostatecznie oddanie trasy do użytku przesunęło się o ponad rok. Dzięki wydłużeniu tej bezkolizyjnej trasy i ominięciu niezwykle obciążonych ruchem tramwajowym węzłów przy moście Teatralnym i na ron-

dzie Kaponiera mieszkańcy północnych dzielnic Poznania (Winograd i Piątkowa) mogą szybciej dotrzeć w okolice głównego dworca kolejowego. Po zakończeniu trwającej od 2012 r. modernizacji fragmentu ul. Roosevelta i ronda Kaponiera w podziemiach ronda znajdzie się przystanek tramwajowy. Rozwiązanie takie ma jednak swoje wady, bowiem wcześniej wszystkie linie tramwajowe odjeżdżające w określonych kierunkach zatrzymywały się na przystankach znajdujących się na powierzchni ronda. Gdy część z nich zatrzymywać się będzie tylko na przystanku podziemnym, przesiadanie się zostanie utrudnione. Ponadto trudno nie zgodzić się z opiniami, że poprawę przepustowości na moście Teatralnym i Kaponierze można było osiągnąć za pomocą mniej kosztownych inwestycji, takich jak budowa trzecich torów służących skręcającym tramwajom, organizacja przystanków podwójnych czy pełne uprzywilejowanie ruchu tramwajów dzięki odpowiedniemu zaprogramowaniu sygnalizacji świetlnej.

Ostatnim projektem infrastrukturalnym w perspektywie finansowej 2007–2013, którego realizacja miała wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego w Poznaniu, była przebudowa ul. Winogrody. Ważnym elementem tego przedsięwzięcia była modernizacja biegnącej tą ulicą trasy tramwajowej. Wydzielone na znacznym fragmencie torowisko zostało przesunięte w oś ulicy, co spowodowało uzyskanie dwóch odrębnych jezdni. Na poprawę bezpieczeństwa znacząco wpłynęło wybudowanie odrębnych peronów przystankowych, zbliżonych do krawędzi torowiska. Ruch na ulicy, zarówno pod względem infrastruktury, jak i sposobu działania sygnalizacji świetlnej, został zorganizowany w ten sposób, by uprzywilejować tramwaje oraz zapewnić bezpieczeństwo poruszania się pieszym i rowerzystom. Takie urządzenie ulicy, która nie ma być arterią zachęcającą kierowców do rozwijania znacznych prędkości, ale ma być miejscem przyjaznym wszystkim jej użytkownikom, sprawia, że realizację tę należy ocenić z dużym uznaniem.

Wśród projektów infrastrukturalnych związanych z publicznym transportem zbiorowym wymieniono te dotyczące transportu tramwajowego, ponieważ infrastruktura dedykowana temu rodzajowi transportu pozwala jednoznacznie zakwalifikować je do tej grupy. Należy jednak pamiętać, że wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego mają również przedsięwzięcia służące poprawie stanu układu drogowego. Ze zmodernizowanych lub wybudowanych dzięki unijnemu wsparciu ulic, takich jak Głogowska, Polska, Bukowska, Bułgarska czy Nowe Zawady, korzystają autobusy miejskie. Dzięki nowym przystankom, a także wydzielonym pasom dla autobusów (jak w przypadku ul. Bukowskiej), komfort podróży tym środkiem transportu znacznie wzrasta. Pozytywnie natomiast nie można ocenić takich realizacji, jak przeprowadzona wraz z modernizacją trasy tramwajowej na Junikowo rozbudowa do układu dwujezdniowego ul. Grunwaldzkiej na odcinku od ul. Jawornickiej w kierunku granicy miasta. Trudno się spodziewać, by efektem działania polegającego na zdecydowanej poprawie warunków ruchu drogowego (kierowcy uzyskują czteropasmową drogę prowadzącą z obszarów podmiejskich i peryferyjnych do centrum miasta) było zachęcenie większej ilości osób do korzystania z transportu zbiorowego. Takie przedsięwzięcia należy uznać za sprzeczne z polityką transportową miasta i mogą one skutkować raczej odpływem pasażerów od transportu publicznego.

Przemiany organizacyjne

Pierwsza dekada członkostwa Polski w Unii Europejskiej to czas, kiedy w systemie publicznego transportu zbiorowego zachodziły również zmiany organizacyjne. Część z nich jest bezpośrednio spowodowana wdrażaniem wspólnotowego prawa, a część wynika z wprowadzania w życie rozwiązań stosowanych w innych miastach leżących w krajach będących członkami Unii Europejskiej.

Jedną ze zmian pierwszego rodzaju jest opracowanie i przyjęcie „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014–2025”, który dalej okreśłany będzie mianem planu transportowego. Konieczność przygotowania, będącego załącznikiem do uchwały Rady Miasta, planu wiąże się z wejściem w życie „Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym”, której zadaniem było wdrożenie do polskiego systemu prawnego tych elementów unijnej polityki transportowej, które odnoszą się do transportu publicznego. Zgodnie z ustawą plany transportowe są opracowywane na poziomie krajowym, wojewódzkim, powiatowym i gminnym.

Plan transportowy dla Poznania składa się z trzech zasadniczych części. Pierwsza określa determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego – dokonano analizy dokumentów strategicznych odnoszących się do transportu publicznego, a także scharakteryzowano istniejącą ofertę przewozową. Również w pierwszej części określono cele i wizję transportu publicznego w aglomeracji. Druga część planu zawiera szczegółowe ustalenia planu transportowego, wśród których znalazły się fragmenty poświęcone planowanej sieci transportowej oraz standardom funkcjonowania transportu zbiorowego. W trzeciej części zaproponowano zasady wdrażania planu, harmonogram, według którego powinny być realizowane zalecane w nim inwestycje, oraz sposób monitorowania efektów jego wdrażania.

Plan wytycza jasne kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Poznaniu oraz wskazuje na potrzebę dalszego integrowania systemu transportowego w ramach aglomeracji poznańskiej, w tym integrację różnych gałęzi transportu (włączenie w większym zakresie transportu kolejowego do zadań związanych z przewozami miejskimi i aglomeracyjnymi). Jego niektóre zapisy wywołały jednak dyskusję, np. w przypadku zalecanego do wprowadzenia do obsługi transportowej Naramowic systemu BRT (ang. Bus Rapid Transit), czyli niestosowanego dotychczas w warunkach poznańskich systemu szybkiego, odseparowanego od innych uczestników ruchu transportu autobusowego zamiast transportu tramwajowego, którego budowę przewidywało „Studium kierunków i zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”.

Pośrednio z unijnej dyrektywy dotyczącej procedur udzielania zamówień przez podmioty działające m.in. w sektorze transportu oraz z rozporządzenia odnoszącego się do usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego wynikają zmiany organizacyjne polegające na oddzieleniu instytucjonalnym funkcji organizatora transportu, którym został w 2008 r. powołany w tym celu przez Radę Miasta Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM), od funkcji przewoźnika (operatora), którym pozostało Miejskie Przedsiębiorstwo Ko-

munikacyjne w Poznaniu. Do zadań ZTM należy m.in. ustalanie przebiegu linii tramwajowych i autobusowych, zarządzanie przystankami, pętlami i dworcami, zatwierdzanie planów remontów i modernizacji oraz sprzedaż i kontrola biletów. Ponadto docelowo ZTM stanie się zarządcą całości infrastruktury torowo-sieciowej. Natomiast MPK, będące operatorem wewnętrznym gminy (miasto może zawierać z nim umowę bez konieczności ogłaszania przetargu) zajmuje się wyłącznie prowadzeniem przewozów. Jednym z największych osiągnięć ZTM jest konsekwentnie prowadzona integracja transportu autobusowego w obrębie aglomeracji poznańskiej. Od kilku lat w kolejnych podpoznańskich gminach, które decydują się na integrację, wprowadzana jest wspólna taryfa, a układ tras i rozkładów jazdy podmiejskich linii autobusowych ulega optymalizacji.

Ostatnim elementem zmian organizacji miejskiego transportu zbiorowego w Poznaniu, który jest ściśle związany z członkostwem Polski w Unii Europejskiej, jest wprowadzenie Poznańskiej Elektronicznej Karty Aglomeracyjnej (PEKA). Realizacja wartego ponad 44,8 mln zł projektu została przez Unię Europejską wsparta kwotą 29,6 mln zł. Projekt wykonywany był w ramach działania 2.7: Infrastruktura społeczeństwa informacyjnego Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Wielkopolskiego. Choć karta ma pełnić wiele różnych funkcji (m.in. karty bibliotecznej, karty rabatowej, regulowania płatności) obecnie jest przede wszystkim związana z wprowadzeniem nowej taryfy za przejazdy środkami miejskiego transportu zbiorowego i nowym sposobem poboru opłat. Mimo że wdrażaniu projektu, jak każdemu tego typu przedsięwzięciu w pierwszych miesiącach funkcjonowania, towarzyszy sporo problemów, po ustabilizowaniu się sytuacji system, zwłaszcza ze względu na elastyczną taryfę, która pozwala uiszczać opłatę jedynie za przejechaną ilość przystanków, prawdopodobnie zyska uznanie dotychczasowych pasażerów, a być może zachęci do korzystania z transportu zbiorowego nowe osoby.

Poznań na tle wybranych miast w Polsce

Projekty mające na celu rozwój systemu publicznego transportu zbiorowego były realizowane także w wielu innych miastach Polski. Choć w miastach dysponujących siecią tramwajową lub trolejbusową wiązały się one z modernizacją bądź rozbudową specjalnej infrastruktury, to najczęściej dotyczyły zakupu nowego taboru. Pozycję Poznania w tej dziedzinie wśród sześciu największych miast w Polsce zaprezentowano w tabeli 3. Uwzględniono w niej wszystkie projekty, których elementem był zakup nowego taboru, a więc nie tylko te polegające wyłącznie na zakupie nowych pojazdów szynowych czy autobusów, ale także złożone projekty, realizowane m.in. w Gdańsku i Wrocławiu, których elementami były zarówno zadania w zakresie taboru, jak i infrastruktury.

Niekwestionowanym liderem w zakresie zakupu nowych tramwajów była Warszawa, która pozyskała rekordową liczbę 219 pojazdów. Wśród nich znalazła się duża liczba tramwajów dwukierunkowych, które ułatwiają eksploatację tras nie zakończonych klasyczną pętlą oraz organizację przewozów podczas remon-

Tabela 3. Projekty związane z zakupem taboru zrealizowane w sześciu największych pod względem liczby ludności miastach Polski w latach 2004–2013, dofinansowane środkami pochodzącymi z Unii Europejskiej

Miasto	Liczba mieszkańców	Liczba projektów związanych z zakupem taboru	Liczba zakupionych pojazdów szynowych	Liczba zakupionych autobusów	Liczba sztuk zakupionego taboru szynowego w przeliczeniu na 100 000 mieszkańców	Liczba sztuk zakupionego taboru autobusowego w przeliczeniu na 100 000 mieszkańców
Gdańsk	461 531	2	38	28	8,23	6,07
Kraków	758 992	3	48	23	6,32	3,03
Łódź	711 332	1	10	–	1,41	–
Poznań	548 028	3	45	103	8,21	18,79
Warszawa	1 724 404	5	249	–	14,44	–
Wrocław	632 067	2	47	–	7,44	–

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z <http://mapadotacji.gov.pl/>.

tów. Ponadto w Warszawie zakupiono 30 wagonów metra (ze środków unijnych finansowano także budowę północnego odcinka pierwszej linii metra w kierunku Młocin oraz budowę centralnego odcinka drugiej linii). W Krakowie, Wrocławiu i Poznaniu zakupiono podobną liczbę nowych tramwajów, nieznacznie mniej w Gdańsku, a najmniej w Łodzi. Biorąc pod uwagę wartości względne (liczbę nowych tramwajów odniesioną do liczby mieszkańców), na pierwszej pozycji również znalazła się Warszawa, w dalszej kolejności Gdańsk i Poznań o bardzo zbliżonym wyniku, a następnie Wrocław, Kraków i Łódź.

Jeszcze korzystniej pozycja Poznania prezentuje się, gdy weźmiemy pod uwagę wykorzystanie środków pochodzących z Unii Europejskiej na wymianę taboru autobusowego. W tym zakresie Poznań przeprowadził inwestycje o tak dużej skali (w sumie 103 autobusy), że można porównać je do warszawskich zakupów taboru tramwajowego. Na kolejnych miejscach, zarówno przyjmując wartości bezwzględne, jak i względne, znalazły się Gdańsk i Kraków. Należy jednak zaznaczyć, że miasta pozyskiwały nowy tabor, zwłaszcza autobusowy, finansując niektóre zakupy w całości ze środków budżetowych, i brak projektów realizowanych przy wsparciu UE, np. w przypadku Warszawy, nie oznacza, że nie była tam prowadzona wymiana taboru autobusowego.

Ponieważ większość projektów infrastrukturalnych związanych z miejskim transportem zbiorowym realizowanych w polskich miastach z wykorzystaniem unijnych środków dotyczy transportu szynowego, który wymaga oddzielnej infrastruktury, warto przeanalizować sytuację we wszystkich miastach, w których istnieje sieć tramwajowa. Poza Gorzowem Wielkopolskim, który nie realizował projektów dofinansowywanych przez Unię Europejską, a dotyczących transportu tramwajowego, pozostałych trzynaście sieci tramwajowych było modernizowanych, rozbudowywanych i zasilanych nowym taborem. Informacje na temat projektów związanych z inwestycjami zarówno taborowymi, jak i infrastrukturalnymi zamieszczono w tabeli 4.

Tabela 4. Projekty związane z transportem tramwajowym zrealizowane w miastach Polski w latach 2004–2013, dofinansowane środkami pochodzącymi z Unii Europejskiej

Miasto	Liczba projektów	Wartość projektów [zł]	Wartość dofinansowania z UE [zł]	Poziom dofinansowania z UE [%]	Wartość projektów w przeliczeniu na liczbę mieszkańców [zł/os]	Wartość projektów w przeliczeniu na długość sieci tramwajowej [zł/km]
Bydgoszcz	2	516 981 790	244 124 813	47,22	1 431,08	16 676 832
Częstochowa	2	131 052 676	103 205 303	78,75	558,93	8 736 845
Elbląg	1	52 835 218	39 286 419	74,36	427,27	3 302 201
Gdańsk	4	1 326 898 746	598 204 124	45,08	2 881,89	25 517 284
GOP ¹⁾	2	695 853 506	331 990 920	47,71	402,54	4 117 476
Grudziądz	1	64 982 934	24 599 647	37,86	663,29	7 220 326
Kraków	8	1 331 967 420	597 557 426	44,86	1 756,14	14 799 638
Łódź ²⁾	2	1 103 330 376	553 055 363	50,13	1 251,41	7 769 932
Poznań	5	1 153 800 587	520 477 529	45,11	2 094,99	16 250 712
Szczecin	4	469 469 003	227 917 259	48,55	1 148,09	9 780 604
Toruń	2	359 110 462	173 493 188	48,31	1 757,77	16 323 203
Warszawa	7	2 715 929 861	1 217 764 056	44,84	1 583,16	22 445 701
Wrocław	4	1 060 598 449	467 678 318	44,10	1 680,32	11 916 837

Objaśnienia: ¹⁾ Górnośląski Okręg Przemysłowy (Katowice, Sosnowiec, Gliwice, Zabrze, Bytom, Ruda Śląska, Dąbrowa Górnicza, Chorzów, Mysłowice, Siemianowice Śląskie, Będzin, Świętochłowice, Czeladź); ²⁾ aglomeracja łódzka (Łódź, Pabianice, Zgierz, Ozorków, Konstantynów Łódzki, Lutomiersk).

Źródło: opracowanie własne na podstawie Stiasny, Danyluk (2013), danych z Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej oraz danych z <http://mapadotacji.gov.pl/>.

Największą liczbę projektów zrealizowano w Krakowie, w którym zbudowano kilka nowych tras tramwajowych (m.in. do kampusu Uniwersytetu Jagiellońskiego na Ruczaju i odcinek Krakowskiego Szybkiego Tramwaju przebiegający w tunelu m.in. pod głównym dworcem kolejowym). Swoje sieci tramwajowe modernizowały również mniejsze miasta, takie jak Elbląg czy Toruń, dla których możliwość skorzystania ze środków UE była jedyną szansą przeprowadzenia odkładanych od lat inwestycji. Nowe trasy tramwajowe powstały w większości z wymienionych miast, poza Grudziądzem i miastami Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, w których podjęto tylko projekty modernizacyjne (Madrjas 2011).

Suma wartości wykonanych projektów najwyższa była w przypadku Warszawy (wynika to w znacznie większej części z realizacji projektów taborowych niż infrastrukturalnych), a następnie kolejno w Krakowie, Gdańsku, Poznaniu i Łodzi. Najwyższy wskaźnik poziomu dofinansowania odnotowano w przypadku Częstochowy i Elbląga. W większości miast wskaźnik ten kształtował się na poziomie 40–50%, co świadczy o determinacji władz samorządowych do rozwijania transportu tramwajowego i angażowaniu się w tego typu projekty również przy mniejszym stopniu dofinansowania. Jest to też związane z poziomem zamożności miast. Rozpatrując wartość projektów w przeliczeniu na liczbę mieszkańców

miast, należy zauważyć, że Poznań znalazł się na drugim miejscu po Gdańsku, a przed Toruniem i Krakowem, które zajęły niemal równorzędną trzecią pozycję. Z kolei w przypadku wartości projektów odniesionej do długości sieci tramwajowej Poznań uplasował się na piątej pozycji po Gdańsku, Warszawie, Bydgoszczy i Toruniu, co wynika między innymi ze stosunkowo dużej długości tras tramwajowych w stolicy Wielkopolski.

Podsumowanie

Zrealizowane w Poznaniu w ciągu pierwszych dziesięciu lat członkostwa Polski w Unii Europejskiej inwestycje w zakresie miejskiego transportu zbiorowego wpłynęły na zdecydowaną poprawę wizerunku tego rodzaju transportu. Pochodzące ze Wspólnoty fundusze umożliwiły realizację przedsięwzięć odkładanych ze względu na brak środków niekiedy przez dziesięciolecia. Poznań w okresie, w którym Polskę objęła pierwsza dostępna dla naszego kraju unijna perspektywa budżetowa (lata 2004–2006), realizował projekty o mniejszym zakresie rzeczowym i finansowym. Zdobyte w tym czasie doświadczenia pozwoliły na podjęcie zdecydowanie większych projektów i pełne korzystanie ze środków przewidzianych na rozwój polskich miast i regionów w perspektywie finansowej 2007–2013. Ponadto bardzo ważnym impulsem do budowy nowych tras tramwajowych i zakupów taboru o niespotykanej wcześniej skali był fakt, że Poznań był jednym z miast gospodarzy Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w 2012 r. Aktywność inwestycyjna miasta w zakresie transportu zbiorowego i podjęcie kosztownych przedsięwzięć wymagały zagwarantowania znacznych środków na wkład własny do poszczególnych projektów. Nie pozostało to bez wpływu na stan miejskiego budżetu i zadłużenie miasta.

Duży rozmach inwestycyjny związany z modernizacją systemów publicznego transportu zbiorowego był też udziałem innych miast w Polsce. Poznań pod względem aktywności inwestycyjnej zarówno na tle innych dużych miast w kraju, jak i miast utrzymujących system tramwajowy zajmuje wysoką pozycję. Niespotykany poziom inwestycji, podobnie jak w Poznaniu, doprowadził jednak do wzrostu zadłużenia miast, co może w przyszłości skutkować problemami związanymi z koniecznością zapewnienia wkładu własnego do współfinansowanych przez Unię Europejską projektów.

Wyraźne wsparcie inwestycyjne transportu zbiorowego przez władze Poznania jest oznaką docenienia jego roli i przyjęcia, że dobrze zorganizowany, komfortowy i nowoczesny transport publiczny może przyczynić się do zmniejszenia zatłoczenia dróg, a ponadto jest ważnym elementem składającym się na jakość życia w mieście. Podejmowane działania świadczą o systematycznym wdrażaniu zasad unijnej polityki transportowej. Należy jednak pamiętać nie tylko o zagwarantowaniu środków na inwestycje, ale także na utrzymanie systemu transportowego na odpowiednim poziomie. Za krok w niewłaściwym kierunku należy uznać ograniczanie oferty z powodu konieczności pozyskania środków na niezbędne inwestycje, którym było zmniejszenie częstotliwości kursowania tramwajów w 2013 r. w związku z remontem torowiska w węźle most Teatralny.

W ostatnim czasie mocniej akcentowana jest, zarówno przez instytucje unijne, jak i przez polskie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, konieczność wsparcia rozwoju miast oraz wdrożenia autonomicznej polityki miejskiej. Z zatwierdzonej w maju 2014 r. przez Komisję Europejską polskiej Umowy Partnerstwa (dokumentu określającego strategię inwestowania środków europejskich z puli przeznaczonych na lata 2014–2020) wynika, że miasta otrzymają specjalne wsparcie. Dofinansowanie mają uzyskiwać projekty dotyczące kompleksowej rewitalizacji, niskoemisyjnej gospodarki, a także ekologicznego transportu miejskiego. Ponadto w odniesieniu do miast wojewódzkich wspólnie z otaczającymi je gminami realizowane mają być projekty związane z dostępnością komunikacyjną. Takie ustalenia otwierają nowe szanse również dla Poznania, w którego przypadku śmiałe wizje rozwoju transportu publicznego zostały nakreślone w planie transportowym. Mimo dużego zadłużenia miasta władze samorządowe planują wykorzystać środki z nowej perspektywy budżetowej do dalszego rozwoju transportu zbiorowego. Wśród projektów mających duże szanse na realizację są trasy tramwajowe na Naramowice, na os. Kopernika i w ul. Ratajczaka. Ponadto planowane jest uruchomienie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej.

Literatura

- Dyrektywa 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. koordynująca procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych (Dz.U. UE L 134 z 30.04.2004).
- Gieżyński T. 2012. Pocztówka z Franowa. Świat Kolei, 10: 46–47.
- Madras J. 2011. Linie tramwajowe za miliard. Rynek Kolejowy, 8–9: 46–48.
- Potrykowski M., Taylor Z. 1982. Geografia transportu. Zarys problemów, modeli i metod badawczych. Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. UE L 315 z 3.12.2007).
- Stiasny M., Danyluk Z. 2013. Atlas sieci tramwajowych Polski 2014. Wydawnictwo Europrinter, Rybnik.
- Uchwała nr LXIV/1010/VI/2014 Rady Miasta Poznania z dnia 18 marca 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014–2025”.
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 nr 5, poz. 13).
- Wesołowski J. 2008. Miasto w ruchu. Przewodnik po dobrych praktykach w organizowaniu transportu miejskiego. Instytut Spraw Obywatelskich, Łódź.
- Wyszomirski O. (red.) 2010. Transport miejski. Ekonomia i organizacja. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- <http://www.funduszeuropejskie.gov.pl/>
- <http://www.i2012poznan.pl/>
- <http://www.mapadotacji.gov.pl/>
- <http://www.mir.gov.pl/>
- <http://www.mpk.poznan.pl/>
- <http://www.zdm.poznan.pl/>
- <http://www.ztm.poznan.pl/>

The impact of Poland's EU membership on the transformations of public transportation in Poznań

Abstract: Transportation is one of the domains of economy in which Poland, due to its accession to the EU in 2004, is obliged to adhere to the EU law. Sustainable development has been the paramount objective of the EU sectoral policies and thus the EU is the driving force in undertakings which aim at sustainable development of transportation. EU transportation policy encourages development of economic, safe and eco-friendly transportation. For this reason, the EU strongly supports all undertakings which lead to the improvement of public transportation in agglomerations. Well-organised and dependable public transportation definitely improves the quality of city life and it may contribute to the reduction of crowd and improvement of the environment.

The tendency to modernise comprehensively urban systems of public transportation has arrived to Poland from Western Europe. The processes have been initiated by the possibility of subsidising public transportation projects thanks to substantial amount of money from the EU funds. The money allotted for implementation of cohesion policy and regional development policy has clearly changed the image of public transportation in many Polish cities. By dint of these policies, it has become possible to initiate long-delayed investments, i.e. not only the purchase of a fleet of new trams and buses, but also modernisation and development of transportation infrastructure.

For Poznań, the first decade of Poland's EU membership has turned out to be a period of modernisation of the system of public transportation and possibility to buy modern low-floor trams and busses. Curiously, a company from the Wielkopolska voivodeship has won the tender to deliver the fleet three times, thereby strengthening its position on the market. Moreover, three new tram lines have been constructed. The first one, which crosses the city centre, has contributed to the optimization of the tram network and the revitalization of urban spaces. The second one has been built on the outskirts of the city and owing to the fact that in almost half of its length it passes through the tunnel, it is separated from the road traffic. The third one ensures fast and direct transport from the Northern districts of Poznań to the vicinity of main railway station.

Apart from that, Poznań has undergone the following changes concerning the organisation of public transportation: separation of the organiser and the carrier of transportation; integration of railway, tram and bus transportation both in the city area and within the agglomeration; introduction of the flexible tariff and modern system of fees. Currently, the authorities of Poznań are planning subsequent investments in the development of public transportation, which can be subsidised in the new budget perspective of the EU.

Key words: public transportation, transportation infrastructure, regional policy, European Union, Poznań