Mieczysław A. Witkowski

Rola i znaczenie transportu miejskiego na przykładzie miasta Bydgoszczy

Z każdym miastem integralnie związany jest transport. Jest to element niezbędny zarówno w momencie powstawania miasta, jak i dla jego funkcjonowania. Historycznie miasta powstawały prawie wyłącznie w miejscach o korzystnym położeniu komunikacyjnym. Dopiero ostatnie stulecia zachwiały tą regułą. Potrzeby cywilizacyjne wpłynęły na powstawanie i rozwój miast ze względu na bliskość kopalin czy innych dóbr. Geneza historyczna jednak w coraz mniejszym stopniu wpływa na obecne problemy komunikacyjne. W pracach poświęconych analizie transportu miejskiego w latach 70. XX wieku zaczął pojawiać się termin kongestia[1]. Pojęcie to jest pochodzenia łacińskiego, a do nauk ekonomicznych przywędrowało z medycyny. Oznacza ono nagromadzenie, skupienie, zatłoczenie lub przeciążenie. Istotą kongestii transportowej jest wzajemne oddziaływanie na siebie użytkowników infrastruktury transportowej i użytkowników pojazdów. Z ekonomicznego punktu widzenia, o tym, kiedy wzajemne oddziaływanie użytkowników transportu staje się kongestią, przesądza wpływ tego zjawiska na koszty transportu[2]. W polskich realiach, komunikacja miejska to zadanie własne każdego samorządu terytorialnego, obejmującego gminy o charakterze miejskim, podobnie jak utrzymanie sieci dróg, z wyjątkiem dróg krajowych, których zarząd, w przypadku gdy stanowią one ulice, często jest zadaniem zleconym. Infrastruktura drogowa od wielu lat nie nadąża za lawinowym przyrostem liczby pojazdów. Rozwiązaniem jest rozwój transportu

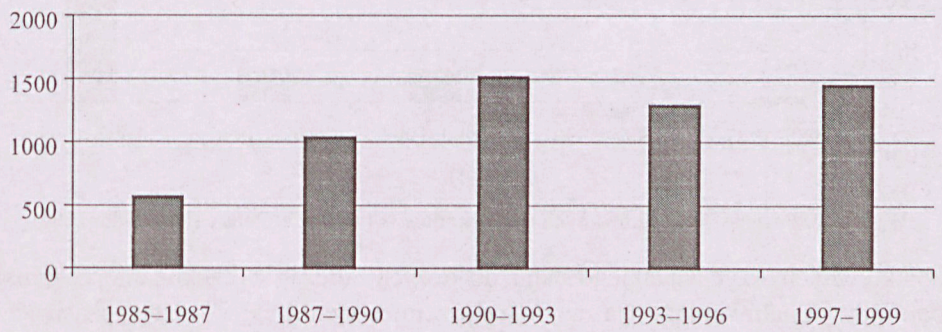
[1] J. Rothenberg, *The economics of congestion and pollution*: an integrated view. *The American Economic Review*: Papers and Proceedings 1970 v. 60 No. 2, s.114, za: Z. Gługiewicz, *Gospodarowanie w transporcie miejskim*, Wyd. AE w Poznaniu, Poznań 1994.

[2] Z. Gługiewicz, *Gospodarowanie w transporcie miejskim*, Wyd. AE w Poznaniu, Poznań 1994.

zbiorowego i nakłonienie mieszkańców do korzystania z niego w miejsce indywidualnych środków transportu. Urzeczywistnienie na początku lat dziewięćdziesiątych gospodarki rynkowej, to skokowy wzrost indywidualnej motoryzacji. Wskazują na to dane w poniższej tabeli[3].

Rok	Liczba samochodów osobowych w tys.	Liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców	Krajowa produkcja samochodów osobowych w tys. szt.
1985	3671	99	283
1987	4231	112	293
1990	5260	138	266
1993	6770	176	328
1996	8054	208	393
1999	9500	245	750

Dynamikę tego zjawiska przedstawiono na wykresach 1–3.

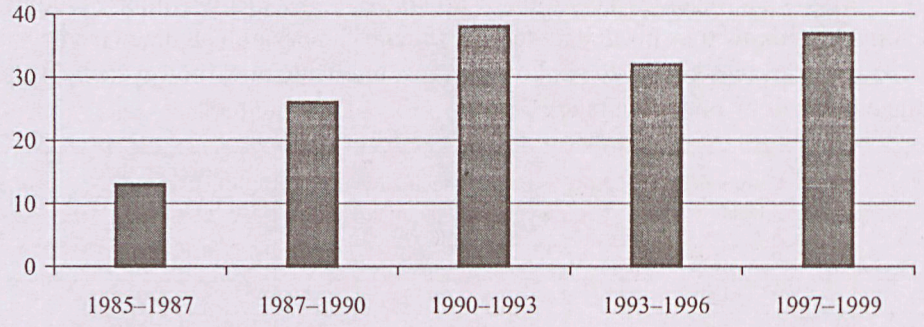


Wykres 1. Przyrost liczby samochodów w tysiącach (lata 1985–1999)

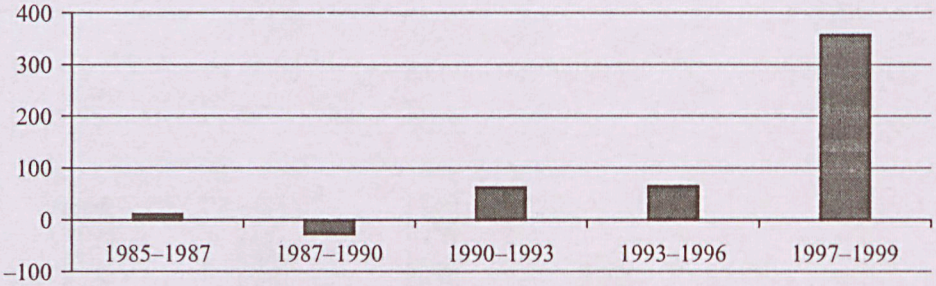
Rozwój polskiej motoryzacji jest ewenementem kulturowym i ekonomicznym w skali świata, ponieważ dynamika przyspieszenia tego procesu nastąpiła w warunkach głębokiego spadku krajowego produktu brutto. Badania empiryczne prowadzone przez Instytut Transportu Samochodowego w latach 1989–1991, w Warszawie, w grupie rodzin żyjących poniżej minimum egzystencji wskazują na niemal podwojenie się (z 9 na 17) liczby samochodów przypadających na 100 gospodarstw domowych[4]. Określane jest to terminem tzw. nadmotoryzacji, której obecna wartość trzykrotnie przekracza poziom zamożności społeczeństwa. Obok

[3] E. Menes, J. Waśkiewicz, *Polski park pojazdów samochodowych u progu XXI wieku*, „Przegląd Komunikacyjny" 2000 nr 3 za: F. Krzykała, *Zagadnienia ogólne, Socjologia transportu w okresie przemian*, „Roczniki Socjologii Morskiej" t. 14, 2002.

[4] F. Krzykała, *Zagadnienia ogólne, Socjologia transportu w okresie przemian*, „Roczniki Socjologii Morskiej" t. 14, 2002.



Wykres 2. Przyrost liczby samochodów na 1000 mieszkańców (lata 1985–1999)



Wykres 3. Przyrost produkowanych samochodów w tys. szt. w Polsce (lata 1985–1999)

obiektywnych przyczyn takiego stanu, do których zalicza się przekonanie, że transport indywidualny umożliwia swobodne przemieszczanie się w każdym czasie i na dowolnej przestrzeni zależnie od indywidualnych potrzeb[5], dochodzi fetyszyzacja samochodu. Historyczny głód samochodowy, jaki był udziałem całego okresu PRL-u, zresztą świadomie czy też nieświadomie podsycany przez władze, poprzez ogłaszanie narodowych planów produkcji najpierw Fiata 125, później Fiata 126, które następnie sprzedawano poprzez system talonów, asygnat, przedpłat czy też w tak zwanym eksporcie wewnętrznym, zapewne musiał zostać odreagowany. Samochód nobilitował. Posiadanie go stanowiło wyzwanie. W momencie gdy zaczął być artykułem rynkowym i nabycie go nie wiązało się z żadnymi przydziałami, stał się zaraz przedmiotem pierwszej potrzeby. Nabycie samochodu to jednak nie koniec wydatków. Przy systematycznie rosnących kosztach eksploatacji transport zbiorowy znów stał się obiektem zainteresowania, ale już jako alternatywa. Na pierwszym miejscu pojawia się w tym momencie kwestia ceny przewozu. Ceny transportu miejskiego przekładają się bezpośrednio na decyzje przewozowe. Reakcje popytu na zmiany cen są zazwyczaj natychmiastowe. Pierwszy miesiąc obowią-

[5] Tamże.

zywania nowej, wyższej taryfy charakteryzuje się najczęściej około 5% spadkiem liczby pasażerów. Badanie kosztów w MZK w Bydgoszczy pozwoliło na określenie procentowego wpływu poszczególnych składników na cenę jednego kilometra dla trakcji autobusowej[6]. Główną pozycję w roku 2001 stanowiły płace wraz z pochodnymi – 26,0%. Paliwo to 20,5% kosztów. Dwie kolejne pozycje stanowiły naprawy bieżące – 18,3% i amortyzacja – 12,8%. Ostatnie, istotne cenotwórczo punkty, to koszty wydziałowe – 10% i ogólnozakładowe – 6,5%. Takie czynniki, jak: pozostałe materiały, ogumienie, obsługi techniczne, obsługi codzienne, remonty kapitalne, ubezpieczenie stanowiły jedynie 5,9% ceny. Analiza kosztów nie pozostawia złudzeń. Możliwości przedsiębiorstwa, rozumiane jako zmniejszanie kosztów, przy stałej tendencji wzrostu płac są praktycznie nieistotne dla ceny przejazdu, a więc o cenie biletu przesądza dotacja rady gminy przekazywana poprzez budżet. Oprócz cenowych znane są inne sposoby zmniejszania kongestii. Są to:

1) ulepszenia w sterowaniu i organizacji ruchu;
2) zwiększenie wykorzystania środków transportu;
3) rozbudowa infrastruktury transportowej, zwiększenie potencjału przewozowego, zmiana jego struktury;
4) stosowanie administracyjnych środków eliminacji i ograniczania ruchu;
5) kształtowanie wielkości i struktury przestrzennej miasta, a w tym zmienianie lokalizacji źródeł i celów ruchu na obszarze miasta.

Metody te są powszechnie stosowane w aglomeracjach krajów wysoko rozwiniętych[7].

Rozwiązywanie problemów komunikacyjnych może niekiedy utrudniać istniejący podział kompetencyjny. Ustawowe uregulowania[8] określają, że zadania w zakresie budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg oraz zarządzanie nimi będą finansowane przez podmioty trzech szczebli:

1) przez Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych – drogi krajowe,
2) przez samorząd województwa – drogi wojewódzkie,
3) przez samorządy powiatowe – drogi powiatowe.

Z kolei znowelizowana ustawa o drogach publicznych[9] wprowadza podział dróg w zależności od ich funkcji i w niej wymienia się jeszcze drogi gminne. Jednocześnie ta sama ustawa precyzuje, iż ulice leżące w ciągu dróg należeć będą do tej samej kategorii co drogi, przy czym drogi krajowe stanowić będą własność skarbu

---

[6] *Analiza finansowa MZK Sp. z o.o. w Bydgoszczy za 2001 rok*, opracowanie MZK Bydgoszcz, maj 2002 r.

[7] K.J. Button, *On the benefis from road princing*, „International Journal of Transport Economics" 1976 v. 3 No. 1, s. 91–95, za: Z. Gługiewicz, *Gospodarowanie w transporcie miejskim*, Wyd. AE w Poznaniu, Poznań 1994.

[8] Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o finansowaniu dróg publicznych, DzU nr 123, poz. 780 z późn. zm.

[9] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, DzU nr 14, poz. 60 z późn. zm. tekst jednolity DzU z 2000 r. nr 71 poz. 838.

państwa, a drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne będą własnością właściwego samorządu terytorialnego. Ustawodawca przewidział możliwość przekazywania zarządzania drogami publicznymi w trybie porozumień. Ramy działań samorządu określają również przepisy ustawy o gospodarce komunalnej[10], rozumianej jako działalność polegająca na wykonywaniu przez jednostki samorządu terytorialnego zadań własnych, wykonywanych w celu zaspokajania zbiorowych potrzeb wspólnoty samorządowej.

Do początku lat dziewięćdziesiątych dwudziestego wieku dominująca rola w przewozach miejskich przypadała komunikacji zbiorowej. Jej udział określano w Polsce na 85%, przy 4% w USA i 19% w RFN[11]. Przyczyna takiego stanu, to głównie brak indywidualnych środków transportu, jak i niska cena biletów w komunikacji publicznej. Koszty przewozów liczone poprzez stosunek ceny 1 litra benzyny do opłaty bazowej za podróż transportem publicznym w 1988 roku wyniosły w Polsce 6,81; przy 0,26 w USA i 0,52 w RFN[12]. Przełom lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych przyniosły skokowy przyrost liczby samochodów osobowych w kraju. Przemiany polityczne i gospodarcze spowodowały też zmianę relacji cen benzyny i biletu komunikacji zbiorowej. Badania przeprowadzone w Warszawie w 1993 roku wykazały jeszcze 69-procentowy udział komunikacji zbiorowej, ale wskaźnik ceny benzyny do biletu wyniósł już 2,5[13]. Dane dla danego kraju są przeciętnym udziałem komunikacji zbiorowej w przewozach. W odniesieniu do wielkich miast udział ten ma obecnie światową tendencję do wzrostu, szczególnie w realizacji dojazdów do pracy i w podróżach do centrum w czasie szczytów przewozowych[14]. Bydgoszcz, licząca 385 tys. mieszkańców jest, co prawda, ósmym miastem w Polsce, ale w znaczeniu światowym, czy nawet europejskim nie mieści się w pojęciu aglomeracji. Badania prowadzone przez spółkę MZK na przestrzeni ostatnich pięciu lat (1997–2001) wskazują na stały, niewielki spadek liczby przewożonych pasażerów. Z tej tendencji wyłamał się jedynie rok 1999 z blisko trzyprocentowym wzrostem pasażerów, jednak był to efekt decyzji Rady Miasta o wprowadzeniu bezpłatnych przejazdów dla osób od 65 roku życia. Atrakcyjna oferta przewozowa, uwzględniająca stałą poprawę dostępności komunikacyjnej, regularności i punktualności kursowania, a także projektowanie zdolności przewozowej zapewniającej właściwy komfort podróży, są obok ceny podstawowymi czynnikami umożliwia-

[10] Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej, DzU z 1997 r. nr 9, poz.43 z późn. zm.

[11] J. P u c h e r, *Urban Transportation in Soviet Union, Europe and North America*, „Public Transport International" 1990 No. 2, s. 169–179.

[12] Tamże.

[13] S. M o n k i e w i c z, *Zachowania komunikacyjne mieszkańców Warszawy*, Biuro Planowania Rozwoju Warszawy, Warszawa 1993, s. 4

[14] O. W y s z o m i r s k i, *Rola komunikacji indywidualnej i zbiorowej w przewozach miejskich*, Zeszyty Naukowe Wydziału Transportu Uniwersytetu Gdańskiego nr 17, Gdańsk 1988, s. 150.

jącymi zmniejszenie ruchu samochodów osobowych. Czynniki te to pierwsze trzy punkty wymienionych już metod zmniejszania kongestii. Ich urzeczywistnianie jest zadaniem Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej, zakładu budżetowego podległego gminie, oraz spółki gminnej MZK.

Stosowane w Bydgoszczy administracyjne środki eliminacji ruchu nie przyniosły pozytywnych rezultatów i obszary, których to dotyczyło, znów są otwarte dla pojazdów. W tak zwanych strefach „centralnej" i „staromiejskiej", w miejsce zakazów ruchu, wprowadzono znaki ograniczające możliwość zatrzymywania się i postoju, zaś w najbliższych okolicach wydzielono płatne, drogie miejsca parkingowe. Na ten sposób zmniejszania zatłoczenia ulic zdecydowały się wszystkie większe miasta w kraju. Parkowanie jest obecnie na całym zurbanizowanym świecie droższe niż koszt paliwa przy dojeździe do centrum. Cena przejazdu łącznie z parkowaniem jest więc teraz zdecydowanie wyższa od ceny biletu komunikacji zbiorowej.

Istotnym przeciwdziałaniem kongestii transportowej wydaje się kształtowanie struktury przestrzennej miasta w taki sposób, aby cele indywidualnych dojazdów skierować na obrzeża aglomeracji. Stąd centra handlowe czy rozrywkowe buduje się na obwodnicach miasta. Jednak wielkie sieci handlowe, proponując atrakcyjne warunki, w tym nawet bezpośrednie finansowanie zadań gminy, próbują uzyskać możliwość budowy hipermarketów w centrum. Takie oferty stanowią często zbyt dużą pokusę dla samorządu, szczególnie przy palących potrzebach budżetu. W rezultacie, w centrum Bydgoszczy stanął gigant handlowy GEANT. Próby zmniejszenia natężenia ruchu, poprzez przebudowę w najbliższej okolicy infrastruktury drogowej, mimo olbrzymich kosztów, nie dały znaczących efektów. Niewłaściwe zlokalizowanie kolejnego celu ruchu stało się nieodwracalnym faktem. Stanowić to może teraz jedynie przestrogę dla organu stanowiącego gminy przed wydaniem kolejnej takiej decyzji.

Nie ulega wątpliwości, że w transporcie miejskim problem kongestii, a ściślej jej minimalizowanie wybija się obecnie na pierwszy plan. Rozwój transportu zbiorowego i działania w kierunku podniesienia jego atrakcyjności stanowią istotne zadania dla zarządów miast. Unowocześnienie infrastruktury drogowej na pewno jest działaniem najefektywniejszym, jednak koszty powodują, że samorządy stać jedynie na wycinkowe prace w tym zakresie. Musi się to jednak zmienić. Należy szukać pieniędzy w budżecie centralnym, funduszach przedakcesyjnych i akcesyjnych Unii Europejskiej. Trzeba korzystać z kredytów. Spłacać go będą mieszkańcy, czyli beneficjenci tych rozwiązań. Uważam, że zadłużenie gminy spowodowane koniecznymi inwestycjami drogowymi zostanie przyjęte przez społeczności lokalne ze zrozumieniem, tym bardziej iż jest to istotny krok w kierunku zmniejszenia wypadków i kolizji drogowych, a przecież życie i zdrowie to wartości bezcenne.

The role and significance of public transport on the example of the city of Bydgoszcz

Summary

The article presents some methods to solve the problem of traffic congestion with a particular reference to the role played by the local self-government which is responsible for public transport and road infrastructure. The significance of public transport as congestion reducing factor is shown.

Przetłumaczyła E. Kotkowska