

6. Program działań dla rozwoju i integracji

6.1. Kluczowe kierunki działań w ramach Planu Rozwoju Transportu Publicznego

Przygotowanie i wdrożenie realizacji Planu Rozwoju Transportu Publicznego jest uwarunkowane przeprowadzeniem zespołu działań przygotowawczych, zmierzających do uporządkowania sytuacji o charakterze działań politycznych oraz kwestii instytucjonalnych i zarządczych. Takie kroki są warunkiem wstępnym dla realizacji Planu, ponieważ prawidłowe zaplanowanie realizacji dużych przedsięwzięć rozwojowych jest warunkiem dotrzymania zasad finansów publicznych, w tym wymogów ubiegania się o wsparcie projektów ze źródeł Funduszy UE.

Poniżej przedstawiono najważniejsze kierunki tych działań.

6.1.1. Działania przygotowawcze

Diagnoza wskazuje, iż system transportu publicznego GOP wymaga w pierwszym rzędzie działań o charakterze porządkującym, wykorzystującym proste rezerwy. Brak takich działań obniżyłby efekty ewentualnych działań rozwojowych o charakterze „ciężkich” inwestycji w tabor i infrastrukturę, a w przypadku poszukiwania zewnętrznych źródeł finansowania (w tym ze środków Unii Europejskiej) mogłoby narazić wnioskodawcę na porażkę takich starań.

Jako kolejne kierunki działań rozwojowych, szczególnie wskazane w warunkach działania KZK GOP, należy rozważyć następujące:

- 1) zintegrowanie polityki rozwoju przestrzennego, społecznego i gospodarczego oraz w wyniku polityki transportowej wszystkich podmiotów zarządzania transportem na terenie GOP:
 - województwa samorządowego, Górnośląskiego Związku Metropolitalnego oraz gmin członkowskich w zakresie strategii i planu zagospodarowania przestrzennego,
 - zarządców dróg i ruchu (gminy, powiaty, marszałek województwa i Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad) w zakresie nadawanie priorytetów w ruchu pojazdom transportu publicznego oraz organizacji ruchu, sprzyjającej temu priorytetowi,
 - organizatorów transportu publicznego (w tym KZK GOP) w zakresie dostosowania podaży środków przewozowych do popytu pasażerów, z uwzględnieniem popytu wzbudzonego takimi czynnikami, jak jakość usług, zwiększona częstotliwość, przyjazna taryfa i system biletowy, konkurencyjność wobec samochodu osobowego.

- 2) wyjaśnienie kwestii własnościowych spółki Tramwaje Śląskie S.A. z pozyskaniem dla tego przewoźnika akcjonariatu, wiarygodnego pod względem zarządczym i kapitałowym (inwestor lub właściciel strategiczny); na przykład KZK GOP lub gminy członkowskie Związku; należy wziąć pod uwagę, iż przedłużanie się stanu obecnej niepewności może grozić zakłóceniami w ciągłości funkcjonowania Spółki,
- 3) stopniowa prywatyzacja komunalnych spółek autobusowych dla przeniesienia ciężaru inwestowania na sektor prywatny, poddany konkurencji w ramach zamówień usług przez KZK GOP,
- 4) zbilansowanie kosztów i źródeł finansowania działań bieżących i potrzeb inwestycyjnych infrastruktury i taboru w oparciu o:
 - a. sporządzenie analizy kosztów świadczenia usług przewozowych z wliczeniem niezbędnych kosztów odnowy taboru i wprowadzenie wyników tych analiz do systemu zamawiania usług przewozowych,
 - b. dokonanie oceny stopnia zdekapitalizowania majątku infrastruktury, taboru i zaplecza systemu tramwajowego i oszacowanie kosztów jego rehabilitacji lub restrukturyzacji (np. rezygnacji z niektórych głęboko nierentownych połączeń),
 - c. rozpoznanie głównych kierunków potrzeb inwestycyjnych w nowe elementy infrastruktury transportu publicznego, w tym:
 - i. instrumenty „miękkie”, w tym Inteligentne Systemy Transportu (ITS), organizacja i zarządzanie ruchem, informacja pasażerska, integracja taryfowa,
 - ii. instrumenty „twarde” - projekty inwestycyjne w infrastrukturę tramwajową oraz wyposażenie sieci autobusowej i węzłów integracyjnych sieci, takie jak: nowe odcinki sieci, instalacja obszarowych systemów sterowania ruchem drogowym i pojazdami transportu publicznego, zakup taboru, budowa pasów autobusowych, aranżacja węzłów integracyjnych.

Do szczególnych działań porządkujących w tej fazie należy zaliczyć poszerzenie bazy informacyjnej KZK GOP o sferę popytową. Niezbędne jest włączenie do bazy danych o sieci i kursujących pojazdach także wielkości potoków pasażerskich, stworzenie szczegółowego modelu symulacyjnego przepływów ruchu w sieci wraz z informacjami o potencjale rynku po stronie mieszkańców obszaru oraz ruchów zewnętrznych.

Podsumowaniem prac przygotowawczych wraz ze stosownymi strategicznymi decyzjami upoważnionych organów administracji samorządowej winien być Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego² - dokument strategiczny, zawierający cele do osiągnięcia, zadania dla poszczególnych zaangażowanych podmiotów i program rozwoju oraz dostępne instrumenty realizacyjne oraz deklarację co do skierowanych na te cele środków organizacyjnych, materialnych i finansowych.

² Według nomenklatury, użytej w projekcie Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko, wersja 6 z lipca 2006; Priorytet VII, Działanie 7.3. Rozwój Transportu Publicznego w Obszarach Metropolitalnych

W działaniach, o których mowa wyżej uwzględnione winny być warunki uzyskania wsparcia przedsięwzięć rozwojowych w ramach funduszy, dostępnych na cele transportu publicznego w perspektywie finansowej UE na lata 2007 – 13.

6.1.2. Ewolucja własnościowa trakcji tramwajowej

Przejęcie od Skarbu Państwa spółki Tramwaje Śląskie S.A. przez KZK GOP wymaga rozstrzygnięcia zasad organizacji i finansowania tej spółki, z uwzględnieniem celów i zadań transportu publicznego w obszarze. Chodzi o zagadnienia własnościowe oraz związany z tym sposób finansowania modernizacji i rozwoju trakcji tramwajowej.

Do rozważenia są modele instytucjonalne i finansowe, przedstawione w poniższej tabeli wraz z ich zasadniczymi cechami:

	zasilania	siatkiowej	tych			
I) Akcjonariat 100% KZK GOP	TS S.A.	TS S.A.	KZK GOP	KZK GOP	<ul style="list-style-type: none"> Jedna polityka inwestycyjna Łatwość zawarcia umowy wieloletniej KZK GOP z TS S.A. Łatwość pozyskiwania wsparcia projektów 	<ul style="list-style-type: none"> Konieczność współfinansowania przez gminy projektów na całym obszarze, bez względu na lokalizację projektów
II) Akcjonariat gmin wg uzgodnionego podziału	TS S.A.	TS S.A.	KZK GOP	KZK GOP	<ul style="list-style-type: none"> Bezpośredni wpływ gmin na inwestycje Łatwość pozyskiwania wsparcia projektów 	<ul style="list-style-type: none"> Możliwość blokowania decyzji inwestycyjnych Trudność w zawarciu umowy wieloletniej
III) Wydzielenie mienia infrastruktury i przekazanie gminom wg terytorium, TS S.A. tylko przewoźnikiem własności KZK GOP (lub wg podziału na gminy)	TS S.A.	gminy	KZK GOP	TS S.A. – tabor i zaplecze Gminy – infrastruktura torowo-sięciowa	<ul style="list-style-type: none"> Bezpośredni wpływ gmin na inwestycje Odciążenie TS S.A. od zadań infrastrukturalnych 	<ul style="list-style-type: none"> Możliwość utrudnień w koordynacji projektów rozwojowych Trudność w zawarciu umowy wieloletniej Trudność pozyskiwania wsparcia projektów

Przedstawione trzy modele mogą mieć mutacje o podobnych cechach: możliwe jest wydzielenie we wszystkich modelach spółki infrastrukturalnej, zarówno jako córki TS S.A., jak i KZK GOP, lub sw modelach II i III jako spółki gmin. Zaletą oddzielenia

zarządzania infrastrukturą od przewozów jest nie tylko specjalizacja podmiotu gospodarczego, ale także nadanie przewozom tramwajowym cech działalności komercyjnej i konkurencyjnej, analogicznie jak to uczyniono w przypadku systemu autobusowego. Pozwoliłoby to także na ewentualne podzielenie stref obsługi tramwajowej obszaru działania systemu tramwajowego na części.

W odniesieniu do finansowania działalności przewozowej wszystkie modele przewidują zamawianie usług przewozowych przez KZK GOP, tak jak obecnie.

Natomiast finansowanie modernizacji i rozwoju jest zróżnicowane i polega na dwóch filozofiach:

- „solidarnościowej” (model I), to znaczy wspólnego ustalania programu modernizacji i rozwoju i finansowanie ze składek członkowskich, z uwzględnieniem dopłat z zewnątrz (budżet państwa, województwa (kontrakt wojewódzki), wsparcie UE);
- zdecentralizowanej, przypisującej inicjatywę i finansowanie poszczególnym gminom przedsięwzięć inwestycyjnych na ich terenie, przy czym ze względu na układ sieci niezbędne jest tworzenie przedsięwzięć wspólnie przez kilka gmin dla zapewnienia efektywności wydawanych środków.

Modele II i III mają istotną cechę przeniesienia na gminy zadań i odpowiedzialności za funkcjonowanie i rozwój układu torowo – sieciowego, co będzie wymagało ścisłej współpracy i sprawnego podejmowania decyzji. Należy zaznaczyć, iż z powodu wymogów formalnych i polityki współ-finansowania przedsięwzięć ze środków Unii Europejskiej modele te będą bardziej wymagające pod względem prezentowania we wnioskach długoterminowej polityki wobec systemu tramwajowego niż miałyby to miejsce w przypadku modelu I.

6.1.3. Działania realizacyjne

Do działań realizacyjnych należy zaliczyć te kroki, jakie poszczególni uczestnicy realizacji Planu podejmują w ramach przyjętego Zintegrowanego Planu.

W tym celu podejmowane są kolejne kroki:

- 1) opracowanie, przedyskutowanie i zatwierdzenie Planu Rozwoju i Integracji Transportu Publicznego,
- 2) przeprowadzenie akcji Re-marszrutyzacji linii tramwajowych i autobusowych pod kątem ich synergii w miejsce obecnej częstej konkurencji,
- 3) przygotowanie szczegółowych studiów wykonalności, których wyniki powinny stać się podstawą decyzji stosownych podmiotów co do realizacji zamierzeń inwestycyjnych w horyzoncie wieloletnim
- 4) przygotowanie wniosków o dofinansowanie ze źródeł publicznych (budżet państwa lub województwa, w tym środki w ramach Programów Operacyjnych ze wsparciem z funduszy UE),
- 5) ewentualnie podjęcie działań dla tworzenia przedsięwzięć w ramach Partnerstwa Publiczno – Prywatnego,
- 6) uruchomienie prac realizacyjnych, takich jak regulacja stanów prawnych (plany miejscowe, wykupy nieruchomości, decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach

realizacji oraz o lokalizacji inwestycji celu publicznego, przygotowanie specyfikacji przetargowych, itp.

5.1.4. Inne działania na rzecz rozwoju systemu transportowego

Trudną sytuację transportu publicznego na terenie KZK GOP mogą poprawić działania o charakterze legislacyjnym i lobbystycznym. Warunkiem powodzenia tych działań jest spójny plan rozwojowy i wykazanie szczególnych cech regionu, które takie działania uzasadniają. Należą do nich:

1. zabieganie o wsparcie budżetu państwa w ramach indywidualnych decyzji budżetowych (wzorem metra warszawskiego) oraz poprzez kontrakt wojewódzki;
2. zabieganie o włączenie samorządu województwa do wspierania przewozów o charakterze regionalnym, np. przez wynegocjowanie zasięgu podróży, które w obszarze działania KZK GOP nie mają charakteru lokalnego, npp w funkcji czasu lub odległości podróży.

Ponadto wskazane jest podjęcie starań o zmiany legislacyjne, w szczególności wobec niezgodności krajowego prawa z unijnym. Chodzi o zgodność systemu organizacji, regulacji i finansowania przewozów z Rozporządzeniem Rady nr 1191/69 i 1893/91 w sprawie działania Państw Członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej, w którym nie SA rozróżniane zasady dotyczące transportu według jego zasięgu, jak to ma miejsce w Polsce.

Ponadto przepisy te ściśle wiążą prawo do udzielania ulg przewozowych z obowiązkiem rekompensaty kosztów ich stosowania przewoźnikom, a jak wiadomo w polskim systemie prawnym taką zasadą nie jest objęty transport lokalny i ulgi nadane w trybie ustaw nie SA rekompensowane.

6.2. Wnioski i wytyczne w zakresie rozwoju transportu publicznego. Dylematy decyzyjne i rozstrzygnięcia polityki transportowej

6.2.1. Dylematy do rozstrzygnięcia

Przedstawione poniżej dylematy, czyli kwazie do rozstrzygnięcia bądź na planie założeń polityki regionu bądź w wyniku analiz efektywności i porównania różnych opcji, wymagają naświetlenia i zebrania opinii różnych środowisk. Konsultant wraz z KZK GOP uruchomił akcje zbierania opinii zanim przedstawione zostały szczegółowe propozycje, aby móc zorientować się w preferencjach i zadach, jakie są ujawniane w dyskusji publicznej.

Poniżej opisane dylematy polityki transportowej KZK GOP i jego gmin członkowskich zostały skonsultowane w Kierownictwem Związku, gminami członkowskimi oraz środowiskiem ekspertów. Propozycje kluczowych przesądzeń zapisano poniżej.

Dylemat 1: Organizacja rynku świadczenia usług w transporcie publicznym na terenie działania KZK GOP

Rozważano następujące aspekty tego dylematu:

Stopień otwarcia rynku usług na konkurencję – stosowanie zasad tzw. regulowanej konkurencji, czy promowanie podmiotów komunalnych dla ochrony miejsc pracy,

Dopuszczalność pomocy publicznej – co do zasady transfer środków budżetów publicznych do przewoźników na zasadach innych, niż określone w Wyroku ETS w sprawie Altmark³ jest pomocą publiczną i wymaga notyfikacji Komisji Europejskiej, co jest procedura trudna i czasochłonna, a musi być przeprowadzona przed przyznaniem takiej pomocy;

Skutkiem rozstrzygnięć w poprzedniej kwestii jest przejęcie zasad wspierania transportu publicznego – czy dofinansowywanie poszczególnych projektów (w tym – wnoszenia nowego mienia do spółek przewozowych, np. taboru), czy też poprzez takie kształtowanie stawek umownych, które mogą pokryć całość kosztów operatora, czy wreszcie przyjęcie przez KZK roli uczestnika w projektach i udostępnianie pozyskanego mienia operatorom do realizacji ich zadań ze stosownym kształtowaniem cen kontraktowych (np. zakup taboru przez KZK i użyczenie lub dzierżawa tego mienia jako część warunków przetargu na usługi przewozowe).

Przesadzenia:

- Prowadzona będzie nadal polityka regulowanej konkurencji, nastąpi odejście od dokapitalizowywania poszczególnych spółek komunalnych na rzecz podniesienia wartości kontraktów przewozowych poprzez stosowne zwiększenie wymagań jakościowych wobec taboru i wymuszenie jego odnowy.
- Nie przewiduje się w zasadzie udzielania pomocy publicznej przewoźnikom za wyjątkiem Tramwajów Śląskich S.A.
- Wspieranie projektów rozwojowych nastąpi bądź poprzez KZK GOP, bądź poprzez poszczególne gminy członkowskie.

Dylemat 2: Poziom finansowania transportu publicznego z budżetów Członków KZK GOP

Diagnoza wykazała, że w porównaniu do innych samorządów w Polsce wsparcie transportu publicznego przez Członków KZK GOP jest znacznie niższe. Także dążenie do ograniczenia wydatków na kontrakty przewozowe, w tym efekty walki konkurencyjnej w przetargach, powoduje, iż przewoźnicy nie są w stanie odnawiać taboru. Skutkuje to obniżaniem jakości usług, jej prestiżu, a na dłuższą metę grozi trudnościami w kontynuowaniu świadczenia usług przez obecnie funkcjonujących przewoźników, w większości będących spółkami komunalnymi).

Kwesta druga: Podjęte starania o komunalizację spółki Tramwaje Śląskie S.A. oznaczają przejęcie odpowiedzialności za tę spółkę i całą trakcję tramwajową. Spółka jest zadłużona i jej płynność finansowa jest słaba. Należy więc założyć, iż będzie wymagała pomocy

³ Wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z 24 lipca 2003, C-280/00.

publicznej na ratowanie, na co może (lecz nie ma na to gwarancji) uzyskać środki budżetu państwa, a jeśli nie – takiej pomocy będą zmuszeni udzielić nowi właściciele.

Przesadzenia:

- * Do przetargów na usługi przewozowe zostaną wprowadzone takie warunki, aby umożliwić przewoźnikom sfinansowanie odnowy taboru na oczekiwanym poziomie.
- * Na podstawie poczynionych założeń zostanie sporządzony szczegółowy wieloletni plan wdrażania rehabilitacji systemu tramwajowego (infrastruktura i tabor) a także wprowadzenia elementów inteligentnych technologii transportowych (sterowanie ruchem z priorytetem dla ruchu pojazdów transportu publicznego, informacja pasażerska, bilet elektroniczny).
- * Dla potrzeb ratowania spółki Tramwaje Śląskie S.A. podjęta będzie próba pozyskania wsparcia ze środków budżetu państwa.

Wykonalność i priorytetowe zadania w zakresie

Do rozważenia są następujące aspekty tego dylematu:

- * Doświadczenie obszarów zurbanizowanych wskazuje na zasadnicze korzyści z rozwoju transportu szynowego w obrębie aglomeracji miejskich. Sytuacja w tym zakresie w GOP wymaga podjęcia w tej sprawie politycznej decyzji – czy uznać tę trakcję za kluczową, czy konkurującą z innymi formami przewozowymi.
- * Jeśli przyjąć polityczną tezę o uznaniu trakcji szynowej jako podstawowego środka transportu publicznego – pojawiają się kolejne aspekty:
 - w jakim stopniu można wykorzystać (realnie, w obecnych warunkach!) trakcję kolejową dla wewnętrznych i zewnętrznych przewozów GOP,
 - jakie instrumenty integracji trakcji szynowej z autobusową oraz ruchem pieszym i rowerowym w centrach miast mogą być wdrożone w warunkach różnej własności i licznych dysponentów elementów infrastruktury transportowej,
 - jaki jest możliwy zakres sfinansowania programów: najpierw ratunkowego, później rozwojowego dla trakcji tramwajowej (szacunki mówią o konieczności zainwestowania kilku miliardów złotych).
- * Decyzja o rozwoju i lepszym wykorzystaniu trakcji tramwajowej może oznaczać zmniejszenie zapotrzebowania na przewozy autobusami, jak więc zrekompensować przewoźnikom ten „ubytek” rynku, czy w ogóle to robić. Można także rozważyć eliminację przewozów tramwajowych w niektórych częściach GOP (można wskazać linie o wysokiej nierentowności przewozów) i skierować tam „wolne” środki przewozowe firm autobusowych.

Przesadzenia:

- * Przyjęto polityczną tezę o uznaniu trakcji szynowej za podstawowy środek transportu publicznego na wybranych kierunkach głównych ciężów i w konsekwencji stosowane będą instrumenty inwestycyjne i organizacji ruchu dla nadania temu priorytetowi rzeczywistego instrumentu realizacji polityki. Jako kluczowe aspekty tej decyzji założono:

Wzmacniania przewozów regionalnych kolejną na kierunkach o najdogodniejszych warunkach (Tychy, Jaworzno, Rybnik) ..

Nadawanie priorytetu dla ruchu pojazdów transportu publicznego, w szczególności tramwaju w ramach działań organizacji i zarządzania ruchem drogowym oraz systemów dyspozytorskich w przedsiębiorstwach przewozowych,

Kreowanie węzłów integracji systemu, w szczególności w rejonach stacji kolejowych,

- Przeprowadzony zostanie przegląd i re-marszrutyzacja układu linii tramwajowych i autobusowych dla lepszego dostosowania ich do popytu przy założeniu zwiększenia roli tramwaju na głównych kierunkach i przygotowywanej do tego stopniowo infrastruktury; rozważyć należy ewentualność zawieszenia lub likwidacji przewozów na tych liniach tramwajowych, które wykazują najniższą rentowność z powodu spadku zapotrzebowania na transport publiczny w obsługiwanym obszarze.

Dylemat 4: Priorytetowe kierunki rozwojowe transportu publicznego

Z przeprowadzonych badań marketingowych wynikają wyraźnie konkretne kierunki o największym potencjale rynku. Można ogólnie wskazać te kierunki jako:

- dojazdy do centrum GOP w Katowicach,
- ruch pomiędzy Katowicami a Sosnowcem, oraz Sosnowcem a Dąbrową Górniczą (w zasadzie chodzi o koncentracje miejsc pracy tamże),
- oraz tradycyjnie najsilniej obciążony ciąg od Centrum Katowic, przez Chorzów do Bytomia.

Z badań wynika także, iż ciąg Katowice – Zabrze – Gliwice kolejną nie należą na najsilniej obciążonych ruchem.

Z przygotowywanych prognoz wynika, że stopniowo rozkład ciężarów będzie się zmieniał w kierunku zwiększenia potencjałów ruchowych mniejszych miejscowości obszaru działania KZK GOP, kosztem spadku liczby mieszkańców największych ośrodków.

Dylemat priorytetów co do lokalizacji i rodzaju kluczowych przedsięwzięć rozwojowych ma następujące aspekty:

- Czy w pierwszym kroku skierować środki na te części sieci (głównie tramwajowej, jeśli uznać ją za główny środek przewozowy), gdzie potencjał jest największy – wówczas jako projekt priorytetowy jawi się połączenie Katowic i Sosnowca z możliwymi rozszerzeniami na wschód i północ. Efektem takiej polityki byłoby uzyskanie wzrostu ruchu na istotnej części sieci, lecz w wybranym korytarzu.
- Druki kierunek o największym potencjale ruchowym, wskazany wyżej (Katowice – Chorzów – Bytom) to niedokończony projekt modernizacji linii 6/41. Czy według zasady efektywnego wykorzystywania wydatkowanych środków nie należałoby tego projektu doprowadzić do końca?
- Czy jako przedsięwzięciu priorytetowe potraktować usuwanie wąskich gardeł w sieci, czyli zestaw kilkudziesięciu pod-projektów, polegających na

przywróceniu walorów użytkowych infrastruktury tramwajowej wraz z elementami nowoczesnego sterowania ruchem.

Przesądzenia co do priorytetów rozwoju infrastruktury transportu publicznego:

- 1) Stopniowa renowacja (wymiana) infrastruktury tramwajowej wraz z uzupełnianiem odcinków jednotorowych do dwutorowych (tam, gdzie to jest niemożliwe lub b. kosztowne – pozostawienie linii jednotorowych z nowoczesnym sterowaniem automatycznym).
- 2) Wzmocnienie głównych kierunków ciążen ruchowych oraz obszarów o największym potencjale ruchowym,
- 3) Poprawa niezawodności systemu (w tym w szczególności powiązania alternatywne w sieci tramwajowej),
- 4) Poszerzenie obsługi trakcją tramwajową na nowe tereny zainwestowane,
- 5) Wiązanie systemu szynowego i autobusowego poprzez węzły integracyjne w szczególności w rejonach stacji i dworców kolejowych.

Dodatkowo w przygotowaniu Programu i etapowania jego realizacji uwzględniony został fakt przygotowywania się regionu do włączenia go w organizację Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012, co skutkuje koniecznością poprawy obsługi transportowej rejonu rozgrywek (Stadion Śląski) oraz obsługi głównych koncentracji usług dla gości imprezy, przez co rozumiane jest skomunikowanie z dworcami oraz koncentracjami hoteli i innych usług.

Kierując się powyższymi zasadami oraz po zasięgnięciu opinii KZK GOP i gmin członkowskich opracowano propozycje poniższego Programu Inwestycyjnego dotyczącego rozwoju trakcji szynowej i jej integracji z autobusową i samochodową.

Niezależnie od poniższego Programu niezbędne jest opracowanie szczegółowego programu odnowy i rehabilitacji całej pozostałej części infrastruktury tramwajowej i integracji systemowej.

6.2.2. Wpływ organizacji EURO 2012 na Program

W przygotowaniu Programu i etapowania jego realizacji uwzględniony został fakt przygotowywania się regionu do włączenia go w organizację Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012. Założono, iż transport publiczny w ogólności, a szynowy w szczególności będzie głównym środkiem przewozowym masowych podróży związanych bezpośrednio z imprezami EURO 2012 a także będzie to okoliczność mobilizującą dla przyspieszenia poważnych przekształceń systemu transportu publicznego konurbacji. Wszystkie proponowane z tej okazji projekty są na liście priorytetów inwestycyjnych niezależnie od tego, czy impreza się odbędzie, czy nie – istota Programu EURO 2012 jest kolejność realizacji poszczególnych przedsięwzięć z priorytetem dla EURO 2012.

Jako kryteria włączenia poszczególnych przedsięwzięć do Programu w ramach „opcji EURO 2012” przyjęto:

- (1) konieczność poprawy (w stopniu maksymalnie możliwym w dostępnym czasie) ogólnej sprawności i niezawodności systemu, w szczególności w odniesieniu do sieci tramwajowej,

- (2) konieczność poprawy ogólnego wizerunku, atrakcyjności i komfortu systemu transportu publicznego dla podróżnych,
- (3) konieczność poprawy obsługi transportowej rejonu rozgrywek (Stadion Śląski),
- (4) konieczność poprawy obsługi głównych koncentracji usług dla gości imprezy i podróżujących po regionie w związku z imprezą, przez co rozumiane jest skomunikowanie:
 - a. z dworcami i innymi węzłami sieci transportowej,
 - b. z koncentracjami hoteli i innych usług niezbędnych dla gości,
 - c. pomiędzy głównymi koncentracjami mieszkalnictwa i zatrudnienia oraz usługami bytowymi konurbacji.

6.2.3. Zasady kształtowania głównych elementów Planu

Przedsięwzięcia rozwojowe w ramach Planu zostały podzielone na trzy sfery:

- I. Działania restrukturyzacyjne i organizacyjne
- II. Działania inwestycyjne w infrastrukturę
- III. Działania inwestycyjne w instrumenty „miękkie”

W sferze I do podjęcia są następujące kroki:

- Rozbudowa pionu planowania w KZK GOP o elementy badań i prognoz popytu na przewozy; stworzenie systemu stałego gromadzenia danych:
 - i. o przewozach na wszystkich liniach,
 - ii. o potencjale przewozowym (z wykorzystaniem badań ankietowych, wykonanych w ramach niniejszego opracowania)
 - iii. o cechach socjo – ekonomicznych obszaru działania KZK GOP w stanie obecnym i dla okresów prognostycznych (baza wymaga ścisłej współpracy z Członkami KZK GOP oraz samorządem województwa i przyszłego związku aglomeracyjnego;

oraz:

 - iv. wdrożenie systemowych metod planowania transportowego (w tym w zakresie analiz popytu i podaży w przewozach) przy ścisłej współpracy z Członkami KZK GOP i sąsiednimi organizatorami transportu publicznego
 - v. wdrożenie do stosowania oprogramowania do odwzorowania rozkładów ruchu w sieci transportowej KZK GOP dla stanów bieżących i prognoz dla potrzeb planowania układu linii i głównych parametrów eksploatacyjnych; oprogramowanie to powinno być zintegrowane z posiadanymi bazami danych ho sieci linii tramwajowych i autobusowych KZK GOP i sąsiednich organizatorów transportu publicznego.
- Przeszkolenie kadry w zakresie badań i modelowania przepływów pasażerskich w sieci transportowej
- Przeszkolenie kadry w zakresie zarządzania przedsięwzięciami rozwojowymi, w szczególności z wykorzystaniem środków wsparcia z funduszy Unii Europejskiej.

W sferze II najważniejsze elementy Programu dotyczą infrastruktury tramwajowej oraz węzłów integracyjnych sieci a także inwestycji w infrastrukturę ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych, używany jest skrót z angielskiego ITS). Opis działań inwestycyjnych podaj poniższa tabela.

6.2.4. Etapowanie realizacji Planu

Przedsięwzięcia rozwojowe podzielono na grupy o wyróżnionych zadaniach w ramach osiągania celów Programu. Etapowanie realizacji Programu połączone jest z tymi grupami w ten sposób, iż poszczególne grupy przedsięwzięć winny być realizowane w ich kolejności, z uwzględnieniem innych niż logika inwestycji elementów – w tym organizacji EURO 2012. Grupy 5 i 6 są realizowane równolegle do Grup 1 – 4.

Grupa 1 - Usuwanie barier technicznych i zagrożeń ciągłości usług w trakcji

Są to projekty związane z swego rodzaju programem ratunkowym – usuwanie zagrożeń eksploatacyjnych w sieci tramwajowej, w szczególności związanych ze zużyciem elementów technicznych oraz kolizjami z ruchem drogowym (przejazdy przez torowiska).

Grupa 2 - Modernizacja kluczowych odcinków sieci

Dla potrzeb organizacji EURO 2012 wyznaczono dwa odcinki, które powinny być zmodernizowane, aby podnieść dostępność rejonu rozgrywek oraz miejsc koncentracji usług dla potrzeb tej imprezy.

Grupa 3 - Nowe odcinki dla poszerzenia zasięgu trakcji tramwajowej oraz poprawy elastyczności systemu

Ta grupa obejmuje szereg inwestycji pozwalających na poszerzenie usług przewozowych w trakcji tramwajowej a w konsekwencji zwiększenie stopnia wykorzystania istniejącej infrastruktury. Do grupy zaliczono przedsięwzięcia o największym znaczeniu dla sieci, także z punktu widzenia elastyczności układu i poprawy niezawodności (odporności na awarie).

Grupa 4 – Nowe odcinki dla poszerzenia zasięgu trakcji tramwajowej oraz poprawy elastyczności systemu, odcinki przyszłościowe

W tej grupie przewiduje się odcinki o podobnej funkcji jak w poprzedniej, lecz na terenach oddalonych od centrów aglomeracji. Ponadto zaliczono do tej grupy przedsięwzięcia wymagające przeprowadzenia prac rozpoznawczych i koordynacji w relacji między gminami i w skali regionu.

Grupa 5: Systemy sterowania ruchem z priorytetem dla transportu publicznego, węzły integracyjne

Systemy te powstają na styku działania zarządców dróg, KZK GOP i przewoźników.

Grupa 6 - Tabor

Wymiana taboru

Dotyczy wprowadzenia przewoźników, lecz sfinansowanie tej grupy inwestycji musi nastąpić przez kontrakty przewozowe. Wsparcie tej grupy będzie możliwe

wyłącznie w ramach dopuszczalności pomocy publicznej dla przewoźników, lub przez działalność własna KZK GOP.

6.3. Zestawienie zakresu i kosztów realizacji programu inwestycyjnego w ramach Planu

W poniższych tabelach zestawiono szczegółowe informacje o założeniach i wynikach wyceny wskaźnikowej trzech scenariuszy rozwojowych Programu.

3.4. Program Inwestycyjny rozwoju trakcji szynowej oraz jej integracji z systemem autobusowym i samochodowym

Tabela 3: Zestawienie projektów programu rozwoju transportu publicznego KZK GOP

Por.	Nazwa projektu	Opis projektu	Lata realizacji	Przebieg (km)	Koszt netto (M zł)	Kryterium kwalifikacji do EURO 2012
Grupa 1 - Usuwanie barier technicznych i zagrożeń ciągłości usług w trakcji						
1	Zestaw działań remontowych i rehabilitacyjnych	Zakres według Tramwajów Śląskich S.A. w konsultacji z gminami - remonty wskazanych odcinków i węzłów sieci, przejazdów ulicznych	2008 -2011	modernizacja i rehabilitacja 34,25 km t.p.	205 140,00	1
Grupa 2 - Modernizacja kluczowych odcinków sieci						
2	(3): Modernizacja odcinka linii od Wesołego Miasteczka do Stadionu w ul. Chorzowskiej w Katowicach	Prace modernizacyjne w ramach dokończenia projektu linii 6/41	2008 -2011	modernizacja 5,0 km	5 000,00	3
3	E: Nowy wjazd tramwaju do centrum Gliwic przez ul. Dąbrowskiego, Opolską, Tarnogórska, wiaduktem nad torami do ul. Zwycięstwa	Przełożenie linii w nowy przebieg dla skrócenia czasu przejazdu, bezpośredniego powiązania z dworcem kolejowym a także poprawa dla ruchu kołowego	2010 - 2011	budowa nowej linii 4,0 km, w tym obiekt ok. 350 mb	30 300,00	(4 b, c)
Grupa 3 - Nowe odcinki dla poszerzenia zasięgu trakcji tramwajowej oraz poprawy elastyczności systemu, odcinki ważne						
4	A: Budowa odcinka sieci Rondo - Zawodzie - Sosnowiec w Katowicach i Sosnowcu	Budowa nowego odcinka dla odciążenia Rynku i ul. Warszawskiej oraz bezpośredniego połączenia z Sosnowcem od strony Ronda	po 2025	nowy tor 11,8, modernizacja 0,4	39 440,00	-
5	B: Budowa przedłużenia linii w Sosnowcu od pętli Zagórze przez osiedla Mec i Pekin do istn. linii tramwajowej w ul. Batalionów Chłopskich	Dwuvariantowy przebieg linii przez ostiedla, połączenie linii 15 z 27	2008 -2011	nowy tor, 2,5 - 3,2	10 240,00	(4 a, c)

PROJEKT WERSJI FINALNEJ

6	C: Połączenie pętli Zagórze w Sosnowcu z ul. Kr. Jadwigi w Dąbrowie Górniczej przez ul. Braci Miechowickich i Aleją Róż	Budowa nowej linii w pasie dzielącym jezdnie z koniecznością przebudowy ulicy (zbyt wąski pas dzielący)	2015 - 2025	nowy tor, 6,8 km	21 760,00	-
7	(20) Budowa linii tramwajowej wzdłuż ul. Grundmanna w Katowicach	Budowa łącznika dwóch magistralnych linii tramwajowych, funkcjonujących w układzie wschód - zachód, biegnących ul. Chorzowską oraz ul. Giliwicką. Nowy łącznik stanowić będzie zachodnią obwodnicę tramwajową śródmieścia Katowic.	2009- 2011	nowy tor, 2,0 km	20 000,00	(1, 3, 4a, c)
Grupa 3a - Nowe odcinki dla poszerzenia zasięgu trakcji tramwajowej na nowe tereny (wydłużenia sieci, odcinki rozpoznane)						
8	(1): Budowa linii tramwajowej w Katowicach od pętli w Brynowie w kierunku Osiedla Odrodzenia w dzielnicy Piotrowice	Wydłużenie linii przez osiedla Ochojec i Piotrowice dla zwiększenia zasięgu trakcji tramwajowej i zmniejszenia liczby przesiadek	2010 - 2011	nowy tor, 8,0 km	70 000,00	(4 c)
9	(8): Budowa przedłużenia linii tramwajowej nr 41 w Bytomiu od obecnej pętli przy ul. Wrocławskiej do Osiedla Miechowice	Wydłużenie linii (przywrócenie oryginalnego połączenia) po budowie nowego wiaduktu nad koleją i skrzyżowania w Bytomiu Karbie.	2010 - 2011	nowy tor, 9,2 km	72 700,00	(4 c)
Grupa 4 – Nowe odcinki dla poszerzenia zasięgu trakcji tramwajowej oraz poprawy elastyczności systemu, odcinki przyszłościowe						
10	D: Połączenie pętli Milowice w Sosnowcu z pętlą przy Hucie Jedność w Stemianowicach Śląskich	Połączenie dla poprawy niezawodności układu torowego z równoczesnym skróceniem czasu przejazdów na osi północnej powiązań Sosnowca, Będzina z Katowicami i pobliskimi miastami	po r. 2025	nowy tor, 10 km, obiekt na potoku ok.. 50 mb	do oszacowania	-
11	F: Połączenie pętli Miechowice w Bytomiu z Rokitnicą i Mikulzycami w Zabrze	Połączenie dla poprawy niezawodności układu torowego z równoczesnym skróceniem czasu przejazdów na osi północnej powiązań Bytomia z Rokitnicą i dalej Zabrzem	po r. 2025	nowy tor, 16 km	do oszacowania	-

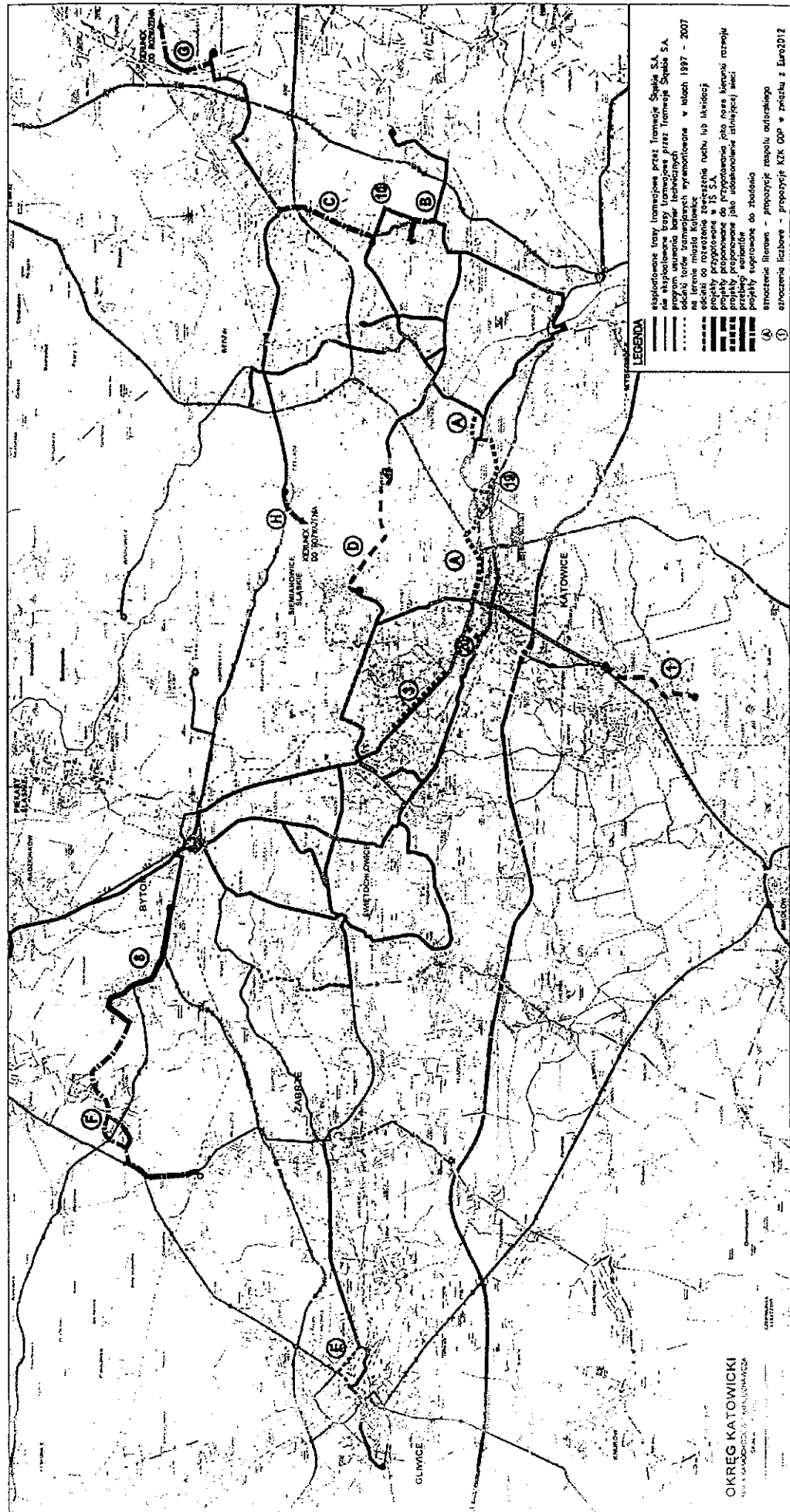
PROJEKT WERSJI FINALNEJ

12	G: Przedłużenie linii tramwajowej od Huty Katowice w Dąbrowie Górniczej	Udostępnienie nowych terenów rozwojowych po północnej stronie Huty Katowice		nowy tor, ok.6 km	do oszacowania	
13	Hi: Połączenie szynowe Czeladzi z centrum Aglomeracji	Poprawa powiązań północno - wschodniej części Aglomeracji z jej centrum.	po r. 2025	projekt do rozpoznania	do oszacowania	
Grupa 5 - Systemy sterowania ruchem z priorytetem dla transportu publicznego, węzły integracyjne						
14	Systemy obszarowego i liniowego sterowania ruchem ulicznym	Wdrożenie zasad akomodacji w sterowaniu ruchem, priorytetów dla transportu publicznego oraz koordynacji obszarowej i liniowej		ok.200 skrzyżowań	70 000,00	
15	wyposażenie pojazdów w urządzenia do sterowania ruchem pojazdów	Dyspozytorskie sterowanie ruchem pojazdów		Okolo 600 autokomputerów, centrala dyspozytorska	6 800,00	
16	(19):Budowa wielofunkcyjnego węzła przesiadkowego wraz z funkcją Park and Ride w Katowicach Zawodziu	Budowa wielofunkcyjnego węzła przesiadkowego tramwaj-autobus-kolej wraz z obiektem parkingowym działającym w systemie Park and Ride, zapleczem socjalnym dla pasażerów oraz kierowców i motorniczych.		adaptacja i rozbudowa, węzeł	60 000,00	
17	Węzły integracyjne w Sosnowcu, Będzinie, Centrum Katowic, Chorzowie, Rudzie Śląskiej, Zabrze, Gliwicach	Budowa wielofunkcyjnych węzłów przesiadkowych tramwaj-autobus-kolej, w miarę możliwości obiekty Park&Ride		adaptacja i rozbudowa, węzeł	do ustalenia	

Uwaga: oznaczenia w kol. 2 jak na rysunku 1

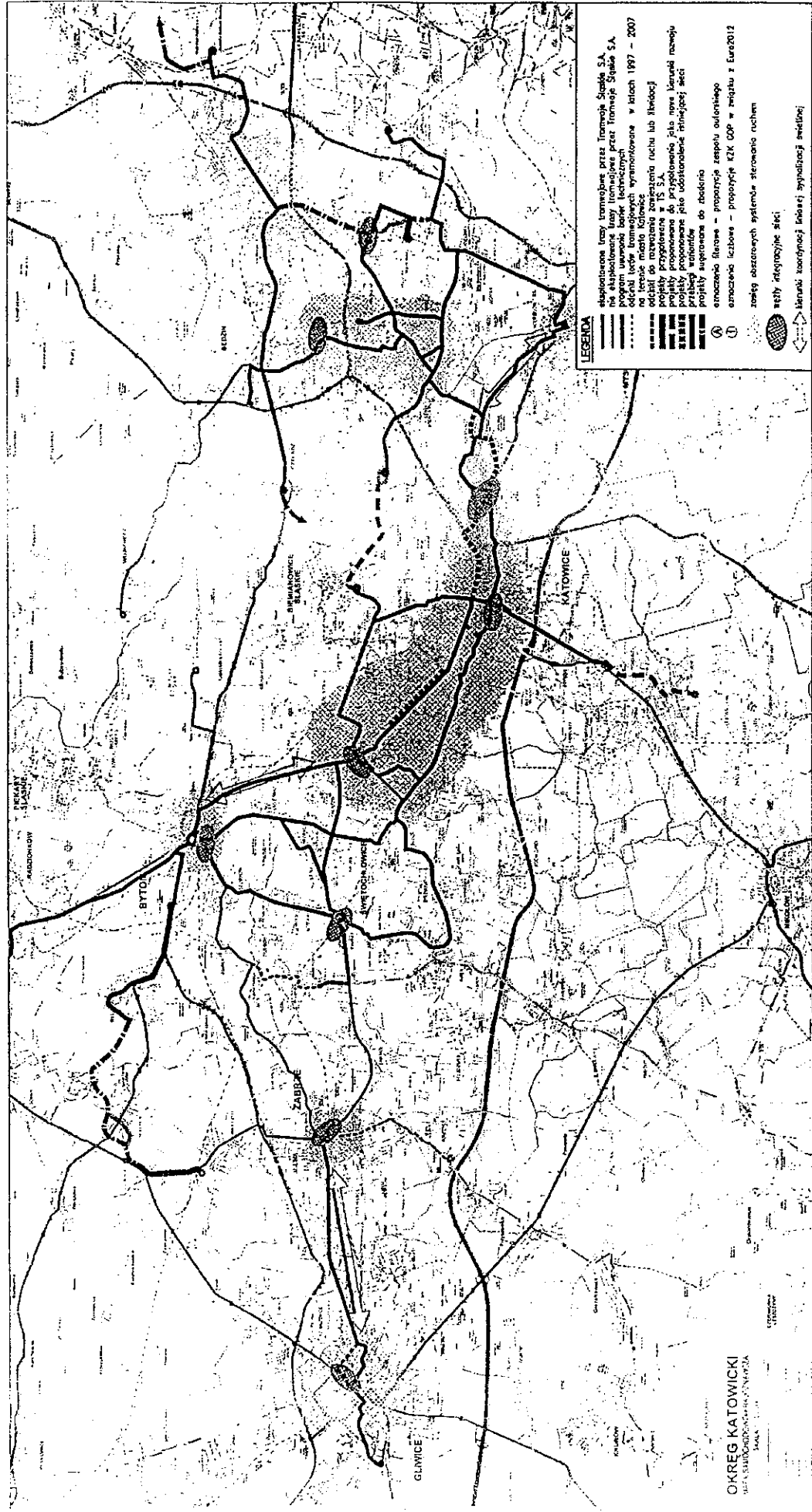
1:10000

Rysunek 1: Rozmieszczenie przedsięwzięć inwestycyjnych programu rozwoju infrastruktury tramwajowej w obszarze działania KZK GOP na lata 2008 - 2033



146

Rysunek 2. Rozmieszczenie przedsięwzięć obszarowego sterowania ruchem na terenie działania KZK GOP na lata 2008 - 2033



OKRĘG KATOWICKI
 ul. Gajdosińskiego 16 40-030 KATOWICE
 MAŁKA

6.5. Wskaźniki osiągnięcia celów Planu

Plan rozwoju oznacza zestaw zadań modernizacyjnych i inwestycyjnych z jednej strony oraz działań organizacyjnych i tworzenia instytucji realizujących plan z drugiej.

Jeśli założyć, że celem planu jest **osiągnięcie stanu zrównoważonego systemu transportowego dla zapewnienia rozwoju gospodarczego i społecznego aglomeracji, to wówczas:**

- **wskaźniki oddziaływania mierzone będą:**
 - liczbą użytkowników systemu transportu publicznego, w tym zasięgiem przestrzennym świadczonych usług,
 - udziałem transportu publicznego w ogóle podróży w obszarze;
- **wskaźniki rezultatu mierzone będą:**
 - średnimi prędkościami i czasami podróżowania (możliwie wysokie prędkości i krótkie czasy),
 - przesiadkowością (możliwie niska),
 - wypadkowością w ruchu drogowym i tramwajowym (możliwie niskie, w przeliczeniu na pracę przewozową układu),
 - zasięgiem oddziaływania ruchu drogowego i tramwajowego na otoczenie – liczba mieszkańców mieszkających w strefach przekroczenia norm hałasu i stężeń skażenia powietrza,
 - zasięgiem działania systemów sterowania ruchem, informacji pasażerskiej i innych ITS,
 - satysfakcją pasażerów / klientów;
- **wskaźniki produktu objaśnione będą przez:**
 - długość torów zmodernizowanych i sieci trakcyjnej wraz z systemem zasilania, zbudowanych lub odtworzonych,
 - liczbę i powierzchnię węzłów integracyjnych,
 - liczbę i powierzchnię pokrycia przez systemy ITS.

W ramach dokumentu „Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia na lata 2007-2013” Minister Rozwoju Regionalnego wprowadził 11 czerwca 2007 r. „Wytyczne w zakresie jednolitego systemu zarządzania i monitoringu projektów indywidualnych zgodnych z art. 28 ust. 1 pkt. 1 Ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju regionalnego.

Wskaźniki monitorujące efekty planu rozwoju transportu zbiorowego, w tym jego poszczególnych przedsięwzięcia dotyczą produktu, rezultatu i oddziaływania.

Wskaźniki produktu [Output indicators] odnoszą się do działalności. Liczone są w jednostkach materialnych lub monetarnych (np. liczba lub koszt zakupionego taboru).

Wskaźniki rezultatu [Result indicators] odpowiadają bezpośrednim, natychmiastowym efektom wynikającym z programu. Dostarczają one informacji o zmianach (np. zachowań beneficjentów). Wskaźniki te mogą wyrażać się w kategoriach materialnych (np. skrócenie czasu podróży) lub finansowych (np. zmniejszenie kosztów transportu).

Wskaźniki oddziaływania [Impact indicators], odnoszą się do skutków danego programu, wykraczających poza natychmiastowe efekty dla beneficjentów (np. wpływ projektu na sytuację społeczno-gospodarczą w pewnym okresie od zakończenia jego realizacji). Oddziaływanie globalne obejmuje efekty długookresowe dotyczące szerszej populacji.

W poszczególnych projektach mogą być użyteczne dalsze bardziej specyficzne wskaźniki, jak np.:

- dotyczące produktu:
 - długość (w kilometrach) wydzielonych pasów dla autobusów,
 - liczba skrzyżowań objętych priorytetami dla komunikacji zbiorowej;
- dotyczące rezultatu:
 - wielkość skrócenia czasu oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej,
 - wielkość skrócenia czasu podróży pasażerów komunikacji zbiorowej,
 - poprawa wartości wskaźników punktualności i regularności kursowania,
 - zmniejszenie stopnia zapełnienia miejsc stojących w pojazdach komunikacji zbiorowej w okresach szczytów przewozowych.
- dotyczące oddziaływania:
 - zwiększenie udziału komunikacji zbiorowej w podróżach;
 - zwiększenie liczby osób niepełnosprawnych korzystających z komunikacji zbiorowej;
 - skala zmniejszenia zasięgu stref kongestii ruchu;
 - skala redukcji szkodliwych emisji motoryzacyjnych;
 - wzrost intensywności zainwestowania w nowych korytarzach transportu zbiorowego;
 - wzrost wartości gruntów oraz zyski firm i sklepów położonych w otoczeniu nowych tras komunikacji zbiorowej.

Wartości wskaźników produktu, rezultatu i oddziaływania dla poszczególnych działań będą wyznaczane w ramach podejmowanych studiów wykonalności dla tych przedsięwzięć, wraz z analizą efektywności ekonomicznej.

6.6. System wdrażania planu

Plan jest dedykowany do trzech poziomów administracji publicznej regionu:

- miast i gmin członkowskich KZK GOP i współpracujących z nimi miast i gmin otoczenia,

- KZK GOP i współpracujących z nim związków i innych organizatorów transportu publicznego w otoczeniu,
- Samorządu województwa oraz współpracujących instytucji i jednostek zarządzających systemami transportu publicznego innymi niż lokalny.

Sprawna realizacja Planu jest możliwa przy pełnej współpracy tych poziomów, przy czym należy zwrócić uwagę na następujące czynniki tworzenia porozumień czy wspólnych przedsięwzięć w tym zakresie:

- Współpraca musi być oparta na jasnym sformułowaniu celów i zadań poszczególnych uczestników,
- Zadania podejmowane przez uczestników powinny mieścić się w ich katalogu zadań publicznych
- Niezbędne jest stworzenie ośrodka koordynującego działania wspólne z odpowiednimi zasobami informacyjnymi, przeszkolonym personelem oraz zatwierdzonym przez uczestników programem działania, monitorowania i rozliczania zadań.

Wskazane jest stworzenie w tym celu Biura Programu (np. jako komórka wewnętrzna KZK GOP), które zapewniałoby stałą obsługę Programu i odpowiadało za realizację Programu.

6.7. Sposoby monitorowania planu

Celem procesu monitoringu jest bieżąca ocena stopnia realizacji założeń Planu i ewentualne wprowadzanie doń zmian i dostosowań.

Przez monitorowanie realizacji planu należy rozumieć dwa rodzaje działalności: (i) monitoring przygotowywania i podejmowania decyzji wdrożeniowych Planu, oraz (ii) obserwację i ocenę stopnia realizacji podjętych decyzji, osiągania założonych wskaźników oraz śledzenie zagrożeń, proponowanie korekt lub zmian.

Monitoring służy także kontroli formalnych ustaleń kontraktowych i decyzji administracyjnych.

Monitoring może także służyć przygotowywaniu informacji dla potrzeb *Public Relations* Planu.

Monitoring oparty jest tradycyjnie na systemach raportowania, lecz nie wystarczy to dla skutecznego prowadzenia tak dużego Planu, jak omawiany. Dlatego system monitorowania powinien być:

- koordynowany na poziomie „gospodarza” Planu, czyli KZK GOP,
- zasilany informacjami z wszystkich wspomnianych poziomów zaangażowanych instytucji i przedsiębiorstw,
- mieć zapewniony system reagowania przez odpowiednie jednostki w przypadku stwierdzenia odstępstw od założeń realizacyjnych planu.

Proponuje się, aby system monitorowania był zorganizowany w KZK GOP, zaś stosowne komórki monitorowania zostały także umieszczone w spółce TŚ S.A. oraz miastach członkowskich Związku, na terenie których realizowane będą poszczególne projekty.

Oświadczenie Konsultanta

Cytowanie niniejszego Opracowania, bądź prezentowanie rezultatów i wniosków wynikających z Opracowania w oderwaniu od całości może prowadzić do mylnych konkluzji. Zakłada się również, że strony trzecie, które otrzymają dostęp do Opracowania zostaną poinformowane, iż pracownicy Konsultanta są gotowi udzielić wyjaśnień dotyczących niniejszego Opracowania.

Konsultant nie ponosi odpowiedzialności za działania lub zaniechania działań przez KZK GOP, jak również za skutki decyzji podejmowanych przez KZK GOP oraz inne podmioty w związku z informacjami przedstawionymi w Opracowaniu. W szczególności Konsultant nie ponosi odpowiedzialności za błędne interpretacje treści, których jest autorem, wynikające z zaniechania wyjaśnienia wątpliwości interpretacyjnych przez KZK GOP.

Konsultant nie ponosi odpowiedzialności za żadne wydarzenia lub zmiany w założeniach i warunkach gospodarowania oraz aktualizację niniejszego Opracowania w przypadku wystąpienia nowych zdarzeń lub okoliczności zaistniałych po dacie opracowania niniejszego Opracowania.

Konsultant nie ponosi odpowiedzialności za prawidłowość informacji użytych w niniejszym Opracowaniu, opartych na materiałach udostępnionych przez Zamawiającego, Tramwaje Śląskie S.A., poszczególnych przewoźników, Biuletyn IGKM oraz wykorzystanych ze źródeł powszechnie dostępnych (głównie strony internetowe) opublikowanych przez jednostki administracji publicznej.

Konsultant oświadcza, że przysługują mu wyłączne majątkowe prawa autorskie do Opracowania.

Uwagi i propozycje proszę kierować:

KZK GOP

Mariusz Dziesiński

mdziesinski@kzkgop.com.pl

Tel. +48 32 251 96 99

Fax +48 32 251 97 45

Ernst@Young

Jan Friedberg

Jan.Friedberg@pl.ey.com

Tel: +48 (22) 557 66 61

Fax: +48 (22) 557 70 01

Kontakty

Ernst & Young

Rondo ONZ I

00-124 Warszawa

Tel: +48 (22) 557 70 00

Fax: +48 (22) 557 70 01

Marcin Borek

Marcin.Borek@pl.ey.com

Tel: +48 (22) 557 66 25

Fax: +48 (22) 557 70 01

Jan Friedberg

Jan.Friedberg@pl.ey.com

Tel: +48 (22) 557 66 61

Fax: +48 (22) 557 70 01

Paweł Malinowski

Pawel.Malinowski@pl.ey.com

Tel: +48 (22) 557 66 22

Fax: +48 (22) 557 70 01

Ernst & Young to globalny lider usług audytowo – doradczych. 114 000 osób w 140 krajach przestrzega zasad uczciwości i profesjonalizmu w pracy dla klientów. Świadczymy najwyższej jakości kompleksowe usługi w ramach naszych najważniejszych kompetencji – audytu, rachunkowości, doradztwa podatkowego, biznesowego i transakcyjnego.