

Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2019, 22(4), 46-58

DOI 10.4467/2543859XPKG.19.025.11546

Otrzymano (Received): 03.11.2019

Otrzymano poprawioną wersję (Received in revised form): 19.12.2019

Zaakceptowano (Accepted): 19.12.2019

Opublikowano (Published): 31.12.2019

WPŁYW ORGANIZACJI MISTRZOSTW PIŁKARSKICH EURO 2012 NA ZMIANY W TRANSPORCIE PUBLICZNYM LWOWA

The impact of the organization of EURO 2012 football championships on changes in Lviv public transport

Aleksander Kuczabski (1), Marcin Połom (2)

(1) Zakład Rozwoju Regionalnego, Instytut Geografii, Wydział Oceanografii i Geografii, Uniwersytet Gdański, Bażyńskiego 4, 80-309 Gdańsk
e-mail: aleksander.kuczabski@ug.edu.pl

(2) Zakład Rozwoju Regionalnego, Instytut Geografii, Wydział Oceanografii i Geografii, Uniwersytet Gdański, Bażyńskiego 4, 80-309 Gdańsk
e-mail: marcin.polom@ug.edu.pl

Cytacja:

Kuczabski A., Połom M., 2019, Wpływ organizacji mistrzostw piłkarskich EURO 2012 na zmiany w transporcie publicznym Lwowa, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 22(4), 46–58.

Streszczenie: Transport publiczny odgrywa bardzo istotną rolę w funkcjonowaniu każdego większego ośrodka miejskiego, lecz ma szczególne znaczenie w sytuacji gdy należy obsłużyć nagły, znaczny przyrost liczby pasażerów, którzy nie posiadają własnego środka transportu, np. są turystami. Taka sytuacja może mieć miejsce gdy miasto jest gospodarzem eventu, takiego jak organizacja meczów piłkarskich Mistrzostw Europy. W 2012 r. polskie i ukraińskie miasta wspólnie gościły zawody EURO 2012. Jednym z miast gospodarzy był Lwów. W niniejszym artykule scharakteryzowano funkcjonowanie transportu publicznego Lwowa przed organizacją mistrzostw piłkarskich. Poddano analizie ich wpływ na przemiany w działalności sektora transportu miejskiego oraz porównano sytuację w 2012 r. i pod koniec 2019 r. Analiza posłużyła do sformułowania wniosków, które miały na celu odpowiedzieć na pytania badawcze dotyczące wpływu organizacji zawodów sportowych o randze międzynarodowej na funkcjonowanie i reorganizację transportu miejskiego Lwowa.

Słowa kluczowe: transport miejski, Lwów, EURO 2012, trolejbus, tramwaj, autobus, marszrutka

Abstract: Public transport plays a very important role in the functioning of every major urban center, but it is particularly important in the situation when it is necessary to handle a sudden, significant increase in the number of passengers who do not have their own means of transport, e.g. tourists. This situation can occur when the city hosts an event such as the organization of European Championship football matches. In 2012, Polish and Ukrainian cities jointly hosted the EURO 2012 competition. Lviv was one of the host cities. This article characterizes the functioning of Lviv public transport before the organization of the football championship. Their impact on changes in the urban transport sector was analyzed, and the situation was compared in 2012 and at the end of 2019. The analysis was used to formulate conclusions aimed at answering research questions on the impact of the organization of international sports competitions on the functioning and reorganization Lviv city transport.

Key words: public transport, Lviv, EURO 2012, trolleybus, tramway, bus, minibus

Wstęp

System transportu publicznego jest narzędziem skutecznej organizacji mobilności osób na obszarach ich aktywności gospodarczej, kulturalnej, turystycznej itp. Efektywność mobilności w systemie transportu publicznego uzyskuje się poprzez korzyści (głównie gospodarcze), wynikające z dotarcia do pożądanego celu podróży w dogodnym czasie i komfortowych warunkach. Tak więc system transportu publicznego zapewnia warunki do zwiększenia mobilności fizycznej osób między punktami kluczowymi (węzłami) w przestrzeni geograficznej. Z tego powodu nakłady związane z tworzeniem i funkcjonowaniem systemu transportu publicznego w perspektywie strategicznej są kompensowane poprzez zyski generowane dzięki wyższej aktywności gospodarczej przy zwiększonej mobilności jego klientów.

System transportu publicznego może być mniej lub bardziej samowystarczalny, biorąc pod uwagę np. jego rentowność. Jednak kluczową wartością systemu transportu publicznego jest nie tylko jego stricte znaczenie gospodarcze, ale także dodana wartość społeczna, która tylko pośrednio wpływa na wyniki gospodarcze i utrudnia obiektywną ocenę jego rentowności. Tak więc kluczowym problemem dla rozwoju systemów transportu publicznego jest realizacja dużych projektów inwestycyjnych poprzez przyciąganie funduszy „zewnętrznych”. Stwarza to szansę na jakościową modernizację strategiczną systemu transportu publicznego, która staje się opłacalna tylko w perspektywie strategicznej.

Okazją do dużych inwestycji w system transportu publicznego jest organizacja wielkich imprez sportowych (tzw. mega eventów). Istnieją różne podejścia do definiowania koncepcji mega eventu. W naszym badaniu kierujemy się definicją mega eventów jako krótkoterminowych wydarzeń o długoterminowych konsekwencjach dla miast, które je organizują. Dotyczą one tworzenia infrastruktury i przedsięwzięć, które często powodują długoterminowe długi i zawsze wymagają programowania długoterminowego (Roche, 1994). Infrastruktura transportowa jest integralną częścią inwestycji kapitałowej w organizację mega eventów (Müller, 2015).

Dla Polski i Ukrainy dotychczas najważniejszym mega eventem była organizacja Mistrzostw Europy w piłce nożnej w 2012 roku (Euro 2012). Otworzyło to drzwi do fundamentalnej reorganizacji systemu transportu publicznego w miastach-gospodarzach. Miasto Lwów jest interesującym przykładem do zbadania skuteczności wykorzystania mega eventów do poprawy funkcjonowania transportu publicznego. Celem tego artykułu jest analiza zmian, jakie zaszły w systemie transportu publicznego miasta pod

wpływem Euro 2012. Aby osiągnąć ten cel, zbadano funkcjonowanie transportu publicznego we Lwowie przed Euro 2012, oceniono dynamikę i strukturę przewozów pasażerskich w okresie przed i po Euro 2012, sklasyfikowano główne, aktualne problemy związane z funkcjonowaniem systemu transportu publicznego we Lwowie w kontekście Euro 2012, a także perspektywę ich rozwiązania.

Efektywność systemu transportu publicznego możemy oszacować na podstawie analizy następujących kluczowych kryteriów: rentowność, dostępność i jakość.

Kryterium rentowności przejawia się w uzyskaniu równowagi między kosztami tworzenia, eksploatacji i rozwoju systemu transportu publicznego z jednej strony, a z drugiej jego ogólnym efektem ekonomicznym.

Kryterium dostępności polega na uwzględnieniu wszelkiego rodzaju ograniczeń dla klientów w organizacji ich dojazdu w pożądanym destynacjach. Dostępność systemu transportu publicznego kształtuje się poprzez bariery finansowe, geograficzne, czasowe, informacyjne, infrastrukturalne, techniczne etc.

Kryterium jakości charakteryzuje różne aspekty komfortu podróży, które są determinowane stanem technicznym pojazdów, ich wyposażeniem i wygodą miejsc dla pasażerów, a także stanem infrastruktury drogowej rozumianej jako jakość nawierzchni drogi, stan sieci transportu zelektryfikowanego (trakcja trolejbusowa, torowiska tramwajowe).

1. Zarys funkcjonowania transportu publicznego we Lwowie przed Euro 2012

Lwów jest znaczącym społeczno-gospodarczym i kulturalno-historycznym centrum współczesnej Ukrainy z bogatą przeszłością i dziedzictwem kulturowym. Administracyjnie Lwów jest centrum obwodowym, ale jego wpływ społeczno-gospodarczy rozciąga się na całą zachodnią część Ukrainy, obejmując siedem obwodów. W granicach Ukrainy społeczno-gospodarczym centrum poziomu ponadregionalnego znajdującego się najbliżej Lwowa jest stolica kraju – Kijów.

Położenie geograficzne, tło historyczne, czynniki społeczno-gospodarcze doprowadziły do powstania na obszarze Lwowa znaczącego międzynarodowego węzła komunikacyjnego. We Lwowie krzyżują się trasy osób odbywających podróże nie tylko w granicach miasta, lecz często do innych miejsc docelowych – krajowych lub zagranicznych. W celu zapewnienia mobilności osób w mieście utworzono system miejskiego transportu publicznego. Należy zauważyć, że ze względu na specyfikę (znaczne terytorium) oraz integrację międzymiastowych i zewnętrznych systemów transportu, transport w obrębie miasta odbywa

się za pomocą systemów transportu o różnej skali i poziomie. Ponadto Lwów posiada szereg funkcji transportowych w skali makroregionalnej, regionalnej, metropolitalnej itp.

Głównymi użytkownikami transportu publicznego we Lwowie są mieszkańcy Lwowa, jednak znaczna część pasażerów to turyści, a także mieszkańcy innych miejscowości, dla których Lwów jest miejscem pracy, konsumpcji lub innych codziennych zadań. Dlatego zmiany obciążenia systemu transportu publicznego we Lwowie nie są wprost proporcjonalne do dynamiki jego populacji.

System transportu publicznego we Lwowie kształtuje się od dawna i przeszedł szereg istotnych zmian pod wpływem czynników geopolitycznych, urbanistycznych, finansowo-gospodarczych oraz infrastrukturalno-technologicznych.

Czynniki geopolityczne przejawiały się w częstej zmianie przynależności państwowej miasta w XX wieku. Każda taka zmiana powodowała dostosowanie systemu transportu publicznego do modelu ogólnie przyjętego w odpowiednim kraju (Austro-Węgry, Polska, ZSRR, Ukraina). Czynniki urbanistyczne determinują przestrzenne podstawy rozwoju sieci transportowej poprzez tworzenie miejsc koncentracji ludności: zakwaterowanie, miejsca koncentracji pracy i usług. Czynniki finansowo-gospodarcze odzwierciedlają równowagę ekonomiczną miejskiej gospodarki transportowej w kontekście jej rentowności. Czynniki infrastrukturalno-technologiczne określają rozwój podstawowych cech operacyjnych pojazdów i systemu: pojemności, komfortu, prędkości, bezpieczeństwa, dostępności dla osób niepełnosprawnych, okresu eksploatacji i niezawodności.

Z punktu widzenia terażniejszości okresy rozwoju systemu transportu publicznego Lwowa można podzielić na trzy główne przedziały czasowe: przedsowiecki (do 1945 r.), sowiecki (1945-1991) i postsowiecki (po 1991 r.). Każdy z nich charakteryzuje się specyficzną kombinacją głównych czynników kształtujących system transportu publicznego. Taka okresowość wiąże więc szczególnie z fundamentalnym wpływem na system transportu publicznego przez włączenie Lwowa do państwa totalitarnego – ZSRR.

Uznaje się, że historia transportu publicznego we Lwowie sięga początków XVIII wieku, kiedy w mieście pojawiły się tak zwane „taradajki” – pierwsze wozy pełniące role transportu publicznego. Już w 1835 r. we Lwowie pojawiła się pierwsza regularna trasa transportu publicznego, omnibus, który łączył miasto z pobliską miejscowością Winnikami. Następnie pojawiły się tramwaje konne i elektryczne, autobusy, trolejbusy, tzw. „marszrutki”, autobusy szynowe i aktywnie dyskutowano nad perspektywą budowy systemu metra.

Kształtowanie się i rozwój transportu publicznego we Lwowie w okresie przedsowieckim uwarunkowany był dynamicznym rozwojem społeczno-gospodarczym miasta, który osiągnął swój szczyt na przełomie XIX i XX wieku. W warunkach wzrostu gospodarczego, panowaniem relacji rynkowych i wzrostu roli samorządu stało się możliwe stworzenie systemu transportu miejskiego, który pod względem wskaźników jakości odpowiadał wiodącym modelom europejskim. Pomimo faktu, że miasto w pierwszej połowie XX wieku wielokrotnie stawało się areną działań wojennych (1914, 1915, 1918, 1939, 1941, 1944) do końca II wojny światowej system transportu publicznego był wydajny i zapewniał ówczesne potrzeby miasta w zakresie jakości, intensywności, dostępności i oszczędności przewozów pasażerów.

Okres sowiecki odznaczył się wprowadzeniem zupełnie nowych zasad funkcjonowania miejskiego transportu publicznego, w którym czynniki rynkowe zostały całkowicie zastąpione podejściem opartym na interesach politycznych. sowiecki model transportu publicznego, który został wdrożony we Lwowie w latach 1944-1991, był odzwierciedleniem panującej w ZSRR koncepcji postrzegania mobilności jako dostarczania zasobów siły roboczej z miejsca zamieszkania do miejsca pracy i z powrotem. Mobilność poza pracą była traktowana jako dodatkowy element i skupiała się na transporcie mieszkańców i gości miasta do sieci kluczowych punktów w przestrzeni miejskiej: węzłów transportowych (dworce kolejowe, dworce autobusowe, lotnisko itp.), najważniejszych miejsc świadczenia usług (administracyjnych, edukacyjnych, zdrowotnych, handlowych, kulturalnych). Odrzucenie rynkowych regulatorów negatywnie wpłynęło na wszystkie kluczowe parametry systemu transportowego, zwłaszcza na jakość jego usług. Głównym problemem było to, że wielkość inwestycji nie nadążała za rozwojem demograficznym i przestrzennym miasta, a ich efektywność często była niwelowana brakiem konkurencyjności, co obniżyło zarówno rentowność transportu publicznego, dostępność głównych destynacji, jak i natężenie ruchu pojazdów. W tym czasie w polityce transportowej dominowały projekty inwestycyjne na dużą skalę, których celem było nie tyle skuteczne usprawnienie transportu publicznego, ale raczej względy propagandowo-populistyczne.

Upadek ZSRR w 1991 r. doprowadził do radykalnych zmian procesów społeczno-gospodarczych w przestrzeni postsowieckiej i stał się punktem zwrotnym w funkcjonowaniu systemu transportu publicznego we Lwowie. Brak efektywności socjalistycznego systemu gospodarczego znalazło odzwierciedlenie w zjawiskach kryzysu we wszystkich dziedzinach życia społeczno-gospodarczego ludności. Kryzys dotknął nie tylko system transportu publicznego,

którego reorganizacja wymagała unormowania całego szeregu relacji społeczno-gospodarczych w kraju. Wyraźnie objawiał się brak środków finansowych nie tylko w rozwój, ale także w codzienne utrzymanie infrastruktury. Aby uniknąć całkowitego załamania transportu pasażerskiego w ukraińskich miastach, podjęto próbę częściowego jego komercjalizacji, umożliwiając prywatnym przewoźnikom wejście na rynek. Takie rozwiązanie nie pozwoliło rozwiązać kluczowych problemów systemu transportowego, lecz tylko spowodowało częściowe przezwyciężenie kryzysu jego rentowności.

2. Struktura funkcjonalno-przestrzenna transportu publicznego we Lwowie

Lwowski system transportu publicznego można podzielić na dwa główne rodzaje, które dzielą się na cztery podtypy. Transport elektryczny tworzą tramwaje i trolejbusy, a transport kołowy – autobusy i minibusy (marszrutki). Transport publiczny jest głównym i podstawowym środkiem zapewniającym mobilność ludności we Lwowie. Zdecydowana większość ruchu wewnątrz miasta odbywa się transportem publicznym. Aż 52% respondentów badania ankietowego stwierdziła że porusza się miejskim transportem publicznym. Wśród najbardziej popularnych alternatywnych rodzajów mobilności we Lwowie są piesze podróże i przejazdy samochodem. Ponadto są też zwolennicy podróży rowerem, motocyklem i pociągiem (por. Pxirodko, 2019).

System transportu publicznego we Lwowie jest zintegrowany z systemami transportu międzynarodowego, międzyregionalnego, międzymiastowego i podmiejskiego. Kontakt Lwowa z otoczeniem odbywa się przez port lotniczy, dworce kolejowe i autobusowe. Zwiększenie intensywności transportu zewnętrznego ma znaczący wpływ na specyfikę funkcjonowania systemu transportu publicznego, zwiększając jego obciążenie. Ponadto wiele tras podmiejskich i międzymiastowych nie tylko realizuje swoje bezpośrednie zadanie zapewnienia transferu osób do i ze Lwowa, ale także częściowo rozwiązuje problemy transportu pasażerskiego we Lwowie.

Pasażerskie połączenia lotnicze są realizowane przez port lotniczy Lwów im. Daniela Halickiego, który znajduje się w odległości 6 km od centrum miasta. Połączenia kolejowe są dostępne z Dworca Głównego oraz lokalnych stacji kolejowych w różnych częściach miasta: Stacja Podmiejska, Pidzamcze, Klepariv, Piatyi Park, Persenkivka, Sykhiv oraz z kilku przystanków kolejowych. Kilka dworców autobusowych realizują połączenia dalekobieżne: Lwowski Dworzec Autobusowy (przy ul. Stryjskiej, na południowym krańcu miasta), dworzec autobusowy nr 8 (przy głównym

dworcu kolejowym), północny dworzec autobusowy (nr 2), a także kilka lokalnych dworców (zachodni, nr 5 i 6). Lwów także łączy się ze strefą podmiejską poprzez kilkadziesiąt tras autobusów podmiejskich (zakres numeracji 100-900), zatwierdzanych przez Lwowską Obwodową Administrację Państwową.

Według wyników badań społecznych większość mieszkańców Lwowa najczęściej korzysta z usług marszrotek i autobusów miejskich – 79%, pozostali mieszkańcy preferują transport elektryczny: 16% – tramwaje i 5% – trolejbusy. Taki podział preferencji jest podyktowany nie tyle większą atrakcyjnością transportu autobusowego i minibusowego w porównaniu z transportem elektrycznym, ile ograniczonym zasięgiem sieci tramwajowej i trolejbusowej (Margita, Yarema, 2017, s. 11).

Transport autobusowy jest głównym środkiem komunikacji według wielkości przewozów pasażerskich, liczby tras i pojazdów. Jest obsługiwany przez autobusy o bardzo dużej, dużej i średniej pojemności, funkcjonujących w trybie „normalnym” i „ekspresowym”. Do wad należy zaliczyć brak regularności kursów i ich opóźnienia, próby zwiększenia rentowności kosztem jakości usług (tradycyjnie słaby stan techniczny pojazdów, częste przeciążenie liczbą pasażerów, wypadki itp.).

Transport elektryczny we Lwowie w postaci tramwajów i trolejbusów jest relatywnie tanim środkiem, który jednak ma ograniczony zasięg przestrzenny przez kosztocłonność infrastruktury. W odróżnieniu od skomercjalizowanych w znacznym stopniu połączeń autobusowych transport elektryczny we Lwowie stał się głównym środkiem dla osób korzystających z prawa do bezpłatnego przejazdu, głównie emerytów. Z 88,9 mln pasażerów, którzy skorzystali w 2007 r. z usług transportu elektrycznego we Lwowie, 57,3 mln (64,5%) posiadało prawo do bezpłatnego przejazdu (Transport i zv'yazok..., 2007).

Sieć trolejbusowa Lwowa jest najdłuższą spośród miast w zachodniej części Ukrainy. System jest rozplanowany w sposób radialny w przestrzeni miasta. Stwarza to pewne problemy w ruchu trolejbusów. Na przykład, dla trasy nr 25 z zajezdni trolejbusowej do przystanku końcowego na osiedlu Sychowskim konieczny jest przejazd przez śródmieście (które nie leży na trasie linii) (Rudakewych, 2017).

Bezdiskusyjnym uważa się stwierdzenie, że aktualny system transportu publicznego we Lwowie nie jest w stanie zapewnić odpowiedniego poziomu jakości obsługi pasażerów. Marhita (2017) tłumaczy to interesem przewoźników prywatnych obsługujących połączenia skomercjalizowane, polegającym na dążeniu do maksymalizacji zysków przez jak największe wypełnianie pojazdów pasażerami (Margita, Yarema, 2017, s. 14).

3. Obsługa transportowa ME 2012

Szansa na znaczącą poprawę systemu transportu publicznego we Lwowie nastąpiła dzięki udziałowi Ukrainy w Mistrzostwach Europy w piłce nożnej w 2012 roku. 18 kwietnia 2007 roku prezydent UEFA Michel Platini oficjalnie ogłosił, że Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej 2012 odbędą się na Ukrainie i w Polsce. Ta decyzja była wielką niespodzianką dla fanów i środowiska piłkarskiego (Filip, 2012, s. 44).

UEFA wymaga od gospodarzy mistrzostw posiadania nowoczesnej, dobrze rozwiniętej, wysokiej jakości infrastruktury transportowej, w tym sieci transportu publicznego w każdym mieście przyjmującym (UEFA..., 2004; UEFA..., 2005). O ile w Polsce stan infrastruktury, w tym transportowej, nie powodował poważnych zastrzeżeń, to zdolność Ukrainy do poprawy infrastruktury w bardzo krótkim czasie budziła uzasadnione wątpliwości.

W dniach 11 grudnia 2009 r. i 4 października 2010 r. Komitet Wykonawczy UEFA postanowił, że Lwów znajdzie się na liście ośmiu miast Ukrainy i Polski, gdzie planowano zorganizować mecze finałowej części Mistrzostw Euro 2012. Wiele cech społeczno-przestrzennych czyniło Lwów atrakcyjnym miejscem organizacji rozgrywek. Po pierwsze, położenie geograficzne w pobliżu granicy ukraińsko-polskiej czyniło ten wybór logistycznie zasadnym. Po drugie, w przeszłości historycznej Lwów odgrywał znaczącą rolę dla obu narodów i zyskał szczególną wartość zarówno dla Ukraińców, jak i dla Polaków. Po trzecie, dziedzictwo historyczne miasta miało stać się dodatkową atrakcją dla fanów piłki nożnej z krajów trzecich. Po czwarte, we Lwowie istniały duże tradycje piłkarskie. Po piąte, na tle innych potencjalnych ukraińskich miast pretendujących do roli miasta-gospodarza, Lwów nie miał widocznych wad.

Jednakże istniały poważne zagrożenia, które mogłyby uniemożliwić odpowiednie przygotowanie infrastruktury miasta do mistrzostw. Obiektywna ocena przynajmniej stanu systemu transportu publicznego we Lwowie była daleka od wymagań UEFA. Tylko w kwestii infrastruktury transportowej w krótkim czasie konieczne były znaczne wysiłki w celu modernizacji lotniska, systemu transportu między-miastowego, naprawy dróg, poprawy logistyki tras transportowych, zakupu nowych pojazdów itp. Problemem było zapewnienie konstruktywnej interakcji wszystkich interesariuszy, od działaczy piłki nożnej, władz państwowych, regionalnych i lokalnych, kontrahentów aż po kibiców.

Dodatkowo problemem było to, że UEFA obarcza gospodarza turnieju kosztami poprawy infrastruktury (Humphreys, Prokopowicz, 2007). W tym czasie niekorzystna sytuacja gospodarcza na Ukrainie wzbu-

dzała wątpliwości czy organizatorzy będą w stanie zgromadzić niezbędne środki finansowe. Ponieważ we Lwowie nigdy nie odbywały się zawody sportowe na tak wysokim poziomie, przygotowania do turnieju wymagały dużych inwestycji w infrastrukturę miasta (budowa nowego terminalu lotniska, stadionu, przebudowa dróg i usprawnienie transportu publicznego) (por. Zasadnyy, 2012, s. 168).

Jako istotne niedociągnięcia w przygotowaniach do mistrzostw Europy w piłce nożnej we Lwowie zostały uznane: niski poziom usług transportowych w postaci niezadowolającego stanu taboru transportu komunalnego, brak logistycznie przemyślanej sieci połączeń, niewystarczająca liczba miejsc parkingowych, kongestia na drogach itd. (Brunec, 2011, s. 203).

Zasadność decyzji UEFA o wyborze gospodarza mistrzostw była wielokrotnie kwestionowana, co było oparte na pewnych podejrzeniach dotyczących korupcyjnego charakteru przygotowań Ukrainy do turnieju (Langley, Krasnolutska, 2012). Zasadniczo chodziło o praktykę przyznawania olbrzymich środków budżetowych w krótkim czasie i bez odpowiedniej publicznej kontroli, pod pretekstem konieczności ratowania prestiżu państwa, regionu czy miasta, przyjmującego turniej.

Pomimo nieefektywności systemu transportu publicznego we Lwowie w przeddzień Euro 2012 oraz prawdopodobieństwa występowania korupcji, można stwierdzić, że tak ważne wydarzenie sportowe stworzyło szansę na rewolucyjne zmiany. W większości miast organizowanie Euro 2012 od samego początku było postrzegane jako szansa na modernizację infrastruktury (por. Klisinski, 2011, s. 610). Okazja polegała nie tylko na dodatkowych inwestycjach w rozwój transportu, których by nie było bez mistrzostw, ale także w poznaniu zaawansowanych praktyk i rozwiązań w kwestii organizacji systemu transportu publicznego, które Lwów mógł pozyskać od partnerów zagranicznych.

Korzyści ekonomiczne wynikające z Euro 2012 polegały na modernizacji infrastruktury transportowej, hotelowej i stadionowej. Poprawa infrastruktury transportowej pozwalała uzyskać istotne korzyści ekonomiczne pod względem zmniejszenia kosztów transportu, ułatwienia mobilności i poprawy wydajności w przyszłości, zwłaszcza w gospodarkach rozwijających się i przejściowych (por. Humphreys, Prokopowicz, 2007).

Euro 2012 to projekt makroekonomiczny, z którego najbardziej skorzystała infrastruktura transportowa, co z kolei przyspieszyło i zwiększyło wydajność gospodarki (Klisinski, 2011). Modernizacja przestarzałej infrastruktury odbywała się za pomocą inwestycji publicznych i prywatnych (Zasadnyy, 2012, s. 179).

Przygotowanie do turnieju na Ukrainie miało nie tylko kontekst sportowy i ekonomiczny, ale także polityczny z szerokim zastosowaniem środków administracyjnego nacisku. Zatem największym źródłem inwestycji nie były środki prywatne, lecz środki budżetowe. Główny ciężar spoczywał na podatniku, a nie na sferze biznesu. Pod względem organizacyjnym i zarządczym przygotowania do turnieju na Ukrainie miały charakter trypoziomowy: poziom krajowy, regionalny i lokalny. W kontekście Lwowa przejawiało się to w ścisłej współpracy rządu, obwodowej administracji państwowej i samorządu miejskiego.

Przygotowania w skali obwodu lwowskiego realizowano zgodnie z Narodowym Programem Przygotowań do Mistrzostw Europy w piłce nożnej 2012. Program zapewnił finansowanie w wysokości prawie 12,4 mld UAH. Rzeczywista kwota przekazanych środków wynosiła 10,5 mld UAH, z czego: 77% (8,1 mld UAH) – środki państwowe, 2,0% (0,28 mld UAH) – budżety lokalne, 21% (2,2 mld UAH) – środki inwestorów prywatnych (Zasadnyy, 2012, s. 170)

Środki z budżetu państwa zostały przeznaczone na następujące obiekty (Zasadnyy, 2012, s. 170):

- Międzynarodowy port lotniczy Lwów im. Daniela Halickiego – 4,6 mld UAH,
- Stadion „Arena Lviv” – 2,94 mld UAH,
- Stadion Lwowskiego Państwowego Uniwersytetu Kultury Fizycznej – 78,5 mln UAH,
- Stadion w miasteczku Slavske, powiat Skole (dofinansowano 22,0 mln UAH),
- Budowa i przebudowa dróg międzymiastowych (Lviv – Krakivets, Lviv – Rava-Ruska, Lviv – Shehyni i in.) – 647,09 mln UAH,
- budowa, przebudowa i naprawa nawierzchni dróg w granicach Lwowa – 256,17 mln UAH,
- remonty akademików – 24,6 mln UAH.

Środki z budżetu miasta Lwowa zostały przeznaczone na następujące cele: budowa, przebudowa i remont dróg miejskich – 55,0 mln UAH, przebudowa i naprawa miejskich zakładów opieki zdrowotnej – 28,98 mln UAH (Zasadnyy, 2012, s. 170).

Dodatkowo Lwowska Rada Miejska wzięła kredyt w wysokości 38 mln euro w Europejskim Banku Odbudowy i Rozwoju w celu modernizacji transportu tramwajowego. W planach był kompleksowy remont linii tramwajowych, modernizacja zajezdni, wdrożenie programu energooszczędności oraz systemu zarządzania ruchem tramwajów, zakup używanych pojazdów itp. (Polikovska, 2009)

Aby zapewnić sprawne działanie wszystkich pojazdów podczas meczów Euro 2012 we Lwowie została opracowana odpowiednia koncepcja transportu – tzw. plan mobilności miasta-gospodarza. Plan przewidywał środki zapewniające właściwy przepływ osób między kluczowymi punktami Mistrzostw: lot-

niskiem, centrum miasta, stadionem, dworcem kolejowym i oficjalną strefą kibica. Jednym z kluczowych elementów Euro 2012 we Lwowie stało się świadczenie usług transportowych dla wszystkich fanów, gości i uczestników turnieju. Wśród celów strategii transportowej było rozszerzenie oferty transportu publicznego w mieście. Realizacja projektu obejmowała dwa elementy: infrastrukturę drogową i operacje transportowe. Infrastruktura drogowa obejmowała remont i przebudowę istniejących dróg w mieście, a także budowę nowych dróg i alejek przy stadionie oraz nowym terminalu lotniska (Vilyura, Zubachyk, 2012, s. 20-22).

Zasadnicza reorganizacja systemu transportowego we Lwowie rozpoczęła się jesienią 2011 r. na podstawie strategii transportowej opracowanej przez francuską firmę „Louis Berger” wspólnie z naukowcami Politechniki Lwowskiej. Postanowiono wrócić do priorytetu transportu elektrycznego i ograniczyć w centralnej części miasta transport autobusowy. Aby rozszerzyć ofertę transportu publicznego, opracowano kilka wariantów w oparciu o system transportu publicznego funkcjonującego w latach 2007-2011 – wszystkie trasy autobusowe obsługiwane były przez minibusy (marszrutki). Jednak na początku 2012 r. utworzono nową sieć tras, wprowadzając do eksploatacji pełnowymiarowe autobusy na trasach *średnicowych*. Jedna z tych tras (A3) biegła z centrum miasta do stadionu (Vilyura, Zubachyk, 2012).

Od 2011 r. we Lwowie zbudowano kilka nowych fragmentów linii trolejbusowych. W ramach przygotowań miasta do organizacji turnieju Euro 2012 została przedłużona linia trolejbusowa na ul. Naukowej, aby zapewnić lepsze połączenie stadionu z dzielnicami śródmiejskimi. Przedłużono także linię na największym osiedlu mieszkaniowym Sykhiv w południowo-wschodniej części miasta (Rudakewych, 2017). Należało także zapewnić wystarczającą liczbę pojazdów transportu publicznego oraz opracować nowe trasy i rozkłady jazdy na podstawie szacunkowej liczby kibiców i turystów. (Vilyura, Zubachyk, 2012, s. 22)

Podczas fazy przygotowawczej specjaliści Departamentu „Euro 2012” Urzędu Miasta wraz z ekspertami z Departamentu Urbanistyki, Departamentu Budownictwa oraz Departamentu Transportu i Komunikacji stworzyli cyfrowy model sieci ulicznej i kierunków przemieszczeń mieszkańców za pomocą oprogramowania VISUM i przeanalizowali spodziewane przepływy podczas turnieju w ramach projektu Niemieckiego Biura Współpracy Technicznej (GTZ) (Vilyura, Zubachyk, 2012, s. 22)

Plany budowy i przebudowy dróg opracowano na podstawie lokalizacji głównych obiektów Euro 2012 (stadion, lotnisko, dworzec kolejowy i centrum mia-

sta), generalnego planu miasta oraz wyników analizy potencjalnych tras kibiców i gości. Władze miasta opracowały także plany finansowania, w tym alokację środków z budżetu lokalnego i państwowego oraz pożyczki. Wszystkie plany były analizowane i uaktualniane każdego roku (Vilyura, Zubachyk, 2012, s. 24)

W ramach przygotowań przewidziano (Vilyura, Zubachyk, 2012, s. 20):

- wprowadzenie biletu zintegrowanego, zapewniającego możliwość skorzystania z usług różnych środków transportu publicznego we Lwowie,
- poprawienie obsługi informacyjnej transportu publicznego,
- zapewnienie informacji o ruchu w języku obcym.

Nowe standardy modernizacji obiektów systemu transportowego zaczęły także uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych (Єvro-2012..., 2011).

Z powodu braku środków nie udało się zrealizować niektórych inwestycji. Między innymi nie zbudowano dwupoziomowego skrzyżowania obwodnicy i trasy nr 8, nie został ukończony projekt budowy ulicy Riashivska, która miała stać się częścią środkowego pierścienia miasta (Vilyura, Zubachyk, 2012, s. 25). Nie udało się także przed Euro 2012 dokończyć rozpoczętej w 2008 roku budowy torowiska tramwajowego na osiedle Sykhiv, znajdujące się w pobliżu nowego stadionu. W trakcie budowy nowej linii z przyczyn technicznych został zawieszony ruch trolejbusów na linii nr 1, który później nie został wznowiony.

Euro 2012 we Lwowie stało się przełomowym wydarzeniem w historii miasta, biorąc pod uwagę fakt, że turniej jest uważany za trzecie co do wielkości wydarzenie sportowe po Letnich Igrzyskach Olimpijskich i Mistrzostwach Świata FIFA (Zasadnyy, 2012, s. 179). W ciągu 10 dni turnieju stadion i strefę kibica odwiedziło 410 tys. widzów z ponad 90 krajów (Zasadnyy, 2012, s. 174). Według badań gazety Financial Times, Lwów znalazł się wśród 10 najlepszych, europejskich miast przyszłości. W szczególności Lwów zaprezentował najlepszą strategię przyciągania inwestycji zagranicznych i efektywności biznesowej (Gusar, 2012).

4. Obecna sytuacja transportowa Lwowa w odniesieniu do stanu sprzed Euro 2012

Przeprowadzenie Euro 2012 wpłynęło na wiele aspektów życia społeczno-gospodarczego miasta. Znaczny wpływ dotyczył największej infrastrukturalnej przebudowie od czasu rozpadu ZSRR. Zasadniczo środki skierowywano do najbardziej krytycznych obszarów, takich jak naprawa nawierzchni najważniejszych dróg, tworzenie nowych węzłów drogowych w miejscach największych korków itp. Dzięki turniejowi Lwów znacznie podniósł swoją atrakcyjność turystyczną.

Reforma decentralizacji administracyjnej na Ukrainie, która rozpoczęła się kilka lat po mistrzostwach znacznie zwiększyła możliwości finansowe samorządu lokalnego, a zatem pozwoliła na skierowanie dodatkowych środków na system transportu publicznego, a w szczególności – modernizacji przestarzałego taboru. Badając rozwój komunikacji trolejbusowej I. Rudakevych (2017) zauważył, iż aktywizacja procesów integracji europejskiej Ukrainy stworzyła nowe możliwości dla miast zachodniej Ukrainy dotyczących zakupu taboru i wprowadzenia nowych technologii.

Oprócz pozytywnych trendów, które pobudzały rozwój sektora transportu publicznego we Lwowie, pojawiły się również czynniki, utrudniające jego reorganizację. W szczególności wydarzeniami destabilizującymi była kaskada kryzysów: polityczny z lat 2013–2014, związany z obaleniem dotychczasowego prezydenta W. Janukowycza, dymisją rządu i przedterminowymi wyborami parlamentarnymi, kryzys wojenny wywołany rosyjską agresją militarną na Ukrainę (od 2014), a także kryzys gospodarczy, spowodowany wyżej wymienionymi procesami oraz niekorzystną koniunkturą gospodarczą we wschodniej części Europy.

Nawarstwienie się różnego rodzaju procesów i czynników w okresie i po Euro 2012 w pewnym sensie ożywiło zmiany w systemie transportu publicznego we Lwowie, ale nie doprowadziło do jego zasadniczej poprawy. Z jednej strony został zatrzymany proces stagnacji systemu transportu publicznego, obserwowany przed Euro 2012, zaś z drugiej strony dokonane zmiany nie pozwoliły osiągnąć kluczowych celów. Podsumowując aktualny system można uznać za ulepszoną wersję typowego nieefektywnego systemu transportu publicznego charakterystycznego dla innych miast ukraińskich.

Do najważniejszych dokonań władz miasta w zakresie transportu zbiorowego w okresie po Euro 2012 należy zaliczyć:

- finalizację lub kontynuację projektów infrastrukturalnych związanych z mistrzostwami Euro 2012 (rozbudowa sieci transportu elektrycznego),
- uporządkowanie i dopasowanie do siebie różnych podsystemów i środków komunikacji miejskiej i podmiejskiej (nacisk na zmniejszenie udziału marszrutek w przewozach autobusowych, wymiana taboru),
- wprowadzanie i popularyzacja nowej wizji transportu publicznego opartej na wzorcach zachodnich (przywrócenie kluczowej roli transportu elektrycznego, zwrócenie uwagi na problem dostępności komunikacji publicznej dla osób niepełnosprawnych, popularyzacja mobilności rowerowej czy pieszej),

- wprowadzenie IT rozwiązań ułatwiających pasażerom korzystanie z transportu publicznego (bilety elektroniczny, internetowy system informacji o ruchu pojazdów),
 - modernizację część posiadanej taboru tramwajowego i trolejbusowego (ryc. 1).
- trolejbusową do nowego terminalu portu lotniczego, w 2017 r. reaktywowano komunikację trolejbusową od ul. Shota Rustaveli do Dworca autobusowego przy ul. Stryjskiej oraz do kina im. O. Dovzhenki. Jednocześnie została zdemontowana linia na Nowym Lwowie (dawna trasa nr 1), zlikwidowany został lub



Ryc. 1. Zmodernizowany tramwaj Tatra KT4 we Lwowie

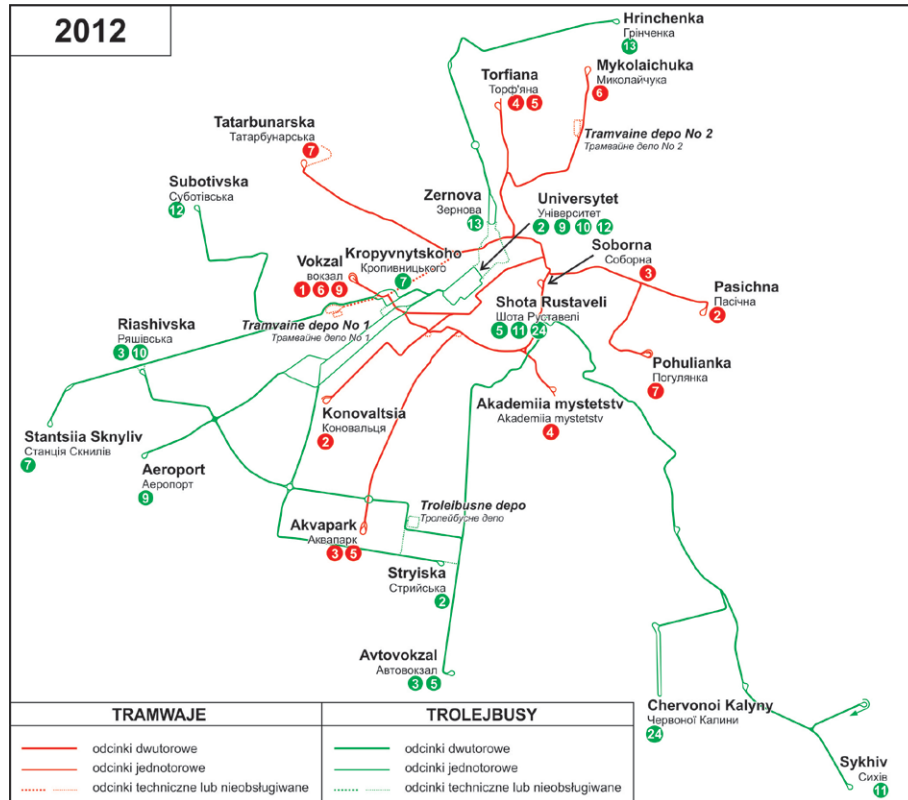
Autor: Marcin Połom

Wśród najważniejszych osiągnięć infrastrukturalnych we Lwowie w ostatnich latach najważniejszego znaczenia miało uruchomienie połączenia tramwajowego do największego i najbardziej oddalonego od centrum miasta lwowskiego blokowiska Sykhiv. Projekt powstał jeszcze w okresie sowieckim, był jednak odłożony w czasie i reaktywowany w przededniu Euro 2012, ale ostatecznie został zrealizowany już w latach 2014-2016 (ryc. 2-3).

W okresie po 2012 r. udało się rozszerzyć sieć trolejbusów (ryc. 2-3). Zwłaszcza w 2014 r. uruchomiono nowe połączenie trolejbusowe, łączące Uniwersytet z Dworcem autobusowym przy ul. Stryjskiej, w 2015 r. wydłużono trasę trolejbusową nr 13 (obecnie 33) od hotelu „Lviv” do pomnika T. Szewczenki w centralnej części miasta, w latach 2016-2017 przedłużono linię

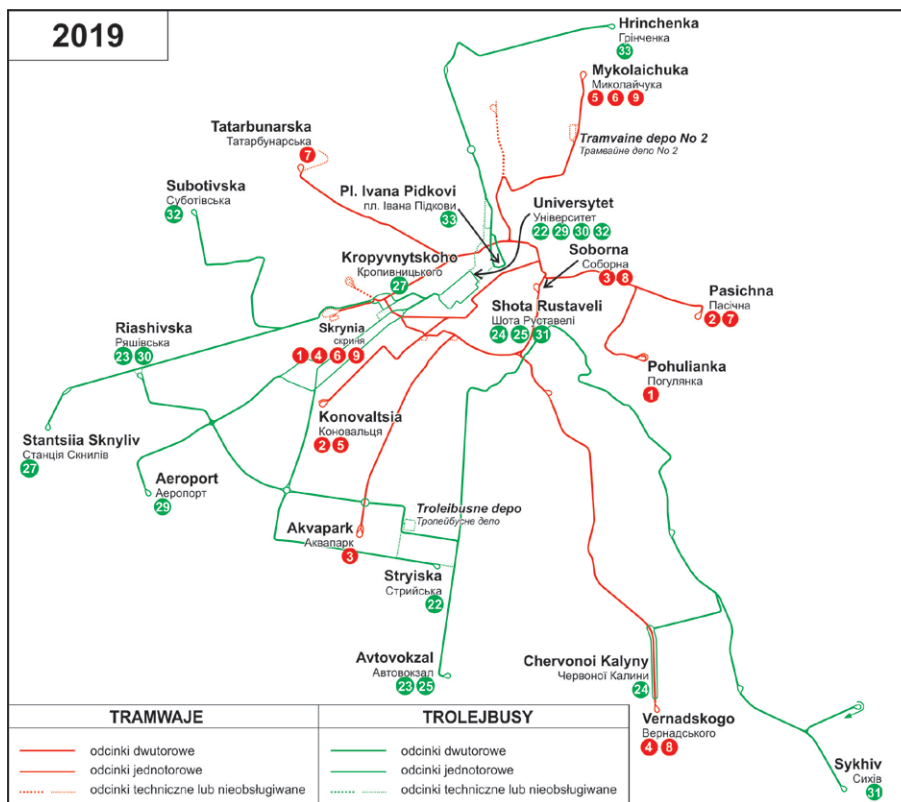
zawieszony ruch trolejbusów na innych odcinkach (trasy nr 20, 30). W wyniku demontażu, długość sieci trolejbusowej w mieście w ciągu 5 lat wzrosła jedynie o 1,7 km, pomimo wybudowania kilku nowych linii (Rudakewych, 2017).

Nadal znacznych inwestycji wymaga infrastruktura transportu miejskiego, w szczególności zelektryfikowanego. Najbardziej dotkliwym problemem pozostaje słaby stan techniczny pojazdów, spowodowany starzeniem się taboru. Dotyczy to również innych dużych ukraińskich miast. Jak zauważa Rudakewych (2017), tabor transportu elektrycznego dużych miast zachodniej Ukrainy jest mocno wyeksploatowany, a tempo odnawiania taboru jest wolniejsze, aniżeli wycofywanie z eksploatacji starych pojazdów. W tab. 1 przedstawiono wiek pojazdów komunikacji



Ryc. 2. System elektrycznego transportu miejskiego we Lwowie w 2012 r.

Źródło: Opracowanie własne.



Ryc. 3. System elektrycznego transportu miejskiego we Lwowie w 2019 r.

Źródło: Opracowanie własne.

miejskiej, z którego wynika, że w 2012 roku wszystkie lwowskie tramwaje i 66% (57 z 86) trolejbusów znajdowały się w eksploatacji dłużej niż 15 lat.

Problem stanu taboru jest na tyle istotny i zauważalny, że systematycznie jest nagłaśniany w mediach i znajduje się wśród priorytetów działania władz miasta. Strategia Lwowa z 2015 roku „Lviv 2020” zakładała wymianę transportu publicznego w 70% (U Lvovi..., 2016). Chociaż założone w dokumencie zbyt ambitne

cele nie zostały osiągnięte, pewne działania w tym zakresie były podjęte. Zwłaszcza w 2019 r. została podpisana umowa Lwowskiej Rady Miejskiej z Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju w sprawie udzielenia kredytu w celu sfinansowania zakupu 50 nowych trolejbusów (Lvivska miska... 2019, ryc. 4), a z Międzynarodową Korporacją Finansową w sprawie środków na zakup kolejnych 100 trolejbusów z napędem autonomicznym (Lviv pridbae..., 2019).

Tab. 1. Liczba i wiek pojazdów elektrycznej komunikacji miejskiej we Lwowie w latach 1995-2017.

Liczba/wiek pojazdów komunikacji miejskiej	1995	2000	2005	2012	2017
Trolejbusy (ogółem)	147	119	105	86	84
Trolejbusy (do 5 lat)	18	21	-	7	11
Trolejbusy (5-10 lat)	81	17	21	15	7
Trolejbusy (10-15 lat)	27	77	26	7	15
Trolejbusy (od 15 lat i dłużej)	21	4	58	57	51
Tramwaje (ogółem)	216	187	172	117	131
Tramwaje (do 5 lat)	-	-	-	-	9
Tramwaje (5-10 lat)	50	-	-	-	-
Tramwaje (10-15 lat)	90	48	-	-	-
Tramwaje (od 15 lat i dłużej)	76	139	172	117	122

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Golovne upravlinnya statistiki u Lvivskij oblasti, Lviv (w jęz. rosyjskim), <http://www.lv.ukrstat.gov.ua> [20.10.2019]



Ryc. 4. Nowoczesny, niskopodłogowy trolejbusu Electron T19102

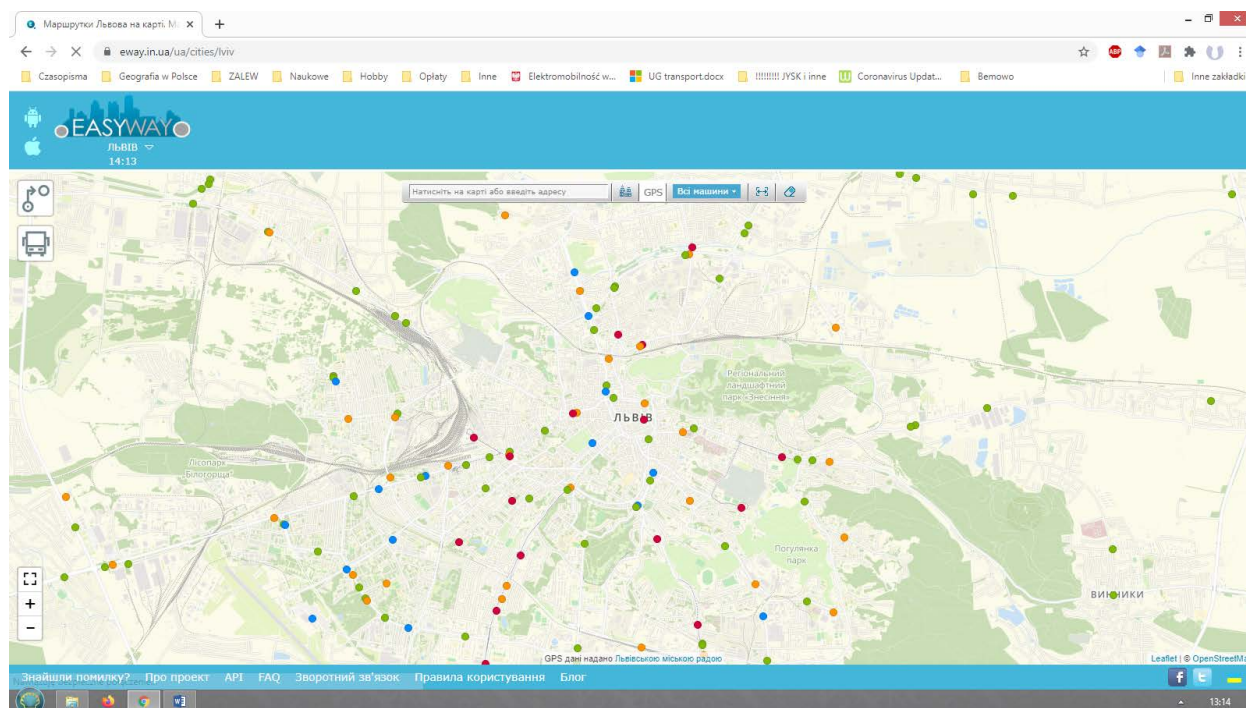
Autor: Marcin Połom

Duże znaczenie dla funkcjonowania transportu publicznego (oprócz marszrotek) we Lwowie miało wprowadzenie biletu elektronicznego. We Lwowie od 2016 r. po raz pierwszy na Ukrainie została uruchomiona usługa biletu elektronicznego (Minchenko, 2017). Uruchomienie platformy Easyway (<https://www.eway.in.ua>) strony internetowej zawierającą pełną informację o ruchu pojazdów komunikacji miejskiej, możliwość wyszukiwania trasy dojazdu itd. (ryc. 5).

W 2019 r. przewozy pasażerskie w mieście oprócz przedsiębiorstw komunalnych ATP nr 1 (33 trasy),

Мудрий І.В., ФОП Пилат Марія Омелянівна) (por. Easyway...).

W 2015 r. transportem elektrycznym zostało przewieziono 89,1 mln osób, co wyniosło o 15,8% więcej niż w 2014 r. (tramwaje o 17,9% więcej, trolejbusy – o 11,8%). Tramwaje przewoziły znacznie więcej pasażerów niż trolejbusy – odpowiednio 59,6 miliona i 29,5 miliona. Należy zauważyć, że około dwie trzecie całkowitej liczby przewożonych pasażerów tradycyjnie było przewieziono bezpłatnie transportem elektrycznym. (Transport..., 2015).



Ryc. 5. Platforma internetowa Easyway.

Źródło: Easyway... [20.10.2019]

„LvivElektroTrans” (17 tras), realizuje kilka przewoźników prywatnych, w szczególności: „Fiakr-Lviv” (8 tras), ATP-14630 (7 tras), „Mira i K” (7 tras), „Uspikh BM” (3 trasy), Vest Avto” (1 trasa). O wiele więcej przewoźników obsługuje wyłącznie trasy podmiejskie (BAT «Радехівське АТП-14629», ВТП «Жидачівавтотранс», Качур В.И., ПАТ «Яворівське АТП-14632», ПП «Автобан», ПП «Автошлях», ПП «АТП-Завада», ПП «Гал-Всесвіт», ПП «Ліон-Транс», ПП «Рудно-Транс», ПП «Соп-Транс», ПП «Статус Т», ПП «Транс-Спорт», ПП «Фалкон», ПП «Шлях-Авто», ТЗОВ «Львівське АТП-14631», ТЗОВ «Самбірське АТП-14608», ТОВ «Автосвіт», ТОВ «Атто», ТОВ «Лідеравтотранс», ТОВ «Миколаївське АТП-14627», ТОВ «Сатурн-Плюс», ФГ «Лебідь», ФОП Бандровська Марта Григорівна, ФОП Гац Михайло Богданович, ФОП Городиська Віра Омелянівна, ФОП Кецко Р.В., ФОП

5. Problemy i perspektywy aktualnego rozwoju transportu publicznego we Lwowie

Zdecydowana większość problemów systemu transportu publicznego, która istniała we Lwowie przed Euro 2012 nadal jest aktualna. W opracowaniu pt. „Strategia przełomu 2027”, które zostało zatwierdzone uchwałą Rady miasta 20 czerwca 2019, nr 5176 (Uxvala..., 2019) najważniejsze z nich zostały wymienione w postaci listy priorytetowych celów dla władz miasta na kolejne lata. W strategii ujęto m.in.:

- usprawnienie systemu transportu miejskiego, stanu dróg i chodników, połączeń z dzielnicami miasta, wzrost bezpieczeństwa na drogach, wzrost liczby miejsc parkingowych dla autobusów i samochodów, budowa parkingów,

- zapewnienie możliwości zapłaty za transport publiczny za pomocą plastikowego dowodu osobistego i/lub biletu elektronicznego,
- zwiększenie dostępności sieci dróg, transportu, przystanków tramwajowych i parkingów dla wszystkich grup ludności, w tym osób o niskiej mobilności i osób z niepełnosprawnością
- rozwój głównych tras rowerowych z odległych obszarów mieszkaniowych do centrum, zwiększenie liczby i jakości dróg rowerowych w mieście, poprawa układu, nawigacji, infrastruktury rowerowej, zwiększenie liczby miejsc parkingowych dla rowerów,
- przebudowę dworców kolejowych i autobusowych, w tym Placu Dworcowego,
- poprawa komfortu dla wszystkich pasażerów (ustanowienie dogodnych miejsc do oczekiwania na transport, ustalenie rozkładu jazdy, instalacja informacyjnych tablic elektronicznych, poprawa przyległej infrastruktury),
- zwiększenie udziału transportu elektrycznego (tramwajów i trolejbusów) w obsłudze komunikacyjnej Lwowa.

Wymienione cele mają głównie charakter lokalny i znajdują się w granicach kompetencji i możliwości finansowych władz miasta. Natomiast szereg problemów ma charakter kompleksowy i dotyczy różnych aspektów życia na Ukrainie: ekonomicznego, politycznego oraz społeczno-kulturalnego.

Najważniejszym z problemów o aspekcie ekonomicznym jest względnie niski poziom dochodów mieszkańców miasta, spowodowany ogólnym stanem ukraińskiej gospodarki. Niskie dochody ograniczają cenę przejazdu, co z kolei wymaga dodatkowych subwencji dla utrzymania przedsiębiorstw komunalnych oraz obniża jakość świadczonych przez nie usług.

Brak stabilności politycznej na Ukrainie utrudnia realizację strategii i projektów, w tym wymagających współdziałania różnych struktur władzy publicznej (miejskiej, obwodowej, centralnej). Problem nasila także względnie wysoki poziom korupcji, co w założeniu obniża efektywność wykorzystania środków publicznych na rozwój systemu transportu publicznego.

W aspekcie społeczno-kulturalnym Lwów wchodzi w fazę kolejnych wyzwań i zagrożeń. Badania społeczne ujawniły, że udział transportu publicznego w okresie pięciu ostatnich lat we Lwowie zmniejszył się z 54% w 2014 r. do 35% w 2019 r. Sporym wyzwaniem dla proekologicznej mobilności zostaje rosnąca motoryzacja. W okresie od 2014 do 2019 udział rodzin, nieposiadających własnego samochodu zmniejszył się z 52 do 44% (Priходko, 2019).

Podsumowanie

Lwów wraz z podmiejskimi gminami jest zwartym obszarem aktywności społeczno-gospodarczej, na którym ukształtował się i funkcjonuje rozbudowany system transportu publicznego. Transport pasażerski we Lwowie stanowi złożony, wielopoziomowy, uzupełniający się system różnych rodzajów i środków transportu. Od lat Lwów boryka się z problemami efektywności, rentowności, dostępności i jakości usług transportu publicznego.

Sytuacja systemu transportu publicznego we Lwowie jest typowa dla metropolii, dużych i średnich miast w krajach postsowieckich. Czynnikiem wyróżniającymi Lwów od innych miast o podobnej skali i znaczeniu społeczno-gospodarczym jest:

- specyficzny układ urbanistyczny (niekorzystny dla rozwoju sieci transportu publicznego, zwłaszcza w centralnej części miasta),
- nadzwyczajne znaczenie Lwowa jako ośrodka turystyki w skali całej Ukrainy i Polski,
- wyjątkowa szansa na poprawę, którą miasto uzyskało w związku z przeprowadzeniem Euro 2012.

Analiza problemów związanych z rozwojem transportu publicznego we Lwowie przed i po Euro 2012 świadczy, o tym, że te możliwości nie zostały w pełni wykorzystane. Dostosowanie transportu miejskiego we Lwowie do potrzeb obsługi Euro 2012 miało charakter raczej doraźny, ale kształtujący progresywną wizję władz miasta w kierunku rozwoju systemu mobilności w mieście w perspektywie strategicznej.

Chociaż Euro 2012 nie doprowadziło do znaczącej i szybkiej poprawy systemu transportu publicznego we Lwowie, to jednak pozwoliło zatrzymać trwającą od lat stagnację oraz dało impuls do wprowadzenia licznych nowatorskich rozwiązań np. w zakresie informowania pasażerów o ruchu pojazdów. Udało się również wykonać liczne projekty infrastrukturalne: remonty dróg, wprowadzenie wydzielonych buspasów dla transportu publicznego, zwiększenie liczby linii tramwajowych i trolejbusowych i rozbudowę sieci dróg oraz ścieżek rowerowych.

Jednocześnie niezrównoważony system transportu publicznego Lwowa wciąż ogranicza mobilność na obszarze miasta i przekłada się ujemnie na efekty gospodarcze. Niska rentowność systemu transportu publicznego wymusza co raz większe dofinansowania z budżetu i w ten sposób znacznie ogranicza środki na rozwój. Nadal obserwuje się słaba dostępność transportowa we wszystkich aspektach: finansowym, geograficznym, czasowym, informacyjnym, infrastrukturalnym, technicznym itd. Na bardzo niskim poziomie pozostaje jakość komfortu podróży.

Piśmiennictwo

- Brunec B. R., 2011, Charakteristika turistchnoi infrastrukturi Lvivshhini na peredodni EVRO-2012, *Geografiya ta turizm*, 14, 199-204 (w jęz. ukraińskim)
- Filip M., 2012, Gospodarcze efekty organizacji we Wrocławiu Mistrzostw Europy w piłce nożnej UEFA EURO 2012™. Praca magisterska napisana pod kierunkiem prof. dr hab. Mariana Nogi, Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu, Wrocław
- Gusar T., 2012, EURO 2012: A Chance for Economic Growth of Ukraine, *SWorldJournal*, 21212, 68-72
- Humphreys B. R., Prokopowicz S., 2007, Assessing the impact of sports mega-events in transition economies: EURO 2012 in Poland and Ukraine, *International Journal of Sport Management and Marketing*, 2(5), 496-509
- Klisinski J., 2011, Organization of european football championship – UEFA EURO 2012. *Маркетинг і менеджмент інновацій (Marketing i menedzhment innovacii)*, 3 (2), 57-62
- Margita N. O., Yarema N. O., 2017, Ocinka yakosti sistemi transportnogo obslugovuvannya pasazhiriv m. Lvova, *Naukovij visnik Uzhgorodskogo nacionalnogo universitetu*, Vipusk 16, chastina 2, 10-14 (w jęz. ukraińskim)
- Müller M., 2015, What makes an event a mega-event? Definitions and sizes, *Leisure Studies*, 34(6), 627-642
- Roche M., 1994, Mega-events and urban policy. *Annals of Tourism Research*, 21, 1–19.
- Rudakewych I., 2017, Współczesne tendencje rozwoju komunikacji trolejbusowej w dużych miastach zachodniej Ukrainy, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 20(2), 19-30
- Vilyura O., Zubachyk R., 2012, Transport operations. [in] UEFA EURO 2012™ in Lviv: best practices in event management, Lviv city council, Lviv.
- Zasadnyy O., 2012, UEFA EURO 2012™ in Lviv: economical impact. [in:] UEFA EURO 2012™ in Lviv: best practices in event management, Lviv city council, Lviv.
- Easyway, <https://www.eway.in.ua/> [02.11.2019]
- Evro-2012 bez bar'eriv dlya lyudej z obmezhenimi mozhli-vostyami, 2011, *Ua.football*, 22.12.2011, <https://2012.ua-football.com/news/1324553154-yevro-2012-bez-baryeriv-dlya-lyudej-z-obmezhenimi-mozhli-vostyami-foto.html> (w jęz. ukraińskim) [19.10.2019]
- Langley A., Krasnolutska D., 2012, Ukraine Soccer Costs Soar as Graft Increases: Chart of the Day, *Bloomberg*, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2012-05-24/ukraine-soccer-costs-soar-as-graft-increases-chart-of-the-day> [19.10.2019]
- Lvivska miska rada pidpisala dogovir garantii z EBRR shhodo zakupivli 50 novix trolejbusiv misceвого v-robnika ta onovlennya transportnoi infrastrukturi, 2019, Lvivska miska rada, 01.03.2019, <https://city-adm.lviv.ua/news/city/transport/261735-lvivska-miska-rada-pidpysala-dohovir-harantii-z-yebrr-shhodo-zakupivli-50-novykh-troleibusiv-mistseвого-vyrobnika-ta-onovlennia-transportnoi-infrastruktury> (w jęz. ukraińskim) [25.10.2019]
- Lviv pridbae 100 trolejbusiv z avtonomnim xodom: sesiya pidtrimala dogovir pro namiri, 2019, Lvivska miska rada, 10.10.2019, https://city-adm.lviv.ua/news/city/transport/271089-lviv-pridbaie-100-troleibusiv-z-avtonomnym-khodom-sesiia-pidtrimala-dohovir-pro-namiry?fbclid=IwAR2g78vSFCLbJgg8utapSwDPFG36GTXkmB_VozB03HtTc09jFGG9TLiHm_I (w jęz. ukraińskim) [26.10.2019]
- Minchenko A., 2017, PrivatBank zapuskae pilotnij proekt elektronix kvitkiv v miskomu transporti, Dankor on-lajn, 17.01.2017, <http://www.dancor.sumy.ua/news/mosaic/192422> (w jęz. ukraińskim) [26.10.2019]
- Polikovska Yu., 2009, „Lvivelektrotrans“ na porozi zmin), *Zaxid.net*, 12.11.2009, <https://web.archive.org/web/20100121133413/http://www.zaxid.net/article/52443/> (w jęz. ukraińskim) [26.10.2019]
- Prixodko T., 2019, Plan staloï miskoi mobilnosti Lvova. Rezultati sociologichnogo doslidzhennya, https://drive.google.com/file/d/1Ta0sjl9xMq6TlJgNgEQipMOuitBH_MvWc/view (w jęz. ukraińskim) [26.10.2019]
- PrivatBank zapuskae pilotnij proekt elektronix kvitkiv v miskomu transporti Arxivovano 18 sichen 2017 u Way-back Machine, Dankor onlajn, 17 sichnya 2017, <http://www.dancor.sumy.ua/news/mosaic/192422> (w jęz. ukraińskim) [27.10.2019]
- Transport i zv'yazok Lvivskoi oblasti. Statistichnij zbirnik, 2007, Golovne upravlinnya statistiki u Lvivskij oblasti, Lviv, <https://www.lv.ukrstat.gov.ua/ukr/publ/2008/ZB092007Y07.pdf> (w jęz. ukraińskim) [26.10.2019]
- Transport i zv'yazok Lvivskoi oblasti. Statistichnij zbirnik, 2015, Golovne upravlinnya statistiki u Lvivskij oblasti. Lviv, <https://www.lv.ukrstat.gov.ua/ukr/publ/2016/ZB0920160101.pdf> (w jęz. ukraińskim) [26.10.2019]
- UEFA, 2004, Phase I Bid Requirements, UEFA European Football Championship, Final Tournament 2012, <https://www.uefa.com/newsfiles/279728.pdf>
- UEFA, 2005, Phase I Evaluation Report, UEFA European Football Championship Bidding for Final Tournament 2012, <https://www.uefa.com/newsfiles/362039.pdf> 40
- „U Lvovi mi pokazuemo, yak treba pidtrimuvati lvivskogo tovarovirobnika“, A. Sadovij pro zakupivlyu novogo elektrotransportu, Lvivska miska rada, 31.10.2016, <https://city-adm.lviv.ua/news/city/transport/235269-u-lvovi-my-pokazuemo-ia-k-treba-pidtrimuvaty-lvivskoho-tovarovyrobnyka-asadovyi-pro-zakupivliu-novoho-elektrotransportu> (w jęz. ukraińskim) [20.10.2019]
- Uxvala №5176 Lvivskoi miskoi radi «Pro zatverdzhennya Strategii prorivu 2027» vid 20.06.2019, [https://www8.city-adm.lviv.ua/inTEAM/Uhvaly.nsf/\(SearchForWeb\)/8B77715199AC9DC5C225842A0049BC0E?OpenDocument](https://www8.city-adm.lviv.ua/inTEAM/Uhvaly.nsf/(SearchForWeb)/8B77715199AC9DC5C225842A0049BC0E?OpenDocument) (w jęz. ukraińskim) [30.10.2019]

Źródła internetowe: