



## **Sprawozdanie ze spotkania GWD Transport Miejski w Legionowie, 16-17 lutego 2011**

1. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele sześciu miast, uczestniczących w GWD – Częstochowy, Kalisza, Legionowa, Legnicy, Lublina i Opolą. Nieobecny był przedstawiciel Olsztyna.
2. Przedstawiciele Legionowa – z wiceprezydentem miasta Lucjanem Chrzanowskim na czele – przywitani uczestników spotkania. Zaprezentowano aktualną sytuację Legionowa. Miasto to – będąc częścią aglomeracji Warszawskiej – stara się zapewnić swoim mieszkańcom jak najlepsze warunki edukacji i wypoczynku na miejscu, a także dogodny dojazd do stolicy, mimo zakorkowanych ulic. Świadczą o tym takie przedsięwzięcia, jak:
  - a. budowa wielofunkcyjnego centrum administracyjno-kulturalnego, które mieści nie tylko urząd miasta, ale również ośrodek kultury, z wysokiej klasy salą widowiskową; centrum to odpowiedziało nie tylko na zapotrzebowanie dotyczące wysokiej klasy powierzchni publicznych, ale również na obiekt, z którym mieszkańcy Legionowa mogliby się identyfikować;
  - b. budowa hali sportowej Arena Legionowo (patrz niżej);
  - c. współpraca z Zarządem Transportu Miejskiego m.st. Warszawy, dzięki której mieszkańcy z biletem 2 strefy ZTM mają możliwość dojazdu na trasie Legionowo – Warszawa nie tylko liniami autobusowymi, ale również pociągami Szybkiej Kolei Miejskiej oraz Kolei Mazowieckich, zapewniającymi czas przejazdu ok. 25 minut do dworca Warszawa Gdańska – wielokrotnie niższy, niż czas przejazdu samochodem w szczycie.

Aktualnie prowadzone są działania, mające na celu pozyskanie środków z tzw. funduszy szwajcarskich na budowę wielofunkcyjnego centrum przesiadkowego, które zastąpi prowizoryczny dworzec kontenerowy w Legionowie (patrz prezentacja w



załączeniu). Centrum to zawierałoby budynek dworcowy oraz wielopoziomowy parking. Władze Legionowa są bardzo zadowolone tego źródła finansowania, gdyż zapewnia ono 85% dofinansowanie, zaś poziom złożoności formalnej jest zbliżony do RPO – niestety prawdopodobnie nie będzie ono dostępne w nowej perspektywie finansowej. Trudnością realizacyjną jest uzgodnienie inwestycji z siedmioma spółkami kolejowymi.

3. Następnie przedstawiciele kolejnych samorządów przedstawiali realizowane projekty unijne.

- a. W **Częstochowie** realizowana jest budowa nowej linii tramwajowej, która była już wizytowana przez przedstawicieli GWD – beneficjentem projektu jest miasto. Inwestycja przebiega bardzo sprawnie – prace są realizowane poniżej założonego budżetu oraz szybciej, niż przyjęto w harmonogramie. Dodatkowo operator wewnętrzny realizuje projekt zakupu 7 tramwajów Pesa Twist. Projekt finansowany jest z RPO województwa śląskiego. Oprócz tego realizowanych jest szereg projektów drogowych (patrz prezentacja w załączeniu).
- b. W **Kaliszu** w ramach RPO województwa wielkopolskiego zrealizowane zostały dwa projekty, polegające łącznie na zakupie 15 autobusów niskopodłogowych oraz uruchomieniu linii autobusowej „S” („studencka”) łączącej centrum miasta i Państwową Wyższą Szkołę Zawodową z osiedlem Winiary, zakładami produkcyjnymi Nestle oraz nowo wybudowanym akademikiem PWSZ. W celu realizacji projektu samorząd musiał odkupić od mniejszościowego udziałowca – spółki Southern Vectis – posiadanie przez nią udziały w Kaliskich Liniach Autobusowych, aby spełnić wymogi wytycznych MRR.
- c. W **Legnicy** – jako jedynej w Polsce – operator wewnętrzny (MPK) jest spółką z większościowym udziałem samorządu (kilka procent ma producent autobusów Solaris), co sprawiło, że w aktualnej perspektywie nie realizowano projektów taborowych z RPO. W poprzedniej perspektywie zakupiono ze ZPORR kilka midibusów (wniesiono je do spółki aportem, co teraz nie byłoby możliwe), a także wymieniono autokomputery, wybudowano zatoki przystankowe oraz pętle. Możliwe jest natomiast, że dofinansowanie z POIiŚ dostanie znajdujący



się na liście rezerwowej projekt, dotyczący budowy inteligentnego systemu transportowego – aktualnie prowadzone są rozmowy na ten temat (prezentacja w załączeniu).

- d. W **Lublinie** realizowanych jest bardzo wiele projektów inwestycyjnych, dofinansowanych zarówno z PO RPW, jako i RPO województwa lubelskiego (patrz prezentacja w załączeniu). W ramach projektów dokonywana jest bezprecedensowa wymiana taboru autobusowego i trolejbusowego, modernizacja i rozbudowa sieci trolejbusowej, budowa zajezdni trolejbusowej na Felinie, modernizacja infrastruktury przystankowej, budowa pierwszego etapu inteligentnego systemu transportowego oraz budowa dróg. Planowany jest w szczególności zakup trolejbusów z pomocniczym napędem spalinowym. Ze względu na wzrost kursu euro, wzrost cen taboru oraz kłopoty techniczne (np. uzgodnienia z prywatnymi właścicielami gruntów) pierwotne założenia inwestycyjne musiały zostać nieco zmniejszone, niemniej jednak wartość realizowanych projektów przewyższa 0,5 miliarda złotych.
  - e. W **Opolu** w obecnej perspektywie finansowej zrealizowano projekt z RPO województwa opolskiego, polegający na zakupie 10 autobusów – mała skala inwestycji wynika z niskiej alokacji środków na tabor transportu publicznego w ramach RPO oraz stosunkowo dużych środków przeznaczonych na tzw. szynobusy.
4. Po prezentacjach miast – uczestników GWD, zostały przedstawione prezentacje gości specjalnych:
- a. Pani **Gabriela Popowicz** – zastępca dyrektora Departamentu Koordynacji Programów Infrastrukturalnych – podsumowała aktualne postępy w realizacji Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko wskazując na niski stopień przygotowania niektórych beneficjentów do realizacji projektów, umieszczonych na listach indykatywnych tego bezprecedensowego w skali UE programu. Omawiając przygotowania do nowej perspektywy, Pani Gabriela Popowicz powiedziała, że aktualnie trwają na ten temat negocjacje, jednakże należy przewidywać, że w celu skutecznego aplikowania o fundusze należy



przygotować dobre strategie do realizacji z własnych środków, z możliwością przyspieszenia niektórych działań dzięki dofinansowaniu unijnemu. Taką strategię powinien stanowić plan transportowy. Przygotowując projekty należy również zwrócić uwagę na nową unijną politykę transportową, której podstawowym celem jest zasobooszczędność oraz obniżenie emisji CO<sub>2</sub>. Prezentacja Pani Gabrieli Popowicz znajduje się w załączniku do niniejszego sprawozdania.

- b. Pani **Małgorzata Zielińska** – dyrektor III departamentu projektowego Centrum Unijnych Projektów Transportowych zwróciła uwagę na kwestie formalne realizowanych projektów, w szczególności na konieczność przygotowania odpowiedniej umowy pomiędzy organizatorem i przewoźnikiem. Pani Małgorzata Zielińska zwróciła uwagę beneficjentów na możliwość przeprowadzania dobrowolnych kontroli *ex ante* realizowanych projektów przez CUPT lub odpowiednie urzędy marszałkowskie, co zmniejsza późniejsze ryzyko, związane z niedopełnieniem obowiązków formalnych. Prezentacja Pani Małgorzaty Zielińskiej znajduje się w załączniku do niniejszego sprawozdania.

5. 9 grudnia w godzinach porannych obrady rozpoczęto od wizyty na terenie stadionu miejskiego oraz Areny Legionowo, który została wybudowana ze współfinansowaniem unijnym. W ramach wycieczki odwiedzono również zrealizowane inwestycje drogowe miasta Legionowa, w tym systemy oświetlenia ulicznego, systematycznie zdobywające nagrody na najlepiej oświetlone miasto do 70 tysięcy mieszkańców.

6. Następnie przystąpiono do części obrad, dotyczącej kwestii związanych z doskonaleniem jakości usług publicznych w zakresie transportu miejskiego oraz osiąganiem założonych celów projektu „Doskonalenie zarządzania usługami publicznymi i rozwojem w jednostkach samorządu lokalnego (gminach i powiatach)”, w ramach którego realizowane są spotkania GWD.

- a. Pani **Danuta Szczepanik** – sekretarz miasta Legionowa – dokonała prezentacji doświadczeń Legionowa w zakresie wdrażania kart usług (patrz prezentacja w załączniku). Zwrócono uwagę na konieczność aktualizacji kart nie tylko w przypadku zmian stanu prawnego, ale również np. zmiany odpowiedzialnego



pracownika, lokalizacji, numeru telefonu. Pomocnym narzędziem są również badania ankietowe, monitorujące użyteczność kart oraz stopień poinformowania mieszkańców na temat takiego rozwiązania. Dalsza dyskusja dotyczyła m.in. możliwości tworzenia kart usług w miejskich jednostkach budżetowych (np. zarządach transportu, zarząd dróg) oraz potrzeby zintegrowania ich z kartami usług urzędu miejskiego (np. linki w BIP), albowiem obywatele mogą nie wiedzieć, czy dana usługa jest świadczona przez urząd miasta, czy też miejską jednostkę budżetową. **Miasta oraz jednostki uczestniczące w GWD powinny przeanalizować możliwość zastosowania najlepszych praktyk u siebie, a następnie poinformować o efektach wdrożenia na forum GWD, albowiem stanowi to jeden z celów projektów.**

- b. **Michał Wolański** – moderator GWD – przedstawił instrukcję przeprowadzenia badania jakości komunikacji miejskiej. Ustalono termin przeprowadzenia badania (**16-22 kwietnia 2012** jako terminy podstawowe oraz 13 i 22-26 kwietnia jako terminy rezerwowe) oraz drobne poprawki w ankiecie. Miasta powinny niezwłocznie przystąpić do weryfikacji harmonogramów pracy ankieterów. W razie wątpliwości lub wykrytych nieścisłości należy kontaktować się mailowo z moderatorem w celu dokonania niezbędnych zmian. **Poprawa jakości o 2% jest jednym z celów ilościowych projektu.**

- 7. **Kolejne spotkanie GWD odbędzie się w Lublinie w dniach 24-25 maja i dotyczyć będzie planów transportowych.** Zostaną podjęte działania, mające na celu zaproszenie pracowników Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej odpowiedzialnych za tę tematykę.

Michał Wolański, moderator grupy

