



Doskonalenie zarządzania usługami publicznymi i rozwojem w jednostkach samorządu lokalnego (gminach i powiatach)

Sprawozdanie ze spotkania GWD Transport Miejski w Lublinie, 24-25 maja 2012

1. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele wszystkich siedmiu miast, uczestniczących w GWD – Częstochowy, Kalisza, Legionowa, Legnicy, Lublina, Olsztyna i Opola. Miejsmem obrad był budynek Trybunału Koronnego w Lublinie.
2. Przedstawiciele Lublina – z wiceprezydentem miasta Grzegorzem Siemińskim oraz dyrektorem Zarządu Transportu Miejskiego Lechem Pudłą na czele – przywitali uczestników spotkania. Zaprezentowano aktualne podejście Lublina do rozwoju systemu transportowego. Miasto to realizuje ambitną politykę poprawy jakości komunikacji miejskiej, z wykorzystaniem środków z Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej oraz Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego. W ramach tej polityki:
 - a. powołany został Zarząd Transportu Miejskiego, korzystający z usług operatora wewnętrznego – Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego – a także przewoźników prywatnych;
 - b. realizowane są działania infrastrukturalne, związane m.in. z rozbudową i modernizacją infrastruktury trolejbusowej, w tym budową nowej zajezdni trolejbusowej, wymianą prawie całego taboru trolejbusowego, budową infrastruktury trolejbusowej w nowych ulicach oraz przebudową istniejącej infrastruktury;
 - c. wymieniona zostanie znaczna część taboru autobusowego – zakupione zostaną nowoczesne pojazdy o zróżnicowanej pojemności;
 - d. modyfikowany jest układ linii komunikacyjnych, w tym wprowadzono koordynację na głównych ciągach oraz stałe takty;
 - e. wprowadzane są elementy Inteligentnych Systemów Transportowych.



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej
w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego*

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



3. Następnie przystąpiono do omówienia problematyki planów transportowych:

- a. **Dr Michał Wolański** zaprezentował zachodnioeuropejskie podejście do planów transportowych, korzystając z przykładów West Yorkshire w Anglii oraz Frankfurtu nad Menem w Niemczech (prezentacja w załączeniu).

Zachodnie plany transportowe, to dokumenty obejmujące całość rozwoju systemu transportowego – infrastrukturę drogową, sieci ścieżek rowerowych itp. Dokumenty te mają różny stopień dokładności, jeśli chodzi o opis sieci komunikacyjnej, ale z reguły skupiają się na określeniu minimalnych standardów obsługi na ciągach. Plany z reguły są sporządzane na czas określony, wynoszący zwyczajowo 5 lat.

Do dobrych praktyk należą między innymi wspólne przygotowywanie planów przez kilka samorządów na sąsiednich obszarach, wyposażenie planu w system monitoringu oraz docelowe wskaźniki oddziaływania, a także stosowanie analizy kosztów i korzyści.

- b. **Dr inż. Andrzej Brzeziński** z Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej oraz firmy TransEko zaprezentował aktualnie przygotowane studium transportowe Lublina (prezentacja w załączeniu).

Dokument ten nie jest planem transportowym w rozumieniu polskiego prawa (przygotowanie planu zostało zlecone innemu wykonawcy), aczkolwiek dobrze wpisuje się w zachodnioeuropejską formułę planu transportowego, zawierając zintegrowane podejście do różnych środków transportu, bazując na tzw. czterostopniowym modelu ruchu, szczegółowo programując inwestycje infrastrukturalne oraz operując analizą ekonomiczną inwestycji.

Szczegółowo zaprezentowano dwa warianty różniące się stopniem intensywności inwestycji.



- c. **Pan Dyrektor Piotr Mikiel** oraz **Pani Marlena Rozkosz** reprezentujący Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przedstawili aktualny stan prawny, dotyczący planów transportowych w Polsce.

Prelegenci wyjaśnili, że w aktualnym podejściu do planów transportowych *clue* stanowi opis sieci transportowej, zaś elementy infrastrukturalne, a także uwzględnienie np. komunikacji rowerowej nie są wymagane. Koncentracja na sieci komunikacyjnej wynika z pierwotnej intencji, w której plan miał być podstawą do udzielenia praw wyłącznych. Wskazano, że plany wymagane są tylko od tych jednostek, które spełniają wymogi, dotyczące liczby mieszkańców oraz planują zlecenie usług, objętych obowiązkiem służby publicznej.

Reprezentanci MTBiGM podkreślili, że możliwe (a wręcz zalecane) jest przygotowanie przez samorząd planu transportowego, w sytuacji jeśli samorząd wyższego szczebla nie ogłosił jeszcze swojego planu. Według obowiązującego stanu prawnego, plany są sporządzane na czas nieokreślony, z możliwością modyfikacji na zasadach tożsamyh z ustaleniem nowego planu.

W przypadku porozumień (ale nie związków!) międzygminnych istotne są zapisy porozumienia, które mogą, ale nie muszą cedować obowiązku przygotowania planu transportowego.

- d. W dyskusji zgodzono się, że plany transportowe wg. Ustawy o ptz stanowią koncepcję odrębną i uzupełniającą w stosunku do strategii przyjmowanych wcześniej w polskich miastach oraz zagranicznych planów transportowych. Omówiono również szereg kwestii szczegółowych, w tym konieczność sporządzania strategicznej oceny oddziaływania środowiskowego dla planu – MTBiGM dysponuje interpretacją Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, że generalnie taka ocena nie jest wymagana, jeśli plan sporządzany jest wg. minimum wynikającego z obowiązujących przepisów.

4. Kolejnego dnia spotkanie rozpoczęto od obrad w gmachu Trybunału Koronnego, gdzie odbyły się:



- a. Prezentacja wyników badań satysfakcji pasażerów komunikacji miejskiej, wykonanego w pięciu miastach (w Olsztynie badania nie wykonano, zaś w Opolu przeprowadzenie ankiet się opóźniło i nie zostało ono uwzględnione w prezentacji), przedstawiona przez **dr. Michała Wolańskiego** (patrz załącznik – wyłącznie do wiadomości uczestników GWD).

Średni poziom satysfakcji pasażerów w pięciu miastach wynosi 3,77, gdzie 3 to ocena dostateczna, zaś 4 – dobra. Wśród ogółu ocen ponad 50% stanowią oceny dobre. Należy to uznać za ogromny sukces dwóch dekad organizacji komunikacji miejskiej przez samorzady – podobne oceny w transporcie kolejowym zdarzają się bardzo rzadko.

Badania wskazało, że najlepiej ocenianymi przez pasażerów jakościami cząstkowymi są kierowcy i jakość informacji, zaś najgorzej – ceny oraz infrastruktura przystankowa, przy czym rozpiętość ocen jest stosunkowo niewielka i waha się pomiędzy ocenami neutralną (3) i dobrą (4).

Jako najważniejsze jakości cząstkowe pasażerowie wskazali: punktualność, częstotliwość, bezpieczeństwo i jakość pracy kierowców, aczkolwiek analiza zależności pomiędzy ogólną satysfakcją pasażerów i satysfakcją jakości cząstkowych wskazuje, że ta pierwsza zdeterminowana jest przede wszystkim przez: komfort w pojazdach, ceny, czas i częstotliwość. Pokazuje to niedoskonałość dotychczas stosowanej metody, polegającej na deklarowaniu wagi poszczególnych postulatów przez pasażerów.

W dyskusji zwrócono uwagę, że zmiana w kwestionariuszu sformułowania „bezpośredniość” na „liczba przesiadek koniecznych do odbycia podróży” spowodowała bardzo niską (w porównaniu z wcześniejszymi badaniami innych zespołów) rangę tego postulatu. Uznano, że zastosowane sformułowanie jest trafniejsze.

- b. Omówienie dalszych działań, dotyczących kwestii administracyjnych w projekcie, przedstawione zostało w zamykającym wystąpieniu **dr. Tomasza Potkańskiego**. Ustalono, że do następnego spotkania miasta prześlą do ZMP



liczbę podjętych i uchylonych decyzji administracyjnych – zgodnie z wcześniej ustaloną metodą – za 2011 r. Pod koniec projektu uczestnicy powinni również przedstawić dwustronicowy dokument, dotyczący korzyści z udziału w GWD.

5. Następnie przystąpiono do wizytacji inwestycji komunikacyjnych Lublina:

- a. na terenie zajezdni Helenów obejrzano nowe, niskopodłogowe trolejbusy na bazie autobusów Jelcz M121, MAZ 203 oraz Solaris Urbino 12, przyszłe centrum dyspozytorskie ze ścianą wizyjną, a także starą podstację trakcyjną;
- b. po drodze obejrzano zmodernizowaną podstację trakcyjną, obsługującą centralną część lubelskiej sieci;
- c. w zajezdni na Felinie obejrzano kolejną ścianę wizyjną, a także grunt przygotowany pod budowę zajezdni trolejbusowej, zapoznano się także z różnymi typami taboru MPK;
- d. przejazdy wykonywano autobusami Mercedes Conecto oraz Autosan SanCity 12, wyposażonym w kasowniki dwufunkcyjne.

6. **Kolejne spotkanie GWD odbędzie się w Legnicy w 10-11 września i dotyczyć będzie nowych uregulowań dotyczących zarządzania infrastrukturą przystankową.** Zostaną podjęte działania, mające na celu zaproszenie pracowników Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej odpowiedzialnych za tę tematykę.

Michał Wolański, moderator grupy



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej
w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego*

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY

