



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

Sprawozdanie ze spotkania GWD Transport Miejski w Legnicy, 10-11 września 2012

1. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele wszystkich pięciu miast, uczestniczących w GWD – Częstochowy, Legionowa, Legnicy, Lublina i Opolu. Nieobecni byli przedstawiciele Olsztyna i Kalisza. Miejszem obrad był gmach urzędu miasta w Legnicy.
2. Prezydent miasta Legnicy **Tadeusz Krzakowski** przywitał uczestników spotkania. Zaprezentowano aktualne działania na rzecz rozwoju miasta takie, jak:
 - a. rewaloryzacja centrum miasta – w tym gmachu Akademii Rycerskiej i Rynku;
 - b. rewaloryzacja terenów „problemowych” – w tym ulic Henryka Bobożnego i Bolesława Chrobrego;
 - c. budowa boisk i terenów sportowych;
 - d. modernizacja ulic i budowy ścieżek rowerowych;
 - e. rewaloryzacja innych budynków i terenów, w szczególności opuszczonych w 1993 r. przez Armię Czerwoną;
 - f. projekt odbudowy parku nad Kaczawą, zniszczonego po huraganach.
3. Następnie Pan **Piotr Mikiel** ze Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Pani **Marlena Rozkosz** z Ministerstwa Infrastruktury przystąpili do omówienia problematyki zarządzania infrastrukturą przystankową w świetle Ustawy o publicznym transporcie drogowym. W obszernym wystąpieniu oraz odpowiedziach na zadawane na bieżąco pytania uczestników, prelegenci zwrócili uwagę na następujące fakty:



- a. zadania dotyczące infrastruktury przystankowej, takie jak określenie zasad dostępu, ewidencja, czy sprzątanie dotyczą wszystkich gmin, także tych nie dokonujących kontraktowania usług objętych obowiązkiem służby publicznych;
- b. niezależnie od kategorii drogi, wiaty przystankowe są zarządzane przez gminy, przy czym teren pod wiatę zarządca drogi udostępnia nieodpłatnie – dyskutowano problem wiat „bezpieńskich”;
- c. w przypadku obiektów „nie samorządowych” stawki dostępu ustalane są w drodze negocjacji pomiędzy samorządem i zarządcą obiektu, w przypadku obiektów samorządowych – w drodze uchwały rady gminy;
- d. GDDKiA wciąż przekazuje bardzo mało przystanków gminom (poza woj. pomorskim i świętokrzyskim), przez co musi je utrzymywać w czystości i nie może pobierać opłat;
- e. omówiono zasady nazewnictwa przystanków (oraz linii komunikacyjnych – wskazując że nazwy linii typu N03, 5bis, czy PK są legalne w świetle obecnego stanu prawa, gdyż wskazanie w rozporządzeniu liczby pojedynczej, dotyczy również liczby mnogiej);
- f. omówiono również wprowadzony od 01.01.2013 obowiązek rozwieszenia „tabliczek przystankowych” przez zarządców przystanków oraz zasady pobierania odpłatności z tego tytułu.

Dyskutowano również różne interpretacje, dotyczące naliczania VAT od opłaty za zatrzymanie na przystankach w kontekście procesu, mającego obecnie miejsce przed Wojewódzkim Sądem Administracyjnym w Krakowie (generalnie sąd przyznał rację, że opłata może być zwolniona z VAT przez analogię do opłat za parkowanie, jednak złożono apelację do NSA).

4. Na koniec obrad Pani Małgorzata Ornoch-Tabędzka ze Związku Miast Polskich przypominała uczestnikom o konieczności przeglądu kart usług transportowych pod kątem dostępności w BIP a także procedury ich aktualizacji. Przedstawiła



również potrzeby: przygotowania krótkiego planu doskonalenia usług oraz opisów praktyk, które zostały wdrożone w ich systemach transportowych w wyniku udziału w Grupie Wymiany Doświadczeń. Są to wymogi zapisane w umowie projektowej, do których wypełnienia zobowiązał się ZMP i przystępujące do projektu miasta. Obiecała, że biuro Związku prześle wzory, na podstawie których będzie można przygotować wspomniane wyżej opisy. Pani Ornoch-Tabędzka zachęciła również do udziału w tzw. projekcie predefiniowanym, służącym przygotowaniu partnerstw, ubiegających się o granty MRR na przygotowanie dokumentacji projektowych.

5. Kolejnego dnia kontynuowano obrady – dr **Michał Wolański** przedstawił dalsze analizy wyników badania satysfakcji pasażerów 6 miast – w tym modele przygotowane indywidualnie dla poszczególnych miast. Przedstawił również wyniki badań dodatkowych, przeprowadzonych w dwóch miastach, mających na celu doprecyzowanie pojęcia „komfort”, które okazało się najistotniejszą determinantą satysfakcji pasażerów. Modele dla obu miast wskazały jednoznacznie, że po zastąpieniu komfortu szeregiem bardziej precyzyjnie określonych jakości cząstkowych, największe znaczenie spośród nich miały czystość w pojeździe i temperatura, przy czym wysokie znaczenie temperatury może częściowo być wynikiem przeprowadzenia badania w upalnym sierpniu, co było konieczne ze względów organizacyjnych – przez co model opisuje sytuację charakterystyczną dla lata. Mniejszą, lecz ważną rolę gra również wyposażenie pojazdu i dostępność miejsc. Należy podkreślić, że identyfikacja potrzeb powinna być jednak przeprowadzana indywidualnie dla każdego miasta, albowiem np. w dużych miastach z zatłoczonymi pojazdami dostępność miejsc może okazać się ważniejsza.
6. **Kolejne spotkanie GWD odbędzie się w Gdyni w dniach 29-30 listopada i będzie mieć formułę wspólnego spotkania GWD Efektywność Energetyczna i GWD Transport Miejski.**

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

