



## **Sprawozdanie z VII spotkania GWD Transport Miejski w Olsztynie, 21-22 marca 2013**

1. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele czterech miast, uczestniczących w GWD Transport Miejski – Częstochowy, Legionowa, Lublina, Olsztyna. Nieobecni byli przedstawiciele Opola, Legnicy i Kalisza.

Dzięki uprzejmości władz miejskich Olsztyna, miejscem obrad plenarnych była sala Rady Miasta Olsztyna w nowym budynku Urzędu Miejskiego.

2. Spotkanie rozpoczęło się od przywitania uczestników przez I Zastępcę Prezydenta Olsztyna **Pana Bogusława Szwedowicza**, który pokrótce przedstawił miasto oraz jego działania inwestycyjne. Aktualnie samorząd przeprowadza projekt unijny dofinansowany ze środków Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej, którego elementami są budowa 11 km dwutorowego torowiska tramwajowych oraz zakup 15 składów tramwajowych. Uchwalono już plan transportowy, zaś przewoźnik komunalny MPK Olsztyn planuje znaczne zakupy nowego taboru dzięki umowie powierzenia bezpośredniego. Rozstrzygnięto także przetarg na przewoźnika prywatnego, który będzie obsługiwał 11 zadań przewozowych na terenie miasta – konsorcjum Blue Line będzie wykonywało przewozy energooszczędnymi i przyjaznymi środowisku autobusami gazowymi marki Solbus.
3. Następnie **Pani Magdalena Onych**, Pełnomocnik Prezydenta Olsztyna ds. realizacji projektu "Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie" przedstawiła szczegóły, związane z tą inwestycją. W jej skład oprócz wspomnianej budowy linii tramwajowej wchodzi również wydzielanie bus-pasów, budowa ulicy oraz budowa chodników na terenie osiedla Jaroty, umożliwiających dostęp do nowych przystanków, a także Inteligentny System Transportowy. Zaawansowanie poszczególnych przedsięwzięć jest zróżnicowane – w przypadku budowy bus-pasów większość prac została już wykonana, rozpoczęta jest budowa torowisk tramwajowych, zaś kilka dni przed spotkaniem nastąpiło otwarcie ofert na ITS – najtańszą złożyła olsztyńska firma Sprint.



Na uwagę zasługuje proces konsultacji społecznych przy budowie tramwaju. Na szeregu spotkań prezentowano materiały i wizualizacje, dotyczące inwestycji oraz dokonano znacznych zmian, zwłaszcza w zakresie lokalizacji przystanków. Inwestor był również otwarty na wariant przebiegu linii, zaproponowany przez organizację pozarządową, jednakże w studium wykonalności nie uzyskał on zadowalających wskaźników.

Dokonywano również konsultacji, dotyczących szczegółów wyposażenia pojazdów – pełniły one ważną funkcję wizerunkową, pokazując postępy w realizacji projektu.

4. W kolejnym referacie, moderator GWD, **dr Michał Wolański**, przedstawił opracowanie statystyczne, przedstawiające trendy rozwojowe w komunikacji miejskiej w latach 2000-2012. Trendy te były w dużej mierze zdeterminowane przez fundusze unijne – łączną wartość inwestycji w latach 2004-2016 należy szacować na ok. 20 mld zł, z czego 10 mld zł przypada na dofinansowanie unijne.

Przeprowadzone inwestycje pozwoliły zwiększyć tempo zakupu taboru autobusowego oraz doprowadziły do znacznej modernizacji sieci i taboru tramwajowego, który w poprzednich latach był poważnie niedoinwestowany.

Niemniej jednak należy zauważyć, że wciąż flota polskich pojazdów komunikacji miejskiej jest stosunkowo stara – w latach 2000-2011 nie obniżył się odsetek autobusów w wieku ponad 10 lat (wciąż wynosi on ok. 50%), zaś liczba tramwajów w wieku powyżej 30 lat poważnie wzrosła. Nie udało się również osiągnąć zwiększenia podaży usług, ani zwiększenia przewozów komunikacją publiczną w miastach – udało się natomiast zatrzymać trend spadkowy.

Niepokojącym zjawiskiem jest poważny spadek poziomu rentowności usług komunikacyjnych w miastach – w latach 2000-2011. Średni wskaźnik pokrycia kosztów zarządów transportu wpływami biletu spadł z ok. 65% do ok. 35%, przy czym trend ten uległ w ostatnich latach (2009-2011) nasileniu.

W kolejnej perspektywie finansowej przedsiębiorstwa i organizatorzy komunikacji generalnie planują intensyfikację działań inwestycyjnych, przy czym główny nacisk



będzie położony raczej na budowę nowej infrastruktury, niż remonty istniejącej – to dobry kierunek mogący powiązać infrastrukturę tramwajową i trolejbusową z aktualnym kształtem miast, a przez to – zwiększyć przewozy. Zagrożeniem na przyszłość są jednak malejące fundusze na eksploatację.

5. W swoim drugim wystąpieniu **dr Michał Wolański** zaprezentował model efektywności ekonomicznej transportu trolejbusowego, jako przykład narzędzia wspomagającego decyzje strategiczne, dotyczące rozwoju infrastruktury komunikacji miejskiej.

Model oparty jest na stosunkowo prostym zestawie założeń i pozwala porównać koszty cyklu życia obsługi linii komunikacyjnej przez autobus i trolejbus w perspektywie 30-letniej. Wszelkiego rodzaju założenia mogą być samodzielnie modyfikowane przez użytkownika, zaś trzy omówione scenariusze (realistyczny dla Polski, niskoemisyjny i bez nakładów infrastrukturalnych) są jedynie ilustracją możliwości stwarzanych przez model.

Wyniki modelowania wskazują, że transport trolejbusowy jest opłacalny na odcinkach z dużym ruchem, w krajach z wysokimi cenami paliw silnikowych lub perspektywami znacznego wzrostu tych cen oraz w przypadku stosowania energii elektrycznej z źródeł nieemisyjnych. Opłacalności inwestycji, polegających na budowie nowych odcinków sprzyja również ewentualny wpływ na ruch na pozostałej części sieci. Na korzyść transportu trolejbusowego przemawiają przede wszystkim niskie koszty energii, zaś na niekorzyść wielkość koniecznych nakładów na infrastrukturę – należy przy tym podkreślić, że te drugie mogą być łatwiej pokryte ze środków zewnętrznych oraz stanowią nakład inwestycyjny. Nieco zaskakujący jest fakt, że w warunkach polskich koszty zewnętrzne emisji są w przypadku transportu trolejbusowego większe, niż w transporcie autobusowym, co wynika z faktu, że energetyka oparta na węglu kamiennym jest mniej przyjazna środowisku, niż nowoczesne silniki spalinowe. Model nie uwzględnia jednak zróżnicowanej uciążliwości emisji w zależności od jej lokalizacji (zjawisko to jest generalnie kiepsko zbadane).



Próg rentowności komunikacji trolejbusowej – w zależności od założeń – zawiera się pomiędzy 80 i 250 odjazdami w dzień powszedni w jednym kierunku, co odpowiada średniej częstotliwości od ok. 4 do ok. 12 minut przez cały dzień.

6. Następne wystąpienie, przedstawione przez dr Michała Wolańskiego w zastępstwie **Pani Renaty Krzyżanowskiej**, Szefa Zamówień Publicznych w Tramwajach Warszawskich, dotyczyło dwóch alternatywnych do przetargu nieograniczonego form udzielania zamówień publicznych.

Przetarg ograniczony ma charakter dwustopniowy – w pierwszej ofercie ubiegają się o dopuszczenie do udziału w postępowaniu i na tym etapie oceniane są wyłącznie wybrane cechy podmiotowe oferentów, takie jak doświadczenie, czy potencjał. Następnie wybranym oferentom, którzy otrzymali najlepsze oceny „podmiotowe” przedstawiany jest SIWZ i są oni zaproszeni do składania ofert ocenianych na zasadzie analogicznej do przetargu nieograniczonego. Liczba zaproszonych oferentów powinna być ustalona z góry i wynosić od 5 do 20 (chyba, że złożono mniej, niż 5 wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu, spełniających wymogi minimalne).

Co ważne, zastosowanie formuły przetargu ograniczonego nie wymaga – z punktu widzenia prawa – istnienia żadnych szczególnych przesłanek, jest to autonomiczny wybór zamawiającego.

Przetargi ograniczone pozwalają ograniczyć globalne koszty oferentów związane z przygotowaniem ofert, koszty zamawiającego związane z oceną ofert, a także w wielu przypadkach – uniknąć konieczności uwzględniania ofert składanych przez oferentów z niskim potencjałem. Z dyskusji wynika, że przetargi ograniczone mają sens w przypadku, jeśli spodziewana liczba ofert jest wysoka, zaś jakość wykonawców może być poważnie zróżnicowana (proste roboty budowlane, badania marketingowe) lub w sytuacjach, kiedy oferty mają charakter skomplikowany, dotyczą produktów unikalnych (inwestycje w formule projektuj i buduj, tramwaje).

Z kolei umowa ramowa nie jest trybem udzielania postępowania, lecz sposobem współpracy z zamawiającym. Zawiera się ją w trybie przetargu nieograniczonego,



przetargu ograniczonego lub negocjacji z ogłoszeniem z jednym (jeśli istnieją ku temu przesłanki) lub co najmniej trzema wykonawcami, którym po podpisaniu umowy można zlecać świadczenie określonych usług lub dostawy w sposób uproszczony w dowolnej ilości, nie przekraczającej określonych wartości maksymalnych.

Umowa ramowa dobrze sprawdza się w przypadku różnego rodzaju usług naprawczych i konserwatorskich, a także zakupów części zamiennych, gdzie ważna jest możliwość szybkiego zlecenia, zaś trudno jest przewidzieć wolumen zamówień. W niektórych krajach bywa również stosowana jako metoda zakupu taboru, co pozwala osiągnąć unifikację taboru przy niepewnym i zmiennym finansowaniu lub potrzebach (przy wyborze jednego wykonawcy). Ma to szczególny sens w przypadku taboru kolejowego, gdzie ważna jest możliwość łączenia pojazdów z różnych zamówień w składki.

7. W ostatnim wystąpieniu omówiono kwestie organizacyjne, związane z badaniem poziomu satysfakcji pasażerów komunikacji miejskiej. I tak:

- **założony termin przeprowadzania badań, to 12-25 kwietnia 2013, przy czym jako termin podstawowy należy przyjąć tydzień 15-21 kwietnia;**
- ewentualne zmiany (rozszerzenia) kwestionariusza zostaną przedyskutowane na spotkaniu w Olsztynie (21-22 marca), zaś sam kwestionariusz zostanie zatwierdzony do końca marca – punktem wyjścia do dyskusji jest kwestionariusz tegoroczny;
- grafiki badań zostaną przygotowane do końca marca – w grafikach zakładamy rozkład ruchu w ciągu dnia i tygodnia taki sam, jak w zeszłym roku, więc obecnie nie prosimy o przygotowanie danych na temat rozkładu ruchu.

8. Wieczorem dyskutowano na temat perspektyw inwestycji w komunikacji miejskiej restauracji „Przystań”.

9. Drugiego dnia zwiedzono bazę MPK Olsztyn, która pierwotnie miała być zajezdnią autobusowo-trolejbusową, jednakże w trakcie jej budowy zrezygnowano z eksploatacji trolejbusów w Olsztynie. W najbliższej przyszłości planowany plac trolejbusowy zostanie przekształcony w zajezdnię tramwajową. W trakcie wizyty zapoznano się



również ze sposobem organizacji pracy i wyposażeniem zajezdni, w tym instalacjami do dystrybucji sprężonego powietrza i płynów eksploatacyjnych, a także ze stanowiskiem do naprawy skrzyń biegów.

10. W ostatnim referacie Pan **Marcin Gromadzki** z firmy Public Transport Consulting (autor m.in. planów transportowych dla Olsztyna i Lublina) przedstawił praktykę wykonywania planów transportowych w miastach. Zwrócił uwagę na konieczność przeprowadzania wnikliwych badań ruchu, w tym badań rentowności linii komunikacyjnych, bazujących na całości zadań, a nie na wybranej próbie.

Podkreślono również rolę planów transportowych dla zarządzania jakością sieci komunikacyjnej – korzystne może być precyzyjne ustalenie pożądanych standardów jakościowych oraz planu ich osiągnięcia.

Z drugiej jednak strony w przypadku ośrodków najmniejszych możliwe jest sporządzanie prostych planów transportowych o objętości kilku-kilkunastu stron, sporządzanych siłami własnymi urzędów miejskich. Plan taki również może spełniać istniejące wymogi prawne.

dr 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

