



Zatłoczenie dróg miejskich, chociaż bardzo uciążliwe, dla perspektyw transportu zbiorowego niesie z sobą przesłanki optymistyczne. Wiemy z wcześniejszych zagranicznych, a obecnie również krajowych doświadczeń, że samochodowy transport indywidualny w miastach ma swoje granice rozwoju, które wyznacza zatłoczenie dróg miejskich i brak realnych możliwości ich rozbudowy w takim stopniu, aby zatłoczenie zlikwidować. Ponieważ społeczeństwo miast jest zmuszone do codziennego przemieszczania się, a ilość podróży się zwiększa, to nie grozi nam upadek publicznego transportu zbiorowego, natomiast koniecznie musimy ten transport rozwijać i popularyzować. Odwołując się do wspomnianych wyżej doświadczeń, a także do przestrzegania zasady, że miasta nie mogą być wyłącznie przestrzenią dla samochodów, oferta zorganizowanego transportu oparta być powinna na akceptowanych przez społeczeństwo, w tym obecnych zwolenników podróży samochodem, standardach jakościowych.

Nowa ustawa o publicznym transporcie zbiorowym – między wieloma innymi - wnosi postanowienia, które służyć mają efektywnemu zarządzaniu, np. „organizator publicznego transportu zbiorowego” i jego jednoznaczne relacje z „operatorem publicznego transportu zbiorowego”(ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym; obowiązuje od 1 marca 2011 r.). Określono w ustawie warunki, w których obowiązkiem będzie opracowanie „planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”, będących przepisami prawa lokalnego. Plany transportowe mają zawierać według ustawy: sieć komunikacyjną na której planowane są przewozy publiczne, ocenę i określenie potrzeb przewozowych, finansowanie usług przewozowych, preferencje wyboru środków transportu, zasady organizacji rynku przewozów, pożądany standard usług transportu publicznego.

W opracowywaniu planów transportowych oraz w monitorowaniu ich realizacji warto

wykorzystać doświadczenie wielu państw UE (np. Francja, Niemcy, Austria, Wielka Brytania), gdzie tego typu dokumenty obowiązują od dawna i przynoszą oczekiwane efekty w zarządzaniu operacyjnym i wyznaczaniu kierunków rozwoju transportu publicznego. Oczekiwać należy, że w polskich warunkach realizacja planów przyniesie poprawę standardów usług w miastach, tym bardziej, że wdrażać je będziemy w trakcie trwającej modernizacji systemów transportowych.

W przypadku transportu autobusowego dostrzegamy, że częściowe średnie wskaźniki jakości w kategorii dostępności - monitorowane w SAS w latach 2005-2009 - uzyskały określony stopień stabilizacji i nie ulegają zasadniczym zmianom. Średnia ocena dostępności do transportu publicznego według badań satysfakcji odbiorców usług wynosi 3,52 w skali ocen 1 -5. Pozostaje więc szeroki obszar działań administracji publicznej, aby tę dostępność poprawiać we wszystkich częściowych wskaźnikach tej kategorii jakości, a dobrą ku temu okazją będą diagnozy stanu i ustalanie standardów w procesie opracowywania planów transportowych.

Kolejny częściowy wskaźnik jakości związany z kategorią czasu podróży, to prędkość eksploatacyjna autobusów komunikacji zbiorowej. W miastach uczestniczących w SAS prędkość ta systematycznie zmniejsza się w latach 2006-2009 z 20,89 km/h w 2006 r. do 19,34 km/h w roku 2009 (zmniejszenie w tym okresie prędkości o 1,55 km/h). Tendencja ta ma związek z zatłoczeniem dróg miejskich i brakiem priorytetów w ruchu drogowym dla środków transportu (buspasy, sterowanie ruchem, ITS itp.). Prognozy poprawy w tym zakresie są zależne od sprawności modernizacji infrastruktury drogowej oraz determinacji administracji publicznej do odważnego wprowadzania priorytetów ruchu dla środków transportu publicznego. Wspomniana determinacja jest konieczna, ponieważ jest ogromna presja na administrację publiczną zmotoryzowanej części społeczeństwa w miastach na uzyskiwanie rozwiązań organizacji ruchu drogowego korzystnych niemal wyłącznie dla transportu indywidualnego. Płaszczyzną dyskusji tych problemów staną się wymagane przepisami wspomnianej ustawy konsultacje społeczne planów zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. W trakcie tych dyskusji wypracowane być powinny jednoznaczne preferencje i priorytety dla ruchu środków transportu publicznego, nie tylko w celu poprawy jakości tego transportu, ale również dla ochrony przestrzeni publicznej miast przed dalszym procesem jej degradacji w wyniku przyrostu samochodowego transportu indywidualnego.

Wskaźniki finansowania autobusowego transportu publicznego w latach 2005-2009 systematycznie wzrastały. Oznacza to starania samorządów miast i podmiotów związanych z realizacją usług o utrzymanie kondycji finansowej publicznego transportu zbiorowego na poziomie gwarantującym rozwój, a co najmniej stabilnych standardów usług. Średni wskaźnik nakładów ogółem na transport autobusowy w przeliczeniu na mieszkańca był wyższy w roku 2009 o blisko 41,3% w stosunku do roku 2005, natomiast wskaźnik wysokości dotacji z budżetu miasta w roku 2009 był wyższy o 97,4% w stosunku do roku 2005. Wskaźniki SAS - transport, uśrednione i indywidualne, w poszczególnych miastach są potwierdzeniem realizacji celów przyjętych w strategiach i programach rozwoju autobusowego publicznego

transportu zbiorowego. Wskaźniki nakładów finansowych na transport autobusowy nie dotyczą wyłącznie finansowania przewozów, ale również nakładów na modernizację infrastruktury transportowej, w tym odbudowy taboru.

W przypadku transportu tramwajowego obserwujemy również - jak w transporcie autobusowym - stabilność wskaźnika dostępności (pokrycie powierzchni miast trasami tramwajowymi: 0,51 – 0,52 km/km²) oraz obniżającą się prędkość eksploatacyjną tramwajów. Przypuszczać można, że jest to skutek modernizacji tras tramwajowych wykonywanych bez przerw w ruchu tramwajowym oraz braku priorytetów w ruchu na skrzyżowaniach z drogami samochodowymi, a także dość wysokim odsetkiem długości tras tramwajowych w miastach wbudowanych w zatłoczone samochodami jezdnie.

Dotacja budżetowa do transportu tramwajowego w złotych na mieszkańca wzrosła ponad trzykrotnie w roku 2009 w stosunku do roku 2008, w stosunku do roku 2005 wzrost ten jest ponad dziewięciokrotny. W przeliczeniu na mieszkańca nakłady finansowe ogółem na transport tramwajowy od roku 2005 systematycznie wzrastały osiągając w 2009 roku wysokość 148,9m zł/mieszkańca. Na zróżnicowanym poziomie w poszczególnych latach monitorowania kształtują się nakłady na infrastrukturę tramwajową: roku 2009 nakłady te wynosiły 127 118 zł w przeliczeniu na 1 km istniejących tras tramwajowych. Poszczególne wskaźniki średnie i szczegółowe zawarte w bazie wskaźników SAS w ostatnich latach potwierdzają, że zwiększone zostały wysiłki dla koniecznego rozwoju w miastach transportu szynowego, co jest dobrą prognozą dla rozwoju przyjaznego dla środowiska publicznego transportu zbiorowego.

Podsumowanie

- Zatłoczenie i zły stan techniczno-funkcjonalny dróg w miastach, zagrożenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, braki sprawnych systemów sterowania ruchem drogowym (ITS), ciągle zbyt niska konkurencyjność publicznego transportu zbiorowego wobec samochodowego transportu indywidualnego, nadmierne szkodliwe obciążanie środowiska, to podstawowe problemy eksploatacji obecnych systemów transportowych miast.

- W pierwszej dekadzie XXI wieku, szczególnie w drugiej połowie tej dekady, samorządy miast starają się zmniejszyć skalę wymienionych problemów przez kompleksową modernizację infrastruktury transportowej i publicznego transportu zbiorowego. Starania samorządów potwierdzane są przez istotne wzmocnienie finansowania modernizacji transportu i podnoszenie standardów jakościowych publicznych usług transportowych. W efekcie zrealizowano w miastach zadania transportowe, które mają pozytywny wpływ na pracę systemów transportu, ale poprawa transportu w miastach jest wciąż zbyt wolna w stosunku do potrzeb i oczekiwań.

- Wysokie nakłady finansowe na modernizację transportu osiągają graniczne możliwości budżetów miejskich łącznie ze wsparciem funduszami europejskimi.

Konieczne stają się starania o uwzględnienie tego faktu w polityce dystrybucji środków finansowych przeznaczonych na drogownictwo w państwie, zwiększenie finansowania w ramach „Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych” oraz uwzględnienie priorytetu finansowania transportu w miastach w przyszłym okresie budżetowym UE na lata 2014-2020. W finansowaniu niektórych zadań infrastruktury transportu w miastach szerzej niż dotąd powinny być wykorzystywane instrumenty partnerstwa publiczno-prywatnego.

**Pomiar kilkudziesięciu wskaźników transportu miejskiego w SAS prowadzony jest od roku 1999 przez Związek Miast Polskich i biorące udział w projekcie samorządy miast. Uzyskany zbiór danych o transporcie w założeniach projektu ma być podstawą dla oceny ogólnej kondycji danego sektora usług publicznych w miastach, a szczególnie określenia poziomu skuteczności, efektywności, dostępności i jakości świadczonych przez gminy miejskie usług transportowych. Od roku 2007 SAS włączony został do projektu „Budowanie potencjału instytucjonalnego jednostek samorządu dla lepszego dostarczania usług publicznych”, realizowanego przez: Związek Miast Polskich, Związek Powiatów Polskich, Związek Gmin Wiejskich RP, Norweski Związek Władz Lokalnych i Regionalnych. Projekt jest współfinansowany ze środków Norweskiego Mechanizmu Finansowego. Poprzez włączenie do projektu, SAS oprócz corocznej rejestracji danych i wskaźników o transporcie miejskim wzbogacony został o działanie Grup Wymiany Doświadczeń (GWD), które na bezpośrednich spotkaniach w miastach mogły przeprowadzić: analizy i pomiary wybranych usług, prezentacje projektów infrastrukturalnych, sposobów zarządzania transportem w mieście itp. Transport w miastach monitorowany był w ramach SAS po raz jedenasty. Dokument „Transport w miastach – problemy modernizacji, osiągnięcia miast i oceny odbiorców usług transportowych” opracował Franciszek Zych. Publikowany materiał jest wybranym fragmentem tego dokumentu.*