

Hubert Kołodziejski

Projektowanie rozwoju publicznego transportu zbiorowego w planach transportowych na przykładzie województwa pomorskiego



Dworzec Główny w Gdańsku, wybudowany etapami w latach 1894–1900 i 1900–1903, w stylu tzw. „gdańskiego renesansu” (6.04.2014 r.).
Fot. M. Graff

Zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego wymaga określenia pożądanego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny oraz sposobów działania umożliwiających osiągnięcie wyznaczonego celu. Instrumentem umożliwiającym osiągnięcie zamierzonego celu mają być plany transportowe. Obowiązek sporządzania tych planów wynika z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, która szczegółowo określa ich zakres i formę. Przykład wypełniania tego obowiązku został przedstawiony na przykładzie planu dla województwa pomorskiego oraz planów miejskich dla Gdańska, Gdyni i Słupska oraz gmin, które przekazały tym miastom swoje kompetencje odnośnie do organizacji transportu zbiorowego. Wszystkie poddane analizie plany spełniają ustawowe wymagania. Zawierają także projekcję rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Na tej podstawie możliwe jest osiągnięcie celów strategii zrównoważonego rozwoju transportu. W planach tych powinno się jednak w większym stopniu uwzględnić rolę niezmotoryzowanego transportu indywidualnego, obejmującego przemieszczenia realizowane przy pomocy roweru i pieszo.

Wprowadzenie

Dynamiczny rozwój motoryzacji indywidualnej powoduje zmniejszanie się liczby pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego oraz spadek rentowności obsługi poszczególnych linii komunikacyjnych. W rezultacie przewoźnicy realizujący usługi na zasadach komercyjnych zmuszeni są do racjonalizacji oferty przewozowej, w tym do likwidacji połączeń nierentownych, natomiast na niekomercyjnym rynku wzrasta poziom dopłaty finansowej z budżetów jednostek samorządu terytorialnego, przeznaczanej na pokrycie kosztów funkcjonowania deficytowych linii publicznego transportu zbiorowego.

W tym kontekście coraz częściej zadawane jest pytanie o przyszłość publicznego transportu zbiorowego i strategię działania, która zapewni zrównoważony rozwój systemu transportowego: lokalnego, regionalnego i krajowego. Odpowiedź na to pytanie wymaga określenia pożądanego poziomu podziału zadań prze-

wozowych pomiędzy różnymi rodzajami transportu oraz opracowania długofalowych planów transportowych, określających, w jaki sposób cel ten ma być osiągnięty.

pociągów do Zakopanego, związany z przebudową linii kolejowej w rejonie powstającego zbiornika Świnna Poręba, negatywnie wpłynął na popyt na tej trasie, ugruntowując pozycję przewoźników autobusowych. Przewozami na trasie Kraków Płaszów–Skawina–Oświęcim władze województwa małopolskiego jak na razie nie są zainteresowane, chociaż stan infrastruktury w ostatnim czasie nieco się tam poprawił. Również oferta na trasie do Wadowic nie jest zadowalająca, szczególnie jeśli chodzi o dostosowanie rozkładu jazdy dla potrzeb pasażerów. O wznowieniu ruchu do Gorlic i w kierunku Jasła, na trasie Chabówka–Nowy Sącz, czy do Szczucina nikt nie myśli, a o kursowaniu przed laty pociągów lokalnych na trasie Sucha Beskidzka–Żywiec nikt chyba nawet nie pamięta. Należy mieć zatem nadzieję, że za 2 lata,

poza Szybka Kolej Aglomeracyjna i połączeniami EIC Premium w kierunku Warszawy, po małopolskich torach będą kursować jeszcze inne pociągi, zwłaszcza regionalne.

Investycje jako stymulator rozwoju transportu publicznego

Rozwój systemu miejskiego, regionalnego i krajowego publicznego transportu zbiorowego wymaga inwestycji infrastrukturalnych oraz wprowadzania do eksploatacji nowych pojazdów transportu zbiorowego w celu podnoszenia jakości oferty przewozowej. Inwestycje takie są w ostatnich latach intensywnie realizowane przy wykorzystaniu funduszy Unii Europejskiej. W latach 2007–2013 ponad 4,2 mld euro zostało przeznaczonych na inwestycje transportowe, przede wszystkim za pośrednictwem regionalnych programów operacyjnych. Najwięcej środków finansowych skierowano na modernizację i rozbudowę sieci dróg, niemniej jednak około 30% środków finansowych przeznaczono na rozwój różnych gałęzi publicznego transportu zbiorowego, w tym na promocję oraz wdrażanie inteligentnych systemów zarządzania ruchem pojazdów [3, s. 26].

Możliwość pozyskiwania środków z funduszy Unii Europejskiej na inwestycje transportowe pozwoliła na znaczący rozwój publicznego transportu zbiorowego i zachęca do podejmowania kolejnych działań. Projekty te muszą jednak przynosić określone korzyści. Za ich osiągnięcie odpowiadają najczęściej władze publiczne występujące w roli inwestora zapewniającego środki finansowe (wkład własny) i będące jednocześnie inicjatorem realizacji projektu. Na etapie planowania inwestycji stanowiącej element rozwoju publicznego transportu zbiorowego niezbędne jest zatem określenie, w jaki sposób nowa infrastruktura będzie wykorzystana. Wymaga to zaplanowania odpowiedniego standardu obsługi komunikacyjnej, lecz nie tylko w odniesieniu do nowych, prorozwojowych elementów, ale do całego systemu transportowego. Konieczne jest kompleksowe podejście, wymagające dobrej diagnozy popytu i umiejętnego projektowania rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Należy zadbać o sprawność funkcjonowania całego systemu transportu i nadać odpowiednią rolę środkom transportu zbiorowego, by stały się konkurencyjne w stosunku do transportu indywidualnego. Dzia-

łania realizowane w ramach polityki zrównoważonego rozwoju powinny pozwolić na obniżenie całkowitych kosztów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego (w tym kosztów zewnętrznych), poprawić jakość życia mieszkańców i zmniejszyć negatywne oddziaływanie transportu zbiorowego na środowisko naturalne.

Prawidłowo zaprojektowana i realizowana oferta publicznego transportu zbiorowego wpływa na decyzje ludności dotyczące różnych form aktywności społeczno-gospodarczej oraz determinuje potencjał konkurencyjności poszczególnych obszarów. Należy dążyć do zapewnienia atrakcyjnej i różnorodnej oferty przy wykorzystaniu nowych technologii związanych z przewozem oraz pozostałymi elementami wchodzącymi w skład całego procesu obsługi pasażerów. W szczególności należy zwracać uwagę na zapewnienie odpowiedniej dostępności przestrzennej i czasowej publicznego transportu zbiorowego.

Poprawa dostępności oddziałuje na wzrost gospodarczy, przyczynia się do powstania nowych miejsc pracy i warunkuje produktywność zainwestowanych kapitałów. Pozwala to na wygenerowanie dodatkowego popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego oraz na utrzymanie lub zwiększenie udziału tego transportu w obsłudze potrzeb przewozowych. Miarą dostępności przestrzennej publicznego transportu zbiorowego jest gęstość pokrycia tego obszaru trasami, liniami i przystankami obsługiwanymi przez pojazdy transportu zbiorowego, natomiast wyznacznikami dostępności czasowej są pory dnia i tygodnia, w których realizowane są kursy, oraz częstotliwość tych kursów [10].

Projektowanie rozwoju publicznego transportu zbiorowego wymaga zmiany podejścia do kwestii planowania [4]. Niezbędne są przede wszystkim koordynacja planowania na różnych szczeblach zarządzania oraz wydłużenie horyzontu czasowego przyjmowanych planów. Taką potrzebę dostrzeżono też w organach administracji centralnej. Z ich inicjatywy (oraz w nawiązaniu do wytycznych zawartych w dokumentach programowych Unii Europejskiej) tym zagadnieniom w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym [9] poświęcono wiele miejsca. W ustawie określono, że najpóźniej w pierwszym kwartale 2014 r., tj. w 3 lata po wejściu w życie wyżej wymienionej ustawy, powinny zostać przyjęte przez właściwych organizatorów transportu publicznego (odpowiadających za publiczny transport zbiorowy o różnym zasięgu) plany transportowe. Z tego względu istotnego znaczenia nabiera problematyka projektowania rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz odpowiedniego ujmowania w planach transportowych zagadnień związanych z rozwojem tego transportu.

Uwarunkowania rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Rozwój i funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w dużym stopniu zależą od wyboru polityki transportowej przez władze centralne i władze jednostek samorządu terytorialnego różnego szczebla oraz od sposobu realizacji tej polityki. Kluczowe znaczenie ma określenie pożądanego podziału zadań przewozowych pomiędzy publicznym transportem zbiorowym i indywidualnym oraz strategii działania umożliwiającej osiągnięcie wyznaczonego celu. Znaczenie prowadzenia



Stacja Gdynia Główna; w tle budynek Dworca Głównego (wybudowanego w latach 50. XX w. i zmodernizowanego w latach 2008–2012) to połączenie architektury socrealizmu z przedwojennym modernizmem (5.04.2014 r.). Fot. M. Graff

odpowiedniej polityki transportowej rośnie wraz ze wzrostem poziomu motoryzacji indywidualnej, który silnie oddziałuje na warunki funkcjonowania i konkurencyjność transportu zbiorowego oraz wpływa na zanieczyszczenie środowiska naturalnego. Wzrost stopnia zmotoryzowania społeczeństwa (poza utratą pasażerów) powoduje coraz intensywniej występujące na obszarach silnie zurbanizowanych zatępy uliczne, które utrudniają poruszanie się nie tylko samochodom, ale również pojazdom publicznego transportu zbiorowego. Kongestia wpływa na wzrost kosztów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego poprzez zmniejszenie prędkości eksploatacyjnej powodującej wydłużenie czasu jazdy oraz zwiększenie zapotrzebowania na pojazdy transportu zbiorowego w celu zapewnienia realizacji rozkładów jazdy bez zmiany częstotliwości (w porównaniu do sytuacji, w której kongestia nie miała miejsca). Ponadto ograniczona zostaje możliwość zaspokojenia na pożądanym poziomie takich postulatów przewozowych jak prędkość, punktualność, pewność, niezawodność, rytmiczność, częstotliwość. W rezultacie następuje obniżenie atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego (w szczególności tych środków transportu, które nie poruszają się po wydzielonych torowiskach lub pasach ruchu) oraz zwiększenie kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego i stopnia jego deficytowości.

Polityka transportowa regulatora rynku warunkuje efektywność ekonomiczną systemu publicznego transportu zbiorowego i jego rozwój. Brak możliwości znaczącego zwiększenia publicznych środków finansowych, które mogą być przeznaczone na pokrycie kosztów bieżących i infrastruktury, powinien sprzyjać ukształtowaniu otwartej, konkurencyjnej struktury rynku. Barięą jednak jest konieczność realizacji za pośrednictwem transportu zbiorowego celów politycznych i społecznych, które aspekty ekonomiczne spychają na dalszy plan.

Rozwój transportu miejskiego może być rozpatrywany jednocześnie w kategoriach ilościowych i jakościowych lub wyłącznie w kategoriach jakościowych. Określenie, na czym ten rozwój ma polegać, wymaga znajomości potrzeb przewozowych i zachowań komunikacyjnych mieszkańców. Warto zwrócić uwagę, że rozwoju jakościowego nie należy rozpatrywać jedynie w odniesieniu do innowacji, których przejawem są modernizacja lub wprowadzanie nowych elementów suprastruktury i infrastruktury. Rozwój to także zmiany strukturalne oraz zmiany w dziedzinie organizacji i zarządzania.

W odniesieniu do rosnących wymagań jakościowych związanych z transportem miejskim oraz na podstawie wytycznych zawartych w dokumentach programowych Unii Europejskiej należy – z myślą o rozwoju publicznego transportu zbiorowego – prowadzić działania na rzecz integracji tego transportu. Dla pasażerów najważniejsza jest integracja taryfowo-biletowa, informacyjna oraz funkcjonalna wszystkich podmiotów oferujących usługi transportu zbiorowego na wspólnym obszarze. Należy także poszukiwać rozwiązań integrujących rynki publicznego transportu zbiorowego o różnym zasięgu, np. transportu miejskiego z przenikającymi go rynkami transportu regionalnego i krajowego. Szczególnego znaczenia nabiera integracja na obszarach metropolitalnych, na których następuje ewolucja charakteru relacji występujących pomiędzy powiązаныmi ze sobą strefami. Specyfika tych obszarów wynika z dużej koncentracji ludności, zabudowy, przedsiębiorstw, handlu, placówek oświatowych, powodującej kumulację funkcji i działalności mających podstawowe znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego nie tylko tego obszaru, ale również dla rozwoju w skali regionalnej, krajowej,



Rewitalizowana linia kolejowa Gdynia Gł.–Gdańsk Osowa będąca przyszłym fragmentem Pomorskiej Kolei Metropolitalnej; odcinek Gdańsk Strzyża–Gdańsk Brętowo, wiadukt w ciągu drogi leśnej (ul. Ludowa) (9.10.2014 r.). Fot. R. Stankiewicz

a nawet światowej [1, s. 548–558]. Z tego względu na obszarach metropolitalnych, jak również w całych regionach, powinna nastąpić centralizacja zarządzania publicznym transportem zbiorowym, umożliwiająca stosowanie zintegrowanych rozwiązań na całym powiązanym funkcjonalnie obszarze.

Struktura i regulacja rynku publicznego transportu zbiorowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wprowadziła nowe zasady organizacji, funkcjonowania i finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Za jej pośrednictwem nastąpiła także implementacja postanowień Rozporządzenia 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego Rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i 1107/70, określające warunki, na podstawie których właściwe organy, nakładając zobowiązanie do świadczenia usług publicznych lub zawierając umowy dotyczące wykonywania tych zobowiązań, rekompensują podmiotom świadczącym usługi publiczne poniesione koszty lub przyznają wyłączne prawa w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia wspomnianych usług. Bardzo ważne jest przyjęcie w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym założenia, że transport zbiorowy ma się odbywać na zasadach konkurencji regulowanej z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z zapisami ustawy organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze, przy czym organizator publicznego transportu zbiorowego jest właściwym organem, o którym mowa w przepisach Rozporządzenia 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady. Oznacza to, że organizatorem publicznego transportu zbiorowego może być:

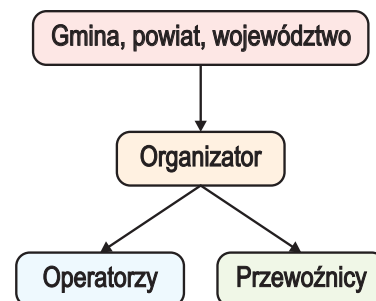
- gmina – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich;

- gmina, której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie;
- związek międzygminny – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
- powiat – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich;
- powiat, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie;
- związek powiatów – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
- województwo – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim;
- województwo właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich;
- województwo, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na obszarze województw, które zawarły porozumienie;
- minister właściwy do spraw transportu – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym. Ustawa przyznaje wyższą rangę organizatorom, których obszar działania (właściwość miejscowa) obejmuje powierzchnię

Regulacja rynku

Organizacja przewozów

Realizacja przewozów



Rys. 1. Rola podmiotów reprezentujących podaż na rynku publicznego transportu zbiorowego

Źródło: oprac. własne.

rozciągającą się na obszar więcej niż jednego organizatora danego szczebla samorządowego jako rezultat zawarcia porozumienia lub powołania związku. W przypadku nakładania się właściwości organizatorów publicznego transportu zbiorowego ze względu na obszar działania i ze względu na zasięg przewozów właściwym organizatorem jest nie pojedyncza jednostka samorządu terytorialnego, lecz jednostka, której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia lub w wyniku powołania związku tych jednostek. Określone w ustawie zadania organizatora wykonuje:

- ❖ w przypadku gminy – wójt, burmistrz albo prezydent miasta,
- ❖ w przypadku związku jednostek samorządu terytorialnego – zarząd tego związku,
- ❖ w przypadku miasta na prawach powiatu – prezydent miasta na prawach powiatu,
- ❖ w przypadku powiatu – starosta,
- ❖ w przypadku województwa – marszałek województwa.

Swoje zadania wyżej wymienione jednostki mogą realizować w ramach struktury urzędu lub za pośrednictwem wyodrębnionego z tej struktury organizatora. Rola poszczególnych podmiotów tworzących trójstopniową strukturę podażowej strony rynku publicznego transportu zbiorowego została przedstawiona na rys. 1.

W sferze realizacji przewozów mogą występować operatorzy i przewoźnicy. Operator wykonuje przewozy na zlecenie organizatora przewozów w oparciu o przekazywane przez niego środki finansowe. Operatorem publicznego transportu zbiorowego mogą być samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie. Oznacza to, że do osiągnięcia statusu operatora niezbędne jest posiadanie umowy z organizatorem transportu.

Przewoźnicy to przedsiębiorcy działający na zasadach komercyjnych i ponoszący ryzyko związane z prowadzoną działalnością. Przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego realizowany przez przewoźnika może być wykonywany po zgłoszeniu do organizatora zamiaru wykonania takiego przewozu i wydaniu przez tego organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Przewoźnik decyduje samodzielnie o najważniejszych parametrach oferowanych przez siebie usług, również o cenach. Swoboda działania przewoźników nie jest jednak pełna, obowiązują ich, poza ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, regulacje pochodzące z innych ustaw, w tym przede wszystkim Prawo przewozowe, ustawa o transporcie kolejowym i ustawa o transporcie drogowym. Regulacje te odnoszą się także do operatorów.



Rewitalizowana linia kolejowa Gdynia Gł.-Gdańsk Osowa będąca przyszłym fragmentem Pomorskiej Kolei Metropolitalnej: odcinek Gdańsk Strzyża-Gdańsk Brętowo, wiadukt nad ulicą Kiepury (8.12.2014 r.). Fot. R. Stankiewicz

Planowanie jako zadanie organizatora publicznego transportu zbiorowego

W ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zostały usystematyzowane zadania organizatora transportu w rozbiciu na funkcje planowania, organizowania i zarządzania; funkcje te w ustawie szczegółowo opisano.

Pierwszym zadaniem organizatora jest planowanie. Przed wejściem w życie ustawy organizatorzy mieli pełną swobodę w zakresie zasad planowania. Każdy z organizatorów samodzielnie określał sposób, zakres, częstotliwość i horyzont planowania oraz dobór metod i narzędzi niezbędnych do osiągnięcia wyznaczonych celów. W ustawie przyjęto założenie, że wszyscy muszą podjąć działania zmierzające do zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego, traktowanego jako proces uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków komunikacji, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.

Obowiązek sporządzania planu ma charakter fakultatywny dla gmin i powiatów liczących odpowiednio poniżej 50 i 80 tysięcy mieszkańców oraz obligatoryjny dla większych gmin i powiatów oraz gminy i powiatu, którym powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami lub między powiatami albo związku międzygminnego lub powiatów, gdy wspólny obszar obsługi komunikacyjnej obejmuje odpowiednio co najmniej 80 lub 120 tys. mieszkańców. Zobligowane do sporządzania planu jest także samorządowe województwo w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich lub województwo, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze. Również minister właściwy do spraw transportu musi opracować plan w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego stanowi akt prawa miejscowego, a procedura prac nad planem wymaga przeprowadzenia przed jego przyjęciem konsultacji społecznych.

Nowa ustawa proces planowania sformalizowała. Narzucony został minimalny zakres planów, które powinny określać w szczególności:

- ♦ sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- ♦ ocenę i prognozy potrzeb przewozowych,
- ♦ przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- ♦ preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- ♦ zasady organizacji rynku przewozów,
- ♦ pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- ♦ przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

Przygotowanie planu transportowego wymaga uwzględnienia:

- ❖ stanu zagospodarowania przestrzennego,
- ❖ koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju,
- ❖ sytuacji społeczno-gospodarczej danego obszaru,
- ❖ wpływu transportu na środowisko,

- ❖ potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
 - ❖ potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
 - ❖ potrzeb wynikających z kierunku polityki państwa w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich,
 - ❖ rentowności linii komunikacyjnych,
- a w zakresie transportu kolejowego także danych dotyczących przepustowości linii kolejowych i standardu jakości dostępu do infrastruktury.

Przepisy ustawy ustanawiają również hierarchizację planów w zależności od zasięgu opracowania (krajowy, wojewódzki, powiatowy i gminny), w nawiązaniu do kompetencji poszczególnych organizatorów transportu, i konieczność ich koordynacji, wynikającą z przyjętej hierarchii. Niezbędne jest też uzgadnianie planów z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego tego samego szczebla w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarach ich właściwości.

Drugą funkcją organizatora publicznego transportu zbiorowego jest organizowanie publicznego transportu zbiorowego. Organizator, opierając się na wynikach badań i analizie potrzeb przewozowych, jest zobligowany do zapewnienia odpowiednich warunków funkcjonowania transportu zbiorowego na obszarach zurbanizowanych. W tym celu powinien on m.in. określić zasady:

- wyposażenia, utrzymania i korzystania z przystanków komunikacyjnych, dworców, węzłów przesiadkowych, w tym ewentualnych opłat za korzystanie z nich;
- funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego;
- oznakowania środków transportu oraz generowania i przekazywania informacji pasażerom;
- odpłatności za przewóz wraz z opłatami towarzyszącymi;
- dystrybucji biletów.

Zadania organizatora polegają również na przygotowywaniu i przeprowadzaniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego pomiędzy organizatorem a operatorem. W świetle ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizator dokonuje wyboru operatora, stosując Prawo zamówień publicznych albo ustawę o koncesji na roboty budowlane lub usługi z dnia 9 stycznia 2009 roku. Może również bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z podmiotem wewnętrznym. Organizator może także realizować przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie samorządowego zakładu budżetowego.

Trzecim i ostatnim zadaniem organizatora, opisanym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, jest zarządzanie. Polega ono w szczególności na:

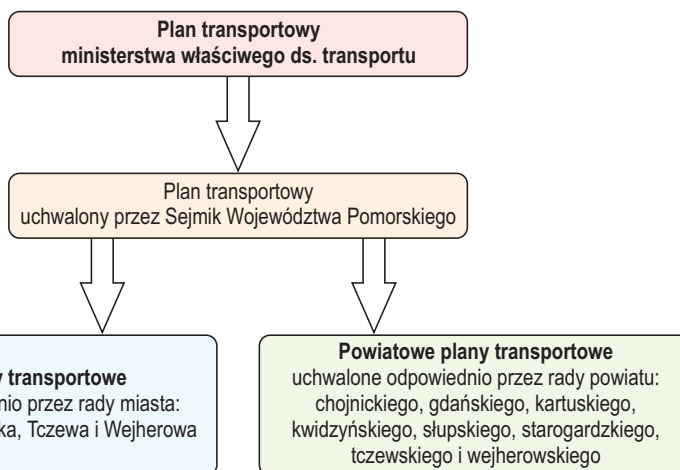
- ♦ negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian wprowadzanych do umowy z operatorem;
- ♦ ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- ♦ współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- ♦ analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- ♦ dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych;

- ♦ zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- ♦ administrowaniu systemem informacji dla pasażera.

Programowanie rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Planie zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w województwie pomorskim

W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego [5] określono główne cele i kierunki rozwoju tego transportu do 2025 r. Plan obejmuje przewozy o charakterze wojewódzkim, które mają w okresie objętym projekcją zapewnić racjonalny zakres usług transportu zbiorowego poprzez [5]:

- ❖ dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym zagwarantowanie odpowiedniej dostępności dla osób niepełnosprawnych;
- ❖ zaoferowanie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym;
- ❖ koordynację z krajowym planem transportowym i lokalnymi planami transportowymi w celu uzyskania spójnej sieci i zintegrowanych przewozów publicznego transportu zbiorowego (rys. 2);
- ❖ ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, zwłaszcza na obszarach przyrodniczo wrażliwych oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- ❖ uzyskanie odpowiedniej efektywności ekonomiczno-finansowej rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej;
- ❖ wykorzystanie istniejącej infrastruktury transportowej oraz jej modernizację i właściwe zagospodarowanie zajmowanych przez nią terenów w dostosowaniu do realizowanej obsługi przewozowej, wymagań dotyczących integracji i ochrony środowiska.



Rys. 2. Hierarchizacja planów transportowych w województwie pomorskim
Źródło: oprac. własne.

Pomimo intensywnego wzrostu motoryzacji plan transportowy zakłada utrzymanie do roku 2025, co najmniej na dotychczasowym poziomie, ogólnego podziału przewozów pasażerskich w województwie pomorskim oraz poprawę dostępności wewnętrznej województwa poprzez skrócenie czasu podróży pomiędzy regionalnymi i ponadregionalnymi ośrodkami osadniczymi i gospodarczymi. Kształtowanie sieci linii transportowych użyteczności publicznej dla wojewódzkich przewozów pasażerskich opiera się na założeniu, że:

- podstawowym środkiem transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich będzie transport kolejowy;
- regionalny transport autobusowy będzie pełnił rolę podstawową tam, gdzie nie ma transportu kolejowego, dowozowo-odwozową do i z węzłów integracyjnych oraz uzupełniającą w przypadku linii autobusowych równoległych do linii kolejowych tam, gdzie mają one małą częstotliwość kursowania;
- węzły integracyjne będą pełniły istotną rolę w wymianie pasażerów pomiędzy poszczególnymi środkami transportu (podsystemami transportu publicznego i indywidualnego).

W świetle przyjętych w planie założeń szacuje się, że w roku 2025 liczba podróży wzrośnie o 23%. Bez zdecydowanych działań ze strony władz samorządowych województwa udział podróżujących samochodami osobowymi wzrośnie z obecnych 73% do 78%, a udział podróżujących transportem zbiorowym spadnie z 27% do 22%.

W celu przeciwdziałania tej tendencji planuje się realizację konkretnych pakietów inwestycji transportowych dotyczących transportu zbiorowego:

- ♦ rewitalizację linii kolejowych ważnych dla spójności województwa (linie nr: 207 Grudziądz–Malbork, 211 Lipusz–Kościerzyna, 212 Lipusz–Bytów, 229 Lębork–Łeba, 405 Szczecinek–Ustka);
- ♦ rozwój systemu szybkiej kolei miejskiej (poprawa przepustowości odcinka Rumia–Wejherowo, elektryfikacja Pomorskiej Kolei Metropolitalnej);
- ♦ budowę i modernizację węzłów i infrastruktury integrującej podsystemy transportu zbiorowego i indywidualnego.



Tramwaj Bombardier NGT6-1006 na ul. Wały Jagiellońskie, Gdańsk (6.04.2014 r.).
Fot. M. Graff

Ponadto w planie określono minimalne i zalecane standardy związane z dostępnością przestrzenną i czasową wojewódzkiego publicznego transportu zbiorowego. Podstawowe standardy określone w planie transportowym obejmują: zakres czasowy realizacji usług w okresie doby, częstotliwość, czas dojazdu do celu w powiązaniu z odległością podróży, bezpośredniość podróży (bez przesiadek), dostępność miejsca siedzącego. Zaproponowane w wojewódzkim planie transportowym standardy przedstawiono z podziałem na:

- ❖ dni powszednie, soboty, niedziele i święta;
- ❖ obszar metropolii trójmiejskiej, Słupsk i obszary ciężące do stolic powiatów.

Ponadto w planie określono także minimalne i zalecane standardy dla kolei miejskiej na obszarze metropolii trójmiejskiej oraz zawarto zasady kształtowania standardów wyposażenia technicznego taboru i przystanków. Wskazano także na pożądane kierunki integracji publicznego transportu zbiorowego, w tym na potrzebę zmian w sposobie organizacji rynku poprzez utworzenie w 2017 r. Zarządu Transportu Regionalnego.

Programowanie rozwoju publicznego transportu zbiorowego na przykładzie wybranych planów transportowych odnoszących się do obszarów miejskich w województwie pomorskim

W województwie pomorskim do uchwalania planu zrównoważonego transportu miejskiego zobligowanych jest 5 miast: Gdańsk, Gdynia, Słupsk, Tczew i Wejherowo. Plany transportowe odnoszą się jednak nie tylko do obszaru tych miast, ale również do obszaru sąsiednich miast i gmin, na terenie których na mocy porozumień międzygminnych wyżej wymienione miasta zajmują się organizacją publicznego transportu zbiorowego.

W gdańskim planie transportowym [8] na lata 2014–2030 określono pożądany poziom usług odnoszących się do poszczególnych postulatów przewozowych. Rozwój gdańskiego transportu miejskiego ma zapewnić [8]:

- ❖ w odniesieniu do postulatu bezpośredniości – konsekwentną przebudowę układu linii, zmierzającą do zapewnienia wszystkich statystycznie istotnych i wyczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich;
- ❖ w odniesieniu do postulatu częstotliwości – bezwzględny priorytet w ruchu drogowym dla tramwajów oraz wprowadzenie priorytetu dla komunikacji autobusowej na najbardziej obciążonych trasach dowozowo-odwozowych do przystanków komunikacji tramwajowej i stacji kolejowych oraz wybranych połączeń bezpośrednich;
- ❖ w odniesieniu do postulatu dostępności – utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km², zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe, wprowadzenie komunikacji mini- i midibusowej do obszarów pozbawionych dotychczas obsługi publicznym transportem zbiorowym oraz dążenie do uzyskania od 2016 r. 100-procentowego wskaźnika udziału eksploatowanych pojazdów niskopodłogowych;
- ❖ w odniesieniu do postulatu informacji – unowocześnienie strony internetowej, wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu miejskiego i regionalnego w Internecie, wprowadzenie standardu wyposażenia docelowo wszyst-



Trolejbusy Solaris Trollino 12-3039 i MB 0405NE-3050 (zbudowany na bazie Mercedes-a 0405N) przy pl. Konstytucji w pobliżu Dworca Głównego, Gdynia (13.11.2010 r.). Fot. M. Graff

kich przystanków w elektroniczny System Informacji Pasażerskiej (SIP), a w pierwszej kolejności wszystkich przystanków węzłowych, dokończenie wymiany informacji w tramwajach, zwiększenie zakresu informacji eksponowanych w pojazdach (tablice lub wyświetlacze wewnętrzne z informacją o przebiegu trasy, kolejnych przystankach);

- ❖ w odniesieniu do postulatu kosztu – utrzymanie dotychczasowych relacji cen biletów okresowych do jednorazowych z możliwością zwiększenia cenowej atrakcyjności biletu okresowego;
- ❖ w odniesieniu do postulatu niezawodności – uzyskanie wskaźnika realizacji rozkładu jazdy mierzonego liczbą wykonanych kursów: 99,9–100,0%;
- ❖ w odniesieniu do postulatu prędkości – zwiększenie prędkości komunikacyjnej o minimum 5%;
- ❖ w odniesieniu do postulatu punktualności – zagwarantowanie udziału odjazdów opóźnionych do 3 min w przedziale od 5 do 7%, a udziału kursów przyspieszonych pow. 1 min. mniejszego niż 1%;
- ❖ w odniesieniu do postulatu rytmiczności – utrzymanie zasady rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii, jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy oraz dążenie do rytmicznych odjazdów także w ramach każdej z linii;
- ❖ w odniesieniu do postulatu wygody i bezpieczeństwa – uzyskanie wskaźnika przeciętnego wieku taboru w komunikacji autobusowej wynoszącego 6 lat i 100-procentowego udziału pojazdów z niską podłogą w komunikacji tramwajowej w 2017 r. oraz klimatyzacji i monitoringu przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu.

W części planu wskazującej na kierunki rozwoju transportu publicznego w Gdańsku i gminach ościennych znajduje się jedynie zapis, że kierunki rozwoju są podporządkowane strategii zrównoważonego rozwoju, stanowiącej zasadę kształtowania polityki komunikacyjnej, oraz specyfikacja uwarunkowań tego rozwoju. W dalszej części gdańskiego planu transportowego przyjęto określone założenia ekonomiczne związane z jego realizacją. Za optymalne uznano utrzymanie do 2030 r. wskaźnika odpłatności na poziomie 45–50%.

W Gdyni planem transportowym zostały objęte lata 2014–2025 [7]. Docelowy poziom realizacji usług został w tym planie również opracowany w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych. Pożądany poziom realizacji usług przewiduje [7]:

- ♦ w zakresie bezpośredniości – zapewnienie wszystkich statystycznie istotnych i wyczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich oraz utworzenie z komunikacji trolejbusowej kręgosłupa transportu publicznego w drogowym transporcie pasażerskim, a w przypadku ewolucji technicznej trolejbusu w kierunku nowoczesnego elektrobuse – powiązanie tras części linii transportu drogowego z przystankami kolei miejskiej;
- ♦ w zakresie częstotliwości – utrzymywanie wysokich standardów kursowania pojazdów na liniach uznanych za przynajmniej podstawowe w obsłudze komunikacyjnej;
- ♦ w zakresie dostępności – utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km², wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające, ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni, zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w windy przystankowe, przebudowę wybranych przystanków w sposób umożliwiający wjazd do pojazdów osób niepełnosprawnych na wózkach (bez konieczności używania rampy umieszczonej w pojazdach komunikacji miejskiej), wprowadzenie komunikacji midibusowej do obszarów pozbawionych dotychczas łatwo dostępnej obsługi publicznym transportem zbiorowym;
- ♦ w zakresie informacji – wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu miejskiego i regionalnego w Internecie, wprowadzenie dynamicznego Systemu Informacji Pasażerskiej na przystankach węzłowych i wybranych przystankach o dużym ruchu pasażerskim;
- ♦ w zakresie kosztu – utrzymanie dotychczasowych relacji cen biletów okresowych do jednorazowych z możliwością zwiększenia cenowej atrakcyjności biletu okresowego;
- ♦ w zakresie niezawodności – uzyskanie wskaźnika realizacji rozkładu jazdy, mierzonego liczbą wykonanych kursów na poziomie 99,9–100,0%;
- ♦ w zakresie prędkości – zwiększenie obecnego poziomu prędkości komunikacyjnej dzięki zapewnieniu priorytetu w ruchu drogowym komunikacji trolejbusowej i autobusowej;
- ♦ w zakresie punktualności – zapewnienie udziału odjazdów opóźnionych do 3 min do 10% na trasach o największym na-

teżeniu ruchu drogowego i mniejszego niż 0,3% udziału kursów przyspieszonych pow. 1 min;

- ♦ w zakresie rytmiczności – utrzymanie zasady rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy oraz dążenie do rytmicznych odjazdów także w ramach każdej z linii;
- ♦ w zakresie wygody – nieprzekraczanie maksymalnego zapewnienia (odpowiadającego 75% nominalnej zdolności przewozowej pojazdów), wyposażenie pojazdów w dodatkowe urządzenia zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania, w tym w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej.

W Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gdyni oraz miast i gmin objętych porozumieniami komunalnymi na lata 2014–2025 założono objęcie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej taryfą wspólnego biletu metropolitalnego oraz rozszerzenie obecnej oferty biletów metropolitalnych o kolejowo-komunalny i metropolitalny bilet 1-godzinny. Ponadto rozważana jest także możliwość rozszerzenia integracji biletowej w ramach biletów metropolitalnych o regionalne przewozy autobusowe.

Część gdyńskiego planu transportowego poświęcona kierunkom rozwoju transportu publicznego w Gdyni oraz w pozostałych miastach i gminach objętych planem jest bardziej rozwinięta w stosunku do zapisów gdańskiego planu transportowego. Zakłada się także, że rozwój publicznego transportu zbiorowego ma mieć charakter zrównoważony, ale wskazuje się – w nawiązaniu do europejskich i krajowych dokumentów programowych dotyczących transportu (Zielona Księga Transportu Miejskiego „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”, Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025, Krajowa Polityka Miejska i Regionalny Program Strategiczny „Mobilne Pomorze”) – kierunki tych działań. Ich celem ma być m.in. zapewnienie płynnego ruchu, zmniejszenie emisji spalin i hałasu, wykorzystywanie inteligentnych rozwiązań w transporcie miejskim (systemy pobierania opłat, systemy zarządzania ruchem pojazdów), zwiększenie dostępności poprzez zintegrowanie transportu (podsystemu autobusowego, tramwajowego, trolejbusowego i kolei miejskich oraz odpowiednio zlokalizowanych parkingów Park & Ride) oraz zapewnienie bezpiecznych i niezawodnych usług transportu miejskiego.

W gdyńskim planie założono także, że poziom odpłatności za usługi transportu zbiorowego nie będzie niższy niż 40%.

W słupskim planie transportowym na lata 2014–2025 kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego zostały także określone w nawiązaniu do postulatów przewozowych [6]. Docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych zakłada [6]:

- w zakresie bezpośredniości – zapewnienie wszystkich statystycznie istotnych i wyczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich oraz objęcie komunikacją miejską w jak największym zakresie przyległych miejscowości i wybranych miejscowości w obszarze do 10 km od granic miasta;
- w zakresie częstotliwości – utrzymywanie wysokich standardów kursowania pojazdów na liniach uznanych za przynajmniej podstawowe w obsłudze komunikacyjnej, zapewnianie pełnej rytmiczności odjazdów pojazdów różnych linii, obsługujących wspólnie ciągi komunikacyjne oraz stworzenie miejsc szybkich przesiadek w ważnych węzłach;
- w zakresie dostępności – utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km², wyposażenie budowanych i mo-



Tramwaj Pesa Swing 120Na-1038 na al. Armii Krajowej, Gdańsk (6.04.2014 r.). Fot. M. Graff

dernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające, ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni, przebudowę wybranych przystanków w sposób umożliwiający wjazd do pojazdów osób niepełnosprawnych na wózkach (bez konieczności używania rampy umieszczonej w pojazdach komunikacji miejskiej), zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe oraz budowę nowych przystanków w lokalizacjach odpowiadających potrzebom mieszkańców;

- w zakresie informacji – wprowadzenie dynamicznej informacji przystankowej informującej o rzeczywistych odjazdach pojazdów na dworcach i przystankach węzłowych, wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu miejskiego i regionalnego w Internecie (z uwzględnieniem telefonów komórkowych) oraz na przystankach węzłowych, w tym w rejonie dworca kolejowego i autobusowego, oraz zapewnienie kompletnej informacji o przesiadkach do środków transportu regionalnego w węzłach przesiadkowych;
- w zakresie kosztu – utrzymanie dotychczasowych relacji cen biletów okresowych do jednorazowych, przeprowadzenie przetargów na wybrane linie lub segmenty sieci (z dopuszczeniem firm małych i średnich);
- w zakresie niezawodności – uzyskanie wskaźnika realizacji rozkładu jazdy, mierzonego liczbą wykonanych kursów, powyżej 99,9%, sukcesywną wymianę taboru autobusowego w celu osiągnięcia średniego wieku taboru poniżej 8 lat;
- w zakresie prędkości – wzrost średniego poziomu prędkości komunikacyjnej autobusów, wprowadzenie priorytetów dla transportu publicznego w ruchu ulicznym, zapewnianie adekwatności do rozkładowych czasów jazdy, różnicowanie czasów jazdy w poszczególnych godzinach i dniach tygodnia (w zależności od możliwości technicznych taboru oraz ruchu ulicznego);
- w zakresie punktualności – udział odjazdów opóźnionych do 3 min do 10% na trasach o największym natężeniu ruchu drogowego, całkowite wyeliminowanie kursów przyspieszonych pow. 1 min oraz wykorzystywanie systemu GPS do bieżącej kontroli punktualności;
- w zakresie rytmiczności – utrzymanie zasady rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy, dążenie do rytmicznych odjazdów także w ramach każdej z linii;
- w zakresie wygody – systematyczną wymianę najstarszego taboru, nieprzekraczanie maksymalnego zapelnienia (odpowiadającego 75% nominalnej zdolności przewozowej pojazdów), wyposażenie pojazdów w dodatkowe urządzenia zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania, w tym w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, dostosowanie przystanków do potrzeb komunikacji miejskiej (perony, wiaty, zatoki).

W świetle zapisów Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2014–2024 dla miasta Słupska i gmin, które zawarły z miastem Słupsk porozumienie w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego, najważniejszym działaniem będzie wprowadzanie różnego rodzaju zachęt i priorytetów dla transportu publicznego oraz przemy-



Tramwaj Düwag N8C-NF-1120 (seria sprowadzona z Dortmundu w 2009 r. i zmodernizowana przez Modertrans Poznań) na al. Gen. Józefa Hallera, Gdańsk (13.11.2010 r.). Fot. M. Graff

ślanych ograniczeń dla transportu indywidualnego. Rezultatem takiego podejścia ma być zwiększenie liczby podróżnych korzystających z komunikacji miejskiej. W Słupsku i okolicznych gminach będzie także popularyzowana komunikacja rowerowa jako alternatywa dla komunikacji zbiorowej i samochodowej komunikacji indywidualnej. Rozwój ruchu rowerowego do poziomu powyżej 5% udziału w ruchu wewnątrzmięskim wymagać będzie budowy i wydzielenia systemu tras rowerowych, pozwalających na wygodne i bezpieczne poruszanie się po mieście, umożliwiające dotarcie do wszystkich istotnych celów ruchu, oraz budowy parkingów rowerowych w sąsiedztwie wybranych przystanków komunikacji miejskiej (parkingi Bike & Ride). Planowane są także działania w zakresie rozwoju ruchu pieszego, m.in. poprzez likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych, tworzenie dogodnych, najkrótszych dróg dla pieszych (oddzielonych od uciążliwości ruchu miejskiego wraz z atrakcyjnym otoczeniem wzdłuż ciągów pieszych), ograniczanie zajmowania przestrzeni pod parkingi wzdłuż najważniejszych ciągów pieszych, lokalizacja dogodnych, powiązanych z ciągami pieszymi, przystanków komunikacji miejskiej oraz tworzenie ciągów pieszo-jezdnich, na których piesi posiadają pierwszeństwo w ruchu, bez wydzielonych jezdni dla samochodów.

Istotnym kierunkiem rozwoju słupskiej komunikacji miejskiej będzie jej integracja w ramach całego systemu transportu publicznego, obejmującego również przewozy kolejowe i inne niż komunikacja miejska przewozy drogowe na obszarze miasta i okolicznych gmin, w celu podnoszenia atrakcyjności komunikacji zbiorowej oraz jej konkurencyjności w stosunku do transportu indywidualnego. Integracja ta ma nastąpić na poziomie infrastruktury, rozkładów jazdy i taryf.

W słupskim planie transportowym przyjęto także wariantowe założenia dotyczące wskaźnika odpłatności za usługi transportu zbiorowego w ostatnim roku objętym planowaniem. W sytuacji braku rozwoju systemu transportu zbiorowego ma on wynieść 35%, a jeżeli rozwój ten nastąpi – 47%, co oznacza utrzymanie tego wskaźnika na dotychczasowym poziomie.

Podsumowanie

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nałożyła na samorządy wojewódzkie oraz na gminy, powiaty i ich związki o odpowiedniej wielkości obowiązek opracowywania planów

transportowych. W województwie pomorskim jednostki samorządu terytorialnego z tego obowiązku wywiązały się. Poddane w niniejszym artykule analizie plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego spełniają ustawowe wymagania dotyczące struktury i zakresu planu. W każdym z nich dominującą część planu stanowi diagnoza różnorodnych warunkowań wpływających na kształtowanie się potrzeb transportowych i zachowania komunikacyjne użytkowników transportu. Część planistyczna jest mniej rozbudowana i szczegółowa. Zgodnie z ustawowym wymaganiem w każdym z planów założono realizację strategii zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego. W niewielkim zakresie w planach zdecydowano się na uwzględnienie konkretnych inwestycji transportowych. Może to wynikać m.in. ze zrealizowania dużych inwestycji związanych z rozwojem transportu do końca 2013 r. oraz ujmowania kluczowych inwestycji w innych regionalnych i miejskich dokumentach planistycznych.

Dominującym rozwiązaniem przyjętym w planach jest przyjęcie pożądanego standardów obsługi transportem zbiorowym. W tym kontekście za zasadne należy uznać parametryzację dokonywaną w nawiązaniu do postulatów przewozowych. Należy także podkreślić, że w świetle informacji przedstawionej w diagnozie, w szczególności w nawiązaniu do gdyńskich wyników badań marketingowych, wiele z postulatów przewozowych jest już od dawna zaspokajanych na wysokim, pożądanym przez pasażerów poziomie. To w znacznym stopniu determinuje możliwości projektowania rozwoju, bowiem wystarczające może być zapewnienie dotychczasowego wysokiego poziomu zaspokojenia potrzeb przewozowych przez transport zbiorowy. Niemniej jednak takie postulaty przewozowe, jak prędkość i niezawodność, dają szansę ciągłego udoskonalania oferty przewozowej i stanowią kluczowy element kreowania nowego popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego [2, s. 44–47].

Plan dla województwa merytorycznie różni się od planów miejskich ze względu na charakterystykę przewozów objętych projektowaniem, jednak we wszystkich planach zwraca się uwagę na konieczność preferowania rozwoju ekologicznego transportu zbiorowego. W rezultacie w planie wojewódzkim priorytetowo traktowane są połączenia kolejowe, w planie gdańskim – tramwajowe, a w planie gdyńskim – trolejbusowe. Mają one stanowić szkielet systemu transportowego w każdym z analizowanych obszarów. Różnicowany jest horyzont planowania; najkrótszy okres dotyczy Słupska – obejmuje lata 2014–2020, dłuższy, ale taki sam w przypadku województwa i Gdyni – lata 2014–2025; najdłuższy okres dotyczy Gdańska – są to lata 2014–2030.

Plany miejskie są do siebie podobne, zwłaszcza w części diagnostycznej. Największe różnice występują w odniesieniu do zasad planowania i planowanej oferty przewozów użyteczności publicznej oraz kierunków rozwoju, co wynika z konieczności uwzględnienia specyfiki każdego z obszarów.

Warto także zwrócić uwagę, że podejście do planowania wprost odnoszące się do wytycznych z ustawy o publicznym transporcie każe koncentrować się na transporcie zbiorowym. W rezultacie pomija się kwestię kształtowania pożądanego udziału w kształtowaniu mobilności miejskiej niezmotoryzowanego transportu indywidualnego. W tym kontekście, na tle zaprezentowanych planów, pozytywnie wyróżnia się plan transportowy dla Słupska, który wyznacza konkretne cele i działania, które mają przyczynić się do zwiększenia przemieszczeń realizowanych rowerem i pieszo.

Bibliografia:

1. Castells M., *Local and Global: Cities in the Network Society*, „Journal of Economic and Social Geography” 2002, No. 5 (93).
2. Dudek M., *Szynowa komunikacja zbiorowa jako czynnik rozwoju miasta i aglomeracji*, „Przegląd Komunikacyjny” 2011, nr 1–2.
3. Janecki R., Krawiec S., *Stymulowanie rozwoju transportu w polskich regionach przez środki finansowe Unii Europejskiej w nowym okresie programowania 2007–2013*, „Transport Miejski i Regionalny” 2007, nr 9.
4. Kłos-Adamkiewicz Z., *Plan mobilności jako narzędzie realizacji zrównoważonego rozwoju transportu w miastach*, „Logistyka” 2014, nr 2.
5. Uchwała nr 788/XXXVII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 lutego 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”.
6. Uchwała nr L/679/14 Rady Miejskiej w Słupsku w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2014–2024 dla Miasta Słupska i gmin ościennych, które zawarły z Miastem Słupsk porozumienie w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego”.
7. Uchwała nr XL/815/14 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gdyni oraz miast i gmin objętych porozumieniami komunalnymi na lata 2014–2025”.
8. Uchwała nr XLIX/1104/14 Rady Miasta Gdańska z dnia 27 lutego 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Gdańska na lata 2014–2030”.
9. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym: Dz. U. 2011, Nr 5, poz.13 i Nr 228, poz. 1368.
10. Witkowski J., Rodawski B., Kołakowski T., *Uproszczona metodyka diagnozowania popytu i jakości transportu zbiorowego w dużych aglomeracjach miejskich*, „Transport Miejski i Regionalny” 2011, nr 2.

Autor:

dr **Hubert Kołodziejki** – Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej

Designing public transport development plans for transport on the example of the Pomorskie province

The dynamic development of individual motorisation causes a decrease in the number of passengers using public transport and a decline in the profitability of the communication lines. As a result, carriers providing services on a commercial basis are forced to rationalize the services offered, including the elimination of unprofitable links. The public transport is increasing the level of financial subsidies from the budgets of local governments. In this context, more and more often the question is asked about the future of public transport and a strategy that will ensure the sustainable development of the transport system: local, regional and national. The answer to this question requires the definition of the desired level of modal split between different modes of transport and the development of long-term transport plans, defining how this objective will be achieved.