

Droga, to też usługa

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: piątek, 16, maj 2014 00:00
Jarosław Komża
Odśloni: 1812

Przestańmy myśleć odcinkami, a zacznijmy siecią. Planujmy usługi transportowe z uwzględnieniem popytu na nie. To główne przesłania drugiego spotkania grupy wymiany doświadczeń w zarządzaniu lokalnym sektorem usług transportowych, zorganizowanej przez Związek Powiatów Polskich dla samorządów powiatu gorlickiego i powiatu zawierciańskiego.

- *Droga to też usługa. Jest ofertą dla użytkownika, żeby mógł się przemieścić. Planowanie usług transportowych, czy to przewozów autobusami szkolnymi, czy to przebudowy nawierzchni i budowy nowych dróg, musi uwzględniać popyt na te usługi, w tym przede wszystkim trendy demograficzne* – mówił zebranych samorządowcom moderator grupy, Jan Friedberg.

Jakie szacować popyt na usługi transportowe?

Przyjmuje się, że tzw. motywacji przemieszczania się ludzi jest siedem: dom-praca, praca-dom, dom-nauka, nauka-dom, dom-inne, inne-dom. Natomiast wielkość popytu na usługi transportowe kształtowana jest przez trzy główne czynniki: (a) demografię (głównie migracje), (b) poziom ekonomiczny, (c) dojazdy.

- (a) Moderator grupy przedstawił uczestnikom wskaźniki demograficzne ilustrujące sytuację na obu obszarach funkcjonalnych (zawierciańskim i gorlickim). Nawiązał w ten sposób do pierwszego dnia warsztatów, gdy zaproszony ekspert - Janusz Szewczuk, prezes Stowarzyszenia Rozwoju Gospodarczego Gmin - przedstawił zarówno światowe, ogólnoeuropejskie i polskie trendy demograficzne oraz korzystając z autorskiego narzędzia „Monitora rozwoju” zaprezentował i omówił wybrane wskaźniki dla poszczególnych samorządów obu obszarów, komentując ich wpływ na sytuację ekonomiczną gmin i powiatów.
- (b) Jan Friedberg w badaniu drugiej zmiennej kształtującej poziom popytu na usługi transportowe - poziomu ekonomicznego - zaproponował skorzystanie, oprócz danych GUS, z *Wskaźnika Lokalnego Rozwoju Społecznego (Local Human Development Index – LHDI)*, opracowanego przez ekspertów Programu Narodów Zjednoczonych ds. Rozwoju (UNDP). Następnie zaprezentował i omówił wybrane wielkości składowych tego wskaźnika dla obu obszarów funkcjonalnych.
- (c) Dla oszacowania wielkości ostatniego czynnika kształtowania popytu na usługi transportowe - dojazdów - można wykorzystać model składający się z kilku zmiennych: $R_{obl.}$ (tzw. ruchliwość obligatoryjna – liczba podróży dziennie) * $L_{obl.}$ (liczba ludności w podróży obligatoryjnych) + $R_{poz.}$ (tzw. ruchliwość pozostała - liczba podróży dziennie) * $L_{poz.}$ (liczba ludność w podróży pozostałych). Źródłem danych do modelu mogą być zasoby GUS lub bezpośrednie badania.

Jakimi kryteriami wybieramy przedsięwzięcia transportowe?

Proponując zebranych samorządowcom definiowanie projektów z punktu widzenia potrzeb użytkownika, moderator grupy przeprowadził dyskusję wśród uczestników na temat stosowanych kryteriów wybierania przedsięwzięć transportowych do realizacji. Wśród zgłoszonych przez uczestników kryteriów pojawiły się: zobowiązania wynikające z projektów współpracy transgranicznej; interes społeczny, np. chodniki przy drogach do szkoły i kościołów; oddziaływanie na władze lokalną różnych grup interesu; bazy danych, np. metryki dróg, monitorujące ich stan techniczny; tzw. zamrażarka, czyli lista zadań wcześniej planowanych, ale z różnych przyczyn niezrealizowanych.

Warsztaty grupy odbyły się w dniach 14-15 maja w Zawierciu.