**Standardy usług transportowych**

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: niedziela, 30, sierpień 2015 00:00
Barbara Łączna
Odsłony: 1999

Korzystnie jest ustalić zbiór standardów dla różnych usług oferowanych przez system transportowy, zarówno w transporcie indywidualnym, jak i publicznym, gdyż pozwala to odróżniać sytuacje problemowe od zadowalających i kontrolować zbliżanie się do osiągania celów.

Przyjęcie standardów wymaga dobrego przemyślenia, gdyż z jednej strony ich osiąganie wiąże się z kosztami, z drugiej pozwala kwantyfikować efekty – ważne więc, żeby standardy były formułowane w formie mierzalnej. Standardy mogą być przyjmowane w postaci kroczącej, dla przykładu do roku 2016 zamierza się osiągnąć jakiś standard (na przykład 5 pasażerów stojących na metrze kwadratowym podłogi autobusu w szczycie komunikacyjnym), a w następnym okresie standard lepszy (na przykład w roku 2018: 4 pasażerów – czyli wygodniej). Poprawa standardu podanego w przykładzie wiązałaby się z wydatkami inwestycyjnymi potrzebnymi na dokupienie taboru.
Przyjęte standardy powinny podlegać okresowej weryfikacji, gdyż zmieniają się okoliczności, rozwiązania techniczne możliwe do zastosowania, oczekiwania i poglądy.

Przykłady takich standardów (przyjęte wartości oczywiście mogą być inne):

- Wszystkie drogi powiatowe o nawierzchni twardej; miarą osiągnięcia tego standardu będzie procent długości dróg spełniających ten wymóg
- Dostosowanie sieci dróg powiatowych do nacisków 100 kN na oś pojedynczą, a wybranych dróg do nacisków 115 kN; miarą osiągnięcia tego standardu będzie procent długości dróg należących do tej sieci, spełniających ten wymóg
- Wybrana sieć dróg gminnych o nawierzchni twardej; miarą osiągnięcia tego standardu będzie procent długości dróg należących do tej sieci, spełniających ten wymóg
- Jakość usług oferowanych przez drogi zamiejskie, mierzona poziomem swobody ruchu szczytowego; sytuacja docelowa – poziom swobody ruchu na nowych drogach wyższych klas nie gorszy niż C, a przy ich przebudowie D, na nowych drogach niższych klas nie gorszy niż D, a przy ich przebudowie E; miarą osiągnięcia tego standardu będzie procent długości dróg spełniających podane wymagania
- Jakość usług oferowanych przez skrzyżowania, mierzona poziomem swobody ruchu szczytowego; sytuacja docelowa – poziom swobody ruchu na nowych skrzyżowaniach nie gorszy niż II, a przy ich przebudowie III; miarą osiągnięcia tego standardu będzie procent liczby skrzyżowań spełniających podane wymagania
- Bezpieczeństwo ruchu, mierzone liczbą ofiar wypadków (zabitych i rannych) na terenie powiatu w ciągu roku; wartość docelowa to X ofiar (to na razie – po osiągnięciu tego standardu zmniejszy się wartość X, zmierzając do zera); miarą osiągnięcia tego standardu będzie stosunek X do rzeczywistej liczby ofiar, wyrażony w procentach
- Promień dostępności do drogi twardej; wartość docelowa to np. gdy 90 % ludności gminy ma nie więcej niż 800 m do drogi twardej; miarą osiągnięcia tego standardu będzie procent ludności zamieszkującej nie dalej niż 800 m od drogi twardej
- Czas dojazdu w wyróżnionych relacjach; wartość docelowa to np. gdy 100 % uczniów dociera do szkoły w czasie do 30 minut (wliczając w to czas dojścia do przystanku gimbusa, czas oczekiwania i czas jazdy); miarą osiągnięcia tego standardu będzie procent uczniów docierających do szkoły w podanym czasie (w ciągu roku szkolnego albo w okresach zimowych itp.)
- Częstotliwość kursowania komunikacji autobusowej w wybranych relacjach (np 20 minut w okresach szczytów, 1 godzina poza szczytami); miarą osiągnięcia tego standardu będzie procent


Phoca PDF

relacji spośród wyróżnionych, w których występuje podana częstotliwość
- Udział kursów autobusów odbytych punktualnie; wartość pożądana przejściowo to na przykład 97 %, docelowo 99,5 % (z pominięciem okresów klęsk żywiołowych); miarą osiągnięcia tego standardu będzie procent kursów odbytych punktualnie w okresie analizy (z reguły w ciągu roku)
- Miejsca postojowe dla samochodów i rowerów przy obiektach przyciągających interesantów lub odwiedzających, takich jak urzędy, przychodnie, sklepy, zakłady usługowe, szkoły, kościoły, cmentarze na terenie gminy (bezpiecznie usytuowane, utwardzone, odwodnione, z dobrym dojściem, wystarczająco pojemne – stosownie do potrzeb); miarą osiągnięcia tego standardu będzie procent obiektów wyposażonych w takie miejsca postojowe
- Przystanki komunikacji publicznej – dogodnie i bezpiecznie usytuowane, z dobrym dojściem, utwardzonym peronem, dobrze widoczną i szorstką krawędzią peronu, z wiatą estetyczną i odporną na akty wandalizmu, z ławeczką, z oświetleniem w porze nocnej i dobrze widocznym rozkładem jazdy, z monitoringiem, sprzątnięte i odśnieżone; miarą osiągnięcia tego standardu będzie procent przystanków urządzonych w podany sposób. Na przystankach rzadko odwiedzanych można na przykład zapewnić oświetlenie energooszczędnymi źródłami światła, zasilanymi z baterii słonecznych, uruchamianymi czujnikami obecności
- Tabor autobusowy o pojemności dostosowanej do potrzeb (przykładowe standardy w tym zakresie podano na początku tego rozdziału), zapewniający ułatwienia we wsiadaniu i wysiadaniu, również dla osób mniej sprawnych, czysty, wyposażony w ogrzewanie i klimatyzację, w monitoring, w informację o trasie i przystankach oraz o planowanym czasie dojazdu; miarą osiągnięcia tego standardu będzie procent autobusów wyposażonych w podany sposób
- Przejezdność dróg w okresie zimowym, mierzona iloczynem długości dróg nieprzejezdnych przez okres nieprzejezdności w godzinach w ciągu roku albo liczbą ludności w miejscach, do których drogi były nieprzejezdne przez więcej niż X godzin; wartość docelowa – zero, przejściowo można przyjąć wartość większą; miarą odchylenia od tego standardu będzie (na przykład) zsumowana liczba osób w miejscach, do których drogi były nieprzejezdne przez więcej niż X godzin, pomnożona przez rzeczywisty czas w godzinach nieprzejezdności drogi pomniejszony o X (gdzie X to normatywny czas przywrócenia przejezdności, może on być różny na drogach o różnym znaczeniu)

Ze względu na nakłady potrzebne na realizację standardów usług oferowanych przez system transportu, zespół standardów powinien zostać zawarty w oficjalnym dokumencie (np. dotyczącym polityki transportowej) i zaaprobowany przez radę (gminy, powiatu). Zasadny jest okresowy przegląd osiągania tych standardów, na przykład w sprawozdaniu władz (gminy, powiatu) z realizacji polityki transportowej.

*Źródło: Marek Więckowski, Łukasz Dąbrówka, Grzegorz Dziarski, Podręcznik do modelu formalno-organizacyjnego usprawnienia usług publicznych świadczonych przez jednostki samorządu terytorialnego w dziedzinie tran*sportu, 2014.



Phoca PDF