

W latach 1999–2007 miasta powstrzymały wcześniejszą degradację publicznego transportu pasażerskiego, podnosząc jednocześnie niektóre standardy jakościowe usług. Władze samorządowe miast, poprzez prace modernizacyjne i inwestycyjne, poprawiły stan techniczny części istniejących dróg i obiektów inżynierskich. Przyniosło to poprawę jakości przestrzeni publicznej.

Badania SAS w zakresie transportu realizowane od 1999 r. (w odniesieniu do gmin miejskich i miejsko-wiejskich) stanowią próbę rejestrowania zmian wybranych podsystemów i elementów transportu miast. Na ich podstawie ma powstać zbiór danych, który dzięki swemu zakresowi będzie stanowił największą informację statystyczną o transporcie miejskim w kraju. Szczególnie wartościowe są wielkości dotyczące liczby dróg poszczególnych kategorii administracyjnych, liczby tras, linii, punktów obsługi podróżnych w publicznym transporcie pasażerskim (autobusowym i tramwajowym), liczby wypadków i ich skutków oraz odnoszące się do poziomu motoryzacji indywidualnej.

Badanie SAS-transport obejmuje następujące zagadnienia:

- układ drogowy miasta (dane dotyczące m.in. długości dróg poszczególnych kategorii i powierzchni zajętej przez drogi i pasy drogowe, liczby skrzyżowań, wartości majątku drogowego, nakładów finansowych na utrzymanie, remonty i inwestycje układu drogowego),
- transport samochodowy (liczba pojazdów samochodowych, parkingi, zachowania komunikacyjne),
- wypadki drogowe w mieście,
- zbiorowy transport pasażerski miasta (komunalny autobusowy transport pasażerski, autobusowy transport pasażerski prywatny i pozostały, transport tramwajowy oraz kolejowy transport pasażerski).

Mimo licznych ograniczeń, w ostatnich latach w miastach, wykonywanych jest bardzo wiele zadań, które zapewne wniosą nową i lepszą jakość w funkcjonowaniu transportu miejskiego. Gruntownej modernizacji i dostosowaniu do potrzeb użytkowników jest poddawana już istniejąca infrastruktura transportowa (np. szybkie tramwaje). Modernizacja obejmuje też budowę nowych połączeń drogowych, w tym obwodnic. Poprawiana jest jakość pasażerskiego transportu publicznego poprzez wymianę taboru, nowe technologie informacji dla podróżnych, wprowadzanie zintegrowanych biletów na różne środki transportu oraz systemów biletowych ułatwiających pasażerom dokonywanie opłat za przejazdy, np. bilety elektroniczne. Wdrażane są nowe technologie sterowania ruchem drogowym itd. To tylko niektóre pozytywne przykłady przekształceń dokonywanych przez samorzady miast w sektorze transportu.

Prace związane z rozszerzaniem ilości modernizowanych ulic, tras tramwajowych, przystanków, parkingów powodują czasowe trudności w poruszaniu się po miastach (wprowadzane są zmiany w organizacji ruchu, zwiększa się zatłoczenie dróg miejskich, pojazdy publicznego transportu pasażerskiego mają zmienione trasy przejazdu itp.), ale wszyscy ponosimy konsekwencje realizowanej poprawy stanu transportu w miastach i poza nimi.

### **Obiektywizacja ocen usług**

SAS jako narzędzie monitorowania usług publicznych w miastach dostarcza co roku wiele informacji, które mogą służyć obiektywizacji ocen usług transportowych oraz stać się pomocne w systemowym zarządzaniu transportem. Miasta powinny mierzyć usługi, aby mieć obiektywną ocenę sytuacji, tzn. wiedzieć, jakie są rzeczywiste parametry techniczne dróg miejskich, i na tej podstawie decydować o

potrzebnych środkach finansowych, np. na poprawę parametrów technicznych zgodnych z wymaganiami. Nie w każdym przypadku ograniczenia finansowe są powodem utrudnień w transporcie miejskim. Nieraz przyczyną jest brak wiedzy o systemie transportowym.

Pracownicy samorządowi zajmujący się transportem często zauważają, że wyniki pomiarów mają zdecydowanie większą przydatność w zarządzaniu od ogólnych przekonań i ocen. Samorzady miast i konsumenci usług transportowych powinni być zainteresowani jednoznacznym i przejrzystym pomiarem świadczonych usług. W obecnym czasie szanse na poprawę transportu w miastach stwarzają europejskie fundusze strukturalne.

### Wnioski z badań (1999–2007)

Z realizowanych w latach 1999–2007 badań w zakresie transportu wynikają następujące wnioski:

- gęstość dróg i ulic w miastach nie uległa zasadniczym zmianom. Wyjątek stanowią drogi rowerowe, które mają charakter nie tylko rekreacyjny, ale również służą codziennemu przemieszczaniu się mieszkańców, co skutecznie wpływa na poprawę cech środowiskowych transportu miejskiego (transport zrównoważony);
- wzrastają nakłady finansowe na inwestycje drogowe. W 2007 r. w badanych miastach średnia wielkość nakładów wynosiła 142 tys. zł na km drogi (w 2000 r. średnia wartość tego wskaźnika w grupie miast uczestniczących w badaniu wynosiła 33 tys. zł). Obserwowany przyrost nakładów ogółem, mimo że wyraźny, nie gwarantuje przy tym tempie wzrostu zmniejszenia dysproporcji pomiędzy stanem infrastruktury drogowej, a wymaganiami wynikającymi z rozwoju transportu drogowego w miastach. Każda edycja badań przynosi informacje, że nakłady finansowe kierowane z różnych źródeł na drogi miejskie są zbyt niskie w stosunku do potrzeb. Bardzo istotny jest udział finansowania zadań drogowych z funduszy UE. Średni udział nakładów finansowych z Europejskich Funduszy Strukturalnych w ogólnych nakładach z budżetu państwa i samorządów na drogi w miastach objętych badaniem SAS w 2007 r. wynosił 30 proc., przy czym istnieją miasta (Poznań, Gdynia, Szczecin, Gdańsk), gdzie ten udział przekroczył 100 proc.;
- po ustabilizowaniu się w latach 1999–2004 wskaźników motoryzacji na poziomie średnio 290 samochodów osobowych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców, w latach 2004–2007 zwiększyła się wyraźnie dynamika wzrostu tego wskaźnika, osiągając w 2007 r. poziom około 400 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców. Ten wzrost ma związek z dobrą koniunkturą gospodarczą w tym okresie. Zwiększony udział transportu samochodowego w realizacji potrzeb transportowych wynika również z nadal mało atrakcyjnej oferty zbiorowego transportu pasażerskiego, szczególnie dla osób, które wyemigrowały z dużych miast na przedmieścia;
- w miastach, które systematycznie prowadzą pomiary SAS, zaobserwować można spadek ilości wypadków drogowych w przeliczeniu na 1000 pojazdów. W grupie miast, które brały udział w badaniu w 2000 i 2007 r., wartość tego wskaźnika spadła z 4,2 do 2,3;
- gęstość tras autobusowych w miastach uczestniczących w badaniach za 2007 r. wynosiła średnio 1,27 km/km<sup>2</sup> i była zdecydowanie niższa od wymagań (wynoszących 2,0–2,5 km/km<sup>2</sup> w miastach, a w strefach centralnych dużych miast do 3,5 km/km<sup>2</sup>). Jest to potwierdzenie stanu z wcześniejszych lat. Wyższe są natomiast wskaźniki gęstości linii autobusowych – średnia wartość wynosi 3,51 km/km<sup>2</sup>, co oznacza prowadzenie wielu linii po tych samych trasach. Powoduje to wyraźne ograniczenia w dostępności do usług autobusowego publicznego transportu pasażerskiego, spowodowane niewielkim i nierównomiernym pokryciem miast trasami autobusowymi. W latach realizacji projektu SAS gęstość tras nie ulegała większym zmianom;

- spada prędkość poruszania się pojazdów komunikacji autobusowej, co powoduje wydłużenie czasu podróży;
- średnie nakłady ogółem na 1 pasażera w transporcie autobusowym w 2007 r. wyniosły 1,84 zł, udział dotacji z budżetów miast w ogólnych nakładach wynosił około 41 proc., natomiast koszt 1 wozokilometra – 5,43 zł (dla tramwajów koszt ten wynosi 7,07 zł);
- istnieje potrzeba zwiększenia gęstości tras i linii tramwajowych, głównie w strefach centralnych dużych miast. Umożliwi to uwolnienie tych stref z transportu autobusowego i ograniczenie transportu dla samochodów;
- prędkość eksploatacyjna tramwajów jest niewielka (w 2007 r. wyniosła średnio 14,95 km/h, w poprzednich latach od 15,31 do 17,71 km/h przy braku jakichkolwiek trendów), mniejsza od autobusów. Biorąc pod uwagę ilość pasażerów, którzy mogą podróżować tramwajami, każde, nawet niewielkie podniesienie tej prędkości, to skrócenie czasu podróży i oszczędność czasu pasażerów. W polskich miastach, gdzie trasy tramwajowe często wbudowane są w jezdnie ulic, możliwości zwiększenia prędkości są niewielkie, chociaż możliwe poprzez urządzenia zabezpieczenia ruchu drogowego i priorytety w ruchu dla tramwajów;
- brakuje zintegrowanych strategii na rzecz zrównoważonego transportu miejskiego.

O funkcjonowaniu działu transport w odniesieniu do szczebla powiatowego pisaliśmy [tutaj](#)