

OCENA INTERWENCJI PUBLICZNEJ W OBSZARZE TRANSPORTU MIEJSKIEGO

**Krzysztof
Grzelec**

**Politechnika
Gdańska**

PRZESŁANKI INTERWENCJI PUBLICZNEJ W TRANSPORCIE MIEJSKIM

Przesłankami interwencji publicznej w transporcie miejskim są:

- **użyteczność publiczna transportu miejskiego** – zadania własne gminy, określone w art. 7 ust.1 ustawy o samorządzie gminnym, których celem jest bieżące i nieprzerwane zaspokajanie zbiorowych potrzeb ludności w drodze świadczenia usług powszechnie dostępnych;
- **polityka transportowa** – zrównoważony rozwój transportu na obszarach zurbanizowanych;
- **polityka społeczna** – zapewnienie minimalnego oczekiwanego poziomu mobilności.

ZAKRES INTERWENCJI PUBLICZNEJ

Interwencja publiczna w transporcie miejskim obejmuje:

- budowę, modernizację i utrzymanie infrastruktury;
- zarządzanie ruchem, w tym ograniczenia w swobodzie użytkowania samochodów osobowych i priorytet w ruchu dla transportu publicznego, ruchu pieszego i rowerów;
- zakupy taboru;
- refundację ulg (transport kolejowy);
- dopłaty do usług nierentownych
- etatyzację – powoływanie własnych przedsiębiorstw przewozowych.

OCENA WYBRANYCH ASPEKTÓW INTERWENCJI PUBLICZNEJ W POLSCE (1/2)

- konieczność zmiany zasad finansowania procesów zarządzania infrastrukturą transportową z modelu budżetowego na model zgodny z założeniami asset management z elementami modelowania informacji o obiektach budowlanych (BIM) i analizą key performers indicator (kluczowych wskaźników efektywności (wydajności));
- różne zasady interwencji publicznej w sferę eksploatacji transportu publicznego stanowią barierę dla integracji tego transportu (np. refundacja ulg);
- wzrost wydatków na zakup nowoczesnego taboru powoduje wzrost kosztów transportu miejskiego (amortyzacja), jednocześnie obserwuje się tendencję do zwiększania uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych zmniejszających przychody z biletów – ten proces nakręca spiralę wydatków budżetowych na transport;

OCENA WYBRANYCH ASPEKTÓW INTERWENCJI PUBLICZNEJ W POLSCE (2/2)

- zahamowanie w rezultacie wdrożenia rozporządzenia WE 1370/2007 i ustawy o publicznym transporcie zbiorowym procesów intensyfikowania konkurencji przyczynia się do utrwalania niekorzystnych, z punktu widzenia kosztów, struktur rynku w transporcie miejskim, w którym dominujący udział mają przewoźnicy komunalni stanowiący własność gmin;
- błędne przekonanie władz samorządowych, że utrzymywanie własnych operatorów jest warunkiem korzystania z dofinansowywania unijnego w projektach dotyczących transportu miejskiego i że zarządzanie takimi podmiotami jest efektywniejsze z punktu widzenia polityki transportowej i społecznej.

METODYKA BADANIA EFEKTYWNOŚCI INTERWENCJI PUBLICZNEJ – WYBRANE ASPEKTY (1/3)

- liczba pasażerów jako wskaźnik realizacji projektów unijnych – liczba pasażerów nie odzwierciedla efektów z punktu widzenia polityki transportowej zrównoważonego rozwoju, ponieważ wzrost liczby pasażerów może wystąpić w rezultacie zmian w ofercie przewozowej powodującej wzrost liczby przesiadek, co z kolei może być odczuwane przez część pasażerów jako pogorszenie jakości – w rezultacie pomimo wzrostu zarejestrowanego zwiększenia liczby pasażerów może zmniejszyć się udział tego transportu w przewozach;
- modal split – wymaga prowadzenia badań po zakończeniu każdego większego projektu lub cyklicznych badań co 2-3 lata (Gdynia);

METODYKA BADANIA EFEKTYWNOŚCI INTERWENCJI PUBLICZNEJ – WYBRANE ASPEKTY (2/3)

- kompleksowa ocena efektywności interwencji publicznej łącząca oceną ilościową i jakościową – wskaźniki (satysfakcji) zadowolenia klientów;
- niedoskonałość metod badawczych – bariery:
 - dobór próby badawczej (próby losowe, warstwowe, random route, itp.);
 - realizacja próby (inne miejsce zameldowania inne miejsce zamieszkania, ograniczona dostępność określonych segmentów);
 - kontrola badań;

METODYKA BADANIA EFEKTYWNOŚCI INTERWENCJI PUBLICZNEJ – WYBRANE ASPEKTY (3/3)

- brak w pełni kompleksowych działań łączących politykę inwestycyjną z kształtowaniem oferty przewozowej zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców (zwłaszcza z rankingiem postulatów przewozowych) – prowadzi to do nieefektywnego wykorzystania rezultatów inwestycji infrastrukturalnych (np. ITS bez priorytetu w ruchu dla pojazdów transportu publicznego) i taborowych (nowoczesne pojazdy o wysokim komforcie podróży eksploatowane w ramach oferty niespełniającej podstawowych postulatów związanych z czasem podróży).