

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
SUBREGIONU ZACHODNIEGO WOJEWÓDZTWA
ŚLĄSKIEGO**



**RAPORT Z PRZEPROWADZONYCH WARSZTATÓW
PRAWNYCH DLA INTERESARIUSZY**

Kraków, październik 2023 r.



Wykonawca:
VIA VISTULA Sp. z o.o.
ul. Nowowiejska 35/5
30-052 Kraków



Zamawiający:
Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego
Województwa Śląskiego
Ul. Rudzka 13C
44-200 Rybnik



Sfinansowano w ramach reakcji Unii Europejskiej na pandemię COVID-19

Spis treści

1	Wstęp	6
1.1	Scenariusz wywiadu FGI – z mieszkańcami/NGO	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
1.2	Scenariusz wywiadu FGI – z mieszkańcami i JST	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
2	Wyniki	8
2.1	Wywiad 1	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
2.2	Wywiad 2	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
2.3	Wywiad 3	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
2.4	Wywiad 4	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
2.5	Wywiad 5	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
2.6	Wywiad 6	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
2.7	Wywiad 7	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.

1 Wstęp

W ramach prac związanych z tworzeniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Zachodniego przewidziane zostały warsztaty dla przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego będących członkami Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego, a także innych interesariuszy powiązanych z kreowaniem systemu transportowego na obszarze.

Warsztaty odbyły się w dniu 28 czerwca 2023 r. w Zabytkowej Kopalni „Ignacy” w Rybniku.

Ze strony Wykonawcy wzięli udział: Bartłomiej Wiertel, Mateusz Szpórńóg, Wiktor Wlazły, Szymon Ściga, a także zaproszony ekspert prof. dr hab. Wiesław Starowicz.

W warsztatach wzięło udział 26 przedstawicieli interesariuszy.

W pierwszej części przedstawiciele Wykonawcy zaprezentowali:

- aktualny etap prac nad SUMP,
- dobre praktyki zagraniczne i krajowe z zakresu integracji systemu transportu,
- możliwości prawne w zakresie tworzenia struktur prawnych (związki JST, porozumienia JST) a także finansowania transportu zbiorowego.

Druga część spotkania została przeprowadzona w formie warsztatów, gdzie uczestnicy podzieleni na 5-6 osobowe grupy (składające się z przedstawicieli różnych JST) pracowali nad dwiema sekcjami tematycznymi:

- DIAGNOZA – w trakcie której każda z grup miała wskazać aktualne problemy z zakresu integracji między samorządami w kontekście transportu publicznego w oparciu o pytania problemowe:
 1. Określenie istniejących struktur zarządzania systemem transportowym w poszczególnych JST z obszaru Subregionu Zachodniego (organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (PTZ), zarządcy dróg, zarządzający ruchem, obsługa zadań inwestycyjnych, planowanie przestrzenne, związki gmin/powiatów/powiatowo-gminne).
 2. Jak wygląda dziś poziom współpracy w kwestiach zarządzania systemem transportowym? A w kwestiach planowania przestrzennego? (przepływy informacji, uzgadnianie, wspólna wizja)
 3. Określenie wad i zalet obecnych struktur zarządzania systemem transportowym w obszarze Subregionu Zachodniego – w ujęciu lokalnym (np. współpraca między poszczególnymi komórkami w ramach jednej JST) i w ujęciu subregionalnym (współpraca z innymi JST).
 4. Wskazanie przyczyn i przesłanek, które skutkują obecnym stanem rzeczy (historia organizacji transportu publicznego na obszarze Subregionu Zachodniego od czasu transformacji ustrojowej) – jakie były przyczyny odejścia z MZK Jastrzębie-Zdrój przez Rybnik i Wodzisław-Śląski.
 5. Jak stan obecny wpływa na postrzeganie funkcjonowania systemu transportowego przez mieszkańców?
- PROJEKT – w trakcie której każda z grup miała wskazać proponowane rozwiązania problemów zidentyfikowanych w sekcji „DIAGNOZA”, a także w oparciu o pytania problemowe:

1. Czy JST są w stanie/chcą podjąć się zintegrowanego zarządzania systemem transportowym na obszarze Subregionu Zachodniego?
2. Kto powinien w pierwszej kolejności się integrować z kim – biorąc pod uwagę istniejące powiązania funkcjonalne? W jakim zakresie kompetencji? (organizacja PTZ, wspólne zarządzanie drogami i inwestycjami, planowanie przestrzenne).
3. Co należałoby zrobić aby JST czuły odpowiedzialność za wspólne zarządzanie systemem transportowego? Jakie są przeszkody? (brak kompetencji, kwestie finansowe, brak poczucia wspólnego celu i współpracy, poczucie bycia słabszym, wcześniejsze negatywne doświadczenia, inne) .
4. Wspólny bilet – czy jest możliwy? Tylko w ramach komunikacji autobusowej lokalnej, czy także kolejowej? Czy kolej może pełnić istotną rolę w obsłudze połączeń subregionalnych, czy powinny być one zapewnione autobusami?
5. Jak organizacyjnie powinno wyglądać zintegrowane zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym? Wykorzystanie istniejących struktur (np. MZK Jastrzębie-Zdrój, Komunikacji Miejskiej Rybnik Sp. z o.o., Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego, nowej dedykowanej instytucji).
6. Jak może/powinien wyglądać udział poszczególnych JST we współfinansowaniu organizacji systemu transportowego?
7. Jakie działania „miękkie” JST są w stanie podejmować wspólnie zanim zawiązane zostaną oficjalne struktury (np. jedna aplikacja, wspólna informacja pasażerska o przewozach, wspólne akcje promocyjne)

Po każdej z części dokonywano podsumowania prac grupowych, w formie prezentacji udzielonych odpowiedzi i wniosków na forum.



Fotografia 1 Uczestnicy warsztatów w trakcie pracy grupowej

2 Wyniki

Zestawienie odpowiedzi uczestników (zachowana pisownia oryginalna, w przypadku dopisków redakcyjnych związanych z kontekstem zastosowano *kursywę*):

DIAGNOZA
<ul style="list-style-type: none"> • Struktury zarządzania: <ul style="list-style-type: none"> a. Porozumienie małej gminy z dużą gminą b. Związek międzygminny i porozumienia z innymi jst c. Na obszar danej gminy „wjeżdża” wielu organizatorów z różnymi taryfami, rozkładami itp., mimo że ta gmina jest członkiem związku międzygminnego • W przeszłości wszystkie gminy (stolik) były członkiem związku międzygminnego, z którego wyłączyły się na pewnym etapie istotne ośrodki, tj. Rybnik i Wodzisław • Współpraca jest „trudna”. Z jednej strony gminy partycypują w kosztach utrzymania linii (wzkm na ich obszarze), z drugiej strony niektóre jst nie przystępują do zawierania porozumień i nie partycypują w kosztach utrzymania linii • Organizator (ten silniejszy) narzuca wartość 1 wzkm „mniejszej” gminie • Współpraca co do gmin w związku i z porozumienia jest poprawna (dot. rozkładu jazdy, ustalonych umownie rozliczeń) • Brak chęci współpracy jeśli chodzi o taryfę biletową i rozkłady jazdy oraz informację pasażerską co ma bezpośredni negatywny wpływ na odbiór kom. publicznej przez pasażerów. • Godów – PKS Racibórz (org. Starosta Wodzisławski), • Mszana, Czerwionka, Pszów – MZK • Pszów – PKS Racibórz (org. Starosta Wodzisławski) • Współpraca w ramach istniejących struktur: <ul style="list-style-type: none"> a. Czerwionka-Leszczyny – współpraca w ramach MZK poprawna, ze strony mieszkańców brak większych uwag o działaniu komunikacji. Ze strony miast i gmin ościennych, które nie są członkami MZK brak chęci i współpracy w zakresie organizacji wspólnej komunikacji lub jej poszerzenia b. Mszana – j.w., brak współpracy i chęci poszerzenia komunikacji publicznej o ościennie gminy nie będące członkami MZK (Godów) c. Pszów – problemy proceduralne w zakresie dojazdu do Rybnika, niezbyt zadowalająca współpraca z PKS Racibórz (Starosta Wodzisławski). Współpraca w ramach MZK bez większych uwag. d. Godów – współpraca w ramach PKS-Starosta Wodzisławski bez większych uwag. Problemem jest wg. mieszkańców zbyt mała siatka połączeń • Utrudniona współpraca lub brak współpracy pomiędzy organizatorami • Problemy biletowe • Struktura zarządzania systemem transportowym. Rybnik porozumienie z 12 gminami. Dużo organizatorów transportu publicznego. W konsekwencji na różnych odcinkach trzeba kupić inne bilety. • W miastach dobre połączenia, autobusy często jeżdżą. W małych gminach złe połączenia, zbyt mało autobusów.

- Jak wygląda współpraca w ramach istniejących struktur? W ramach mniejszych ośrodków przy miastach współpraca wygląda dobrze (np. Rybnik, Wodzisław, Racibórz). Nie ma wyraźnej współpracy między ww. ośrodkami.
- Dla mieszkańców najważniejsze kwestie: wspólny bilet, dobre połączenia (częste)
- System zarządzania transportem jest rozproszony (rozdrobniony) pomiędzy jst wszystkich szczebli:
 - a. Brak synchronizacji odjazdów w przypadku różnych operatorów/organizatorów
 - b. Brak zintegrowanego biletu
 - c. Niewystarczająca częstotliwość połączeń
 - d. Transport publ. Nie jest uzupełniony infrastrukturą dla indywidualnych śr. Transportu (rowery, hulajnowy)
 - e. Ograniczenia prawne dot. przekazywania zadań pomiędzy jst różnego szczebla (np. gmina/powiat)
- Pożądane kierunki działań:
 - a. Bezpłatna komunikacja
 - b. System dynamicznej inf. dla pasażerów

W części diagnostycznej uczestnicy zwrócili uwagę na duże rozproszenie funkcji organizatorskich na obszarze Subregionu Zachodniego. Współpraca w ramach struktur istniejących jest poprawna, natomiast nie ma woli współpracy pomiędzy różnymi organizatorami. Z punktu widzenia pasażera przekłada się to m.in. na zróżnicowanie taryf we wspólnych korytarzach i brak synchronizacji rozkładów jazdy, a w konsekwencji małą atrakcyjność transportu publicznego dla mieszkańców.

PROJEKT

- */dot. chęci integracji/* Tak, chcemy. Częściowa integracja jest jak najbardziej możliwa, jednakże na dzień dzisiejszy całkowita integracja Subregionu jest niemożliwa.
- Wspólny bilet jak najbardziej (powiaty) jedna z zachęt do tego by zrezygnować z transportu indywidualnego na rzecz publicznego zbiorowego. W zależności od możliwości użytkowników warto rozważyć różne możliwości dostępu do biletu:
 - e-bilet/aplikacja
 - bilet w formie papierowej
- wspólna informacja pasażerska, rozkład jazdy
- Większe kwoty powinny pokrywać miasta centralne do których ciąży transport (dzieci/młodzież do szkół)
- Wykorzystać i ulepszyć istniejące */struktury zarządzania/*
- Czy chcemy/jesteśmy w stanie zintegrować? Tak chcemy. Na przykładzie współpracy Rybnika z sąsiednimi gminami można ocenić, że jest szansa powodzenia. Trzeba tylko dobrej woli zainteresowanych stron.
- Jaki obszar i jaki zakres integracji. Przede wszystkim: wspólny bilet ważny w całym regionie (z podziałem na strefy (centrum miasta, miasto z okolicami itp.)), synchronizacja rozkładów jazdy
- Wspólny bilet: tak, ale bez łączenia z koleją -> na początku prostsze rozwiązania, jak zadziała to można rozszerzać.
- Finansowanie: w oparciu o wozokilometry w każdej jednostce administracyjnej

- Struktury zarządzania: na początek zachowanie dotychczasowych struktur, głównie wspólny bilet, potem wyjdzie w praktyce co i jak.
- Wspólna integracja rozkładów jazdy/siatki transportowej
- Integracja organizatorów komunikacji w zakresie rozkładów jazdy
- Wspólny bilet wraz z koleją śl.
- Na obecny stan nie jesteśmy w stanie podjąć się integracji – ograniczenia prawne (kom. miejska/regionalna)
- W pierwszej kolejności integrować powinna się komunikacja miejska na wspólnym obszarze
- Należy ograniczyć podejście ambicjonalne osób odpowiedzialnych
- */bariery w integracji/* Przeszkody finansowe, brak poczucia wspólnego celu
- Ze względu na ograniczenia prawne wspólny bilet tylko w komunikacji miejskiej. Kolej powinna pełnić istotną rolę w połączeniach subregionalnych – krótszy czas przejazdu, nie generuje korków
- */finansowanie/* Podział na zasadzie wozokilometrów, przy uwzględnieniu potrzeb
- Wspólna informacja pasażerska

Podsumowanie części projektowej, wskazuje że samorzady chcą się integrować przede wszystkim taryfowo oraz w zakresie informacji pasażerskiej. Wskazano, że stworzenie jednej spójnej struktury organizatorskiej może nie być możliwe. Dlatego zwłaszcza w początkowej fazie powinno to mieć miejsce w ramach istniejących struktur. Zaproponowano także etapowe wdrażanie integracji poczynając od powiatów, stopniowo dochodząc do całego Subregionu. W zakresie integracji z koleją, wskazano że powinien być to jeden z etapów.

Konkludując, integracja, jak wskazała jedna z grup, jest możliwa do wprowadzenia, niemniej wymaga „dobrej woli zainteresowanych stron”.