

Arkadiusz DREWNOWSKI, Agnieszka WYSOCKA¹

MOŻLIWOŚCI ROZWOJU ZINTEGROWANYCH SYSTEMÓW KOLEJOWO – DROGOWYCH PASAŻERSKIEGO TRANSPORTU REGIONALNEGO W ŚWIELE NOWEJ USTAWY O PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM

Streszczenie. Gwałtowny rozwój motoryzacji po 1990 roku w Polsce spowodował zjawisko stałego spadku przewozów pasażerskich transportem publicznym, szczególnie widocznego w przewozach regionalnych. Dotyczyło to transportu drogowego, ale przede wszystkim przewozów pasażerskich na lokalnych liniach kolejowych. Zjawisko to w krajach zachodnioeuropejskich obserwowane było już od lat 50. XX w. i tam zaczęto już wcześniej dostrzegać negatywne konsekwencje takiego trendu, gdyż wzrost przewozów samochodami osobowymi rodził negatywne konsekwencje w postaci wzrostu natężenia ruchu drogowego i idącymi za tym wzrostem kosztów zewnętrznych, w tym przede wszystkim wypadków i kongestii, oraz wzrost kosztów użytkowania infrastruktury drogowej. Dlatego podjęto czynności na rzecz zmiany tej niekorzystnej sytuacji przez działania na rzecz zwiększenia znaczenia publicznego transportu zbiorowego, również w obsłudze transportowej regionów.

Jednakże aby skutecznie zachęcić potencjalnego pasażera do korzystania z transportu publicznego, należy stworzyć mu odpowiednią ofertę, aby ograniczył korzystanie z własnego samochodu. Jak pokazuje doświadczenie krajów Europy Zachodniej, rozwiązaniem najlepiej realizującym to założenie jest tworzenie zintegrowanych systemów transportu publicznego (integracja organizacyjna, taryfowa, rozkładowa), obejmujących wszystkie gałęzie (środki) transportu działające na danym obszarze.

Za pozytywną wiadomość dla funkcjonowania pasażerskiego transportu publicznego w Polsce należy uznać wejście w życie (oczekiwanej od dawna zarówno przez środowisko przewoźników, jak i samorządów) Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Ma ona, według zamierzeń ustawodawcy, reprezentować systemowe podejście do zagadnień organizacji i funkcjonowania transportu publicznego w Polsce.

Artykuł jest próbą odpowiedzi na pytanie, czy przyjęte nowe rozwiązania legislacyjne dają realne możliwości wdrażania zintegrowanych systemów kolejowo-drogowych pasażerskiego transportu regionalnego, oraz próbą przedstawienia koncepcji wdrożenia takiego systemu w warunkach naszego kraju.

OPPORTUNITIES FOR DEVELOPING INTEGRATED RAIL – ROAD PASSENGER REGIONAL TRANSPORT IN THE LIGHT OF THE NEW LAW ON COLLECTIVE PUBLIC TRANSPORT

Summary. The rapid development of individual motorization phenomenon has caused a steady decline in passenger public transport, especially prominent in regional transportation.

¹ Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński, ul. Cukrowa 8, 70-004 Szczecin, (+48 91) 4443152, arkadiusz.drewnowski@wzieu.pl, agnieszka.wysocka@wzieu.pl.

This phenomenon has been observed in Western European countries since already 50-years of the twentieth century, while in Poland, took power after the political changes in 1989 and reaching as the changes in the socio – economic.

However, in Western Europe had already begun to see the negative consequences of such a trend, since an increase in private vehicles have had negative consequences in the form of increased traffic and reaching for the increase in external costs, including, above all accidents and congestion and an increase in operating costs of road infrastructure. Therefore, actions were taken to change this negative situation by promoting the enhancement of public transport, including transport services for the regions. Actions taken have been supported by the EU transport policy guidelines to promote sustainable transport. However, to effectively attract potential passengers to use public transport, it must be created in this respect an appropriate offer to restricted use of own car. Western Europe countries experience shows that, the best solution for performing the assumption is to create an integrated public transport systems (organizational integration, tariff, timetables) covering all modes (means) of transport in the given area.

As a positive message for the functioning of public passenger transport in Poland must be regarded as the entry into force the Law on public transport. It is, according to the intent of the legislature, represent a systemic approach to issues of organization and operation of public transport in Poland.

1. WPROWADZENIE

Przewozy regionalne i aglomeracyjne tworzą największy z segmentów na rynku kolejowych przewozów pasażerskich. Wyróżnienie segmentu przewozów aglomeracyjnych podkreśla ich specyfikę. Charakterystyczną cechą tych przewozów jest obsługa znaczących potoków podróży na krótkie odległości oraz występowanie szczytów przewozowych (porannego i popołudniowego). Gwałtowny rozwój aglomeracji miejskich, wzrastający ruch kołowy i wynikające z tego negatywne efekty zewnętrzne w postaci kongestii, wypadków drogowych czy zanieczyszczenia powietrza były impulsem dla rozwoju przewozów aglomeracyjnych. Doświadczenia w dużych aglomeracjach europejskich pokazują, że duże znaczenie w realizacji tych przewozów odgrywa transport szynowy (metro, tramwaje, kolej podmiejska), a jego znaczenie rośnie. Zwłaszcza w dojazdach z peryferyjnych przedmieść czy dzielnic do centrum miast kolej aglomeracyjna bardzo dobrze spełnia swoją funkcję². Oczywiście stworzenie sprawnego systemu kolei aglomeracyjnej wymaga znaczących nakładów na infrastrukturę, tabor oraz stworzenia systemu komunikacyjnego, czyli powiązania z innymi środkami transportu, w tym przede wszystkim z publicznym transportem miejskim. Konieczna jest również atrakcyjna oferta cenowa, zachęcająca do korzystania z publicznego transportu. Realizowana obecnie w wielu krajach polityka regionalizacji transportu kolejowego polegająca na tym, że to władze lokalne decydują o kształtach ilościowym i jakościowym oferty kolejowej, zamawiając ją u przewoźnika, jest właśnie szansą przejęcia przez koleje części rynku przewozowego pod warunkiem sprostania wymogom konkurencji.

W przypadku przewozów regionalnych sytuacja jest nieco odmienna. Z jednej strony potoki pasażerskie są mniejsze, większe jest natomiast rozproszenie sieci osadniczej. Z drugiej strony konieczność zapewnienia obsługi transportowej ludności przez władze regionalne sprawia, że wiele z obsługiwanych relacji charakteryzuje się deficytowością. Z kolei coraz bardziej powszechne posiadanie samochodu osobowego przyczyniło się do dalszego zmniejszenia się potoków podróży, co szczególnie odczuł transport kolejowy na liniach

² Przykład kolei podmiejskich Berlina (sieć S-Bahn) czy Paryża (sieć RER).

lokalnych (drugorzędne i miejscowego znaczenia). Jednym z rozwiązań dających możliwość zwiększenia znaczenia pasażerskich przewozów regionalnych jest stworzenie zintegrowanych systemów przewozów regionalnych, w tym również kolejowo-drogowych, tam, gdzie są ku temu odpowiednie warunki.

2. PRAWODAWSTWO W ZAKRESIE PASAŻERSKIEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO

W polskim prawodawstwie do 2011 r. zagadnienia związane z transportem publicznym regulowane były niejednolicie w rozbiu na różne akty prawne. Ponadto wieloletnie problemy w zakresie finansowania tych przewozów na odpowiednim poziomie doprowadziły do pogorszenia się jakości usług i stanu taboru przewozowego zarówno w odniesieniu do przewoźnika kolejowego PKP, jak i PKS-ów. Gwałtownie wejście na rynek przewozów pasażerskich oferty firm prywatnych (tzw. busów) nie rozwiązało jednak problemów funkcjonowania transportu regionalnego, gdyż przewoźnicy ci (ze zrozumiałych względów) koncentrują swoją działalność na obsłudze relacji najbardziej rentownych, osłabiając tym samym funkcjonujące na danym obszarze przedsiębiorstwa PKS, obsługujące również znaczącą liczbę relacji nierentownych (ale istotnych ze względów społecznych). Ponadto jakość świadczonych usług przez prywatnych przewoźników nie jest do końca zadowalająca (stan techniczny taboru, nadmierne zatłoczenie, częste łamanie zasad ruchu drogowego itp.), choć w ostatnich latach można mówić o znacznej poprawie w tym względzie³. Pomimo licznych apeli środowiska przewoźników pasażerskich⁴ przez lata nie podejmowano konkretnych działań legislacyjnych na rzecz rozwiązania tej niekorzystnej sytuacji. Tak naprawdę dopiero wejście Polski do Unii Europejskiej i konieczność dostosowania rozwiązań legislacyjnych wymusiły na władzach (podobnie jak i w wielu innych dziedzinach) podjęcie działań na rzecz przyjęcia rozwiązań w zakresie funkcjonowania pasażerskiego transportu publicznego w Polsce.

Istotnym czynnikiem przyspieszającym działania legislacyjne w Polsce było przyjęcie w październiku 2007 r. przez Parlament Europejski Rozporządzenia 1370/2007, dotyczącego usług publicznych w zakresie transportów pasażerskich kolejowego i drogowego [4]. Rozporządzenie to (które zaczęło obowiązywać z dniem 3 grudnia 2009 r.) w ujęciu ogólnym reguluje m.in. kwestie zawierania umów o świadczenie usług publicznych w przewozach pasażerskich, procedury udzielania zamówień oraz kwestie rekompensat dla podmiotów za świadczenie tych usług. Istotnym zapisem z punktu widzenia przewoźników jest wprowadzenie maksymalnych okresów, na jakie mogą być zawierane umowy o świadczenie usług publicznych. Dla transportu drogowego okres ten to 10 lat, a dla kolejowego – 15 lat (art. 4 ust. 3). W warunkach polskich ma to istotne znaczenie, gdyż często zbyt krótkie okresy, na jakie zawierane były dotychczas umowy, skutecznie zniechęcały przewoźników do inwestycji taborowych, zwłaszcza w odniesieniu do podmiotów prywatnych. Istotną regulacją jest również dopuszczenie możliwości wykonywania przewozów w ramach pasażerskiego transportu publicznego przez tzw. podmiot wewnętrzny, czyli jednostkę zależną od zlecającego świadczenie usług, co jest zgodne m.in. z koncepcją usamorządowienia przewozów kolejowych w Polsce. Wraz z wejściem w życie Rozporządzenia nr 1370/2007 jego zapisy zaczęły obowiązywać również w naszym kraju.

Uwzględniając przepisy wspomnianego rozporządzenia, w ówczesnym Ministerstwie Infrastruktury opracowano projekt Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, który po konsultacjach społecznych i pracach parlamentarnych ostatecznie został uchwalony w grudniu

³ Duża w tym zasługa działań Inspekcji Transportu Drogowego.

⁴ Np. Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji (PIGTSiS).

2010 r., a sama ustawa zaczęła obowiązywać z dniem 1 marca 2011 r. [5]. Podstawowym celem tej ustawy jest kompleksowa regulacja zagadnień organizacji, finansowania i zarządzania publicznym transportem pasażerskim, wykonywanym różnymi gałęziami i środkami transportu.

Z punktu widzenia możliwości tworzenia zintegrowanych systemów kolejowo-drogowych pasażerskiego transportu regionalnego do istotnych zapisów ustawy należą:

- przyjęcie podziału odpowiedzialności za organizację regionalnego transportu publicznego w odniesieniu do obszarów działania jednostek samorządu terytorialnego (gminy, powiaty, województwa), przy czym gminy i powiaty mogą również tworzyć związki w celu wspólnego wypełniania tych zadań (art. 7);
- konieczność sporządzania planów transportowych przez odpowiednie JST, przy czym plany te muszą być komplementarne względem siebie (rozdział 2);
- wprowadzenie pojęć: *zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego*⁵, *zintegrowanego węzła przesiadkowego*⁶ oraz *zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego*⁷ (art. 4 ust. 1 pkt. 26, 27 i 28).

3. KONCEPCJA WDROŻENIA ZINTEGROWANEGO SYSTEMU KOLEJOWO-DROGOWEGO

Przyjęcie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym należy ocenić pozytywnie, gdyż wreszcie zagadnienia funkcjonowania pasażerskiego publicznego transportu zbiorowego uregulowane zostały kompleksowo w ramach jednego aktu prawnego. Warto jednak w tym kontekście zadać sobie pytanie, czy przyjęta regulacja sprzyjać będzie tworzeniu zintegrowanych, kolejowo-drogowych systemów transportu regionalnego w tych regionach, gdzie funkcjonują razem obie główne gałęzie transportu lądowego? Pytanie jest zasadne z tego względu, że takie rozwiązanie wydaje się jedynym racjonalnym podejściem, jeżeli chcemy z jednej strony skutecznie zachęcić mieszkańców regionu do korzystania z transportu regionalnego, a z drugiej wykorzystać zalety każdej z gałęzi transportu, przyczyniając się tym samym do realizacji wytycznych polityki zrównoważonego rozwoju transportu. Artykuł jest więc próbą, ze zrozumiałych względów syntetyczną, odpowiedzi na postawione pytanie.

Na wstępie warto zastanowić się nad tym, jakie elementy właściwej organizacji pasażerskich przewozów regionalnych powinny zostać uwzględnione w zintegrowanych systemach kolejowo-drogowych. Zdaniem autorów należą do nich:

- określenie miejsca i roli organizatora przewozów regionalnych,
- wprowadzenie jednolitego systemu informacji dla podróżnych,
- integracja rozkładowa przewoźników w regionie,
- integracja taryfowa przewoźników w regionie,
- wdrożenie kolejowo-drogowego systemu obsługi transportowej regionu.

⁵ Zintegrowany system taryfowo-biletowy rozumiany jest jako rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego.

⁶ Ustawa definiuje to pojęcie jako miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu, wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną.

⁷ Zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego określany jest jako proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.

Dla stworzenia sprawnie działającego, zintegrowanego transportu publicznego w regionie istotne jest, aby podejmowane przez podmioty za to odpowiedzialne (samorządy) działania były spójne. W oczywisty sposób rozproszenie kompetencyjne nie służy dobrze realizacji tego zadania.

Aby efektywnie wdrożyć system kolejowo-drogowy konieczna jest współpraca wszystkich podmiotów z danego obszaru. Zdaniem autorów najlepszym organizatorem w tym względzie, również zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, będzie **samorząd wojewódzki**⁸. Oczywiście jako organizator musi on współpracować z powiatami, a nawet gminami, bo tylko wtedy uzyskany zostanie pożądaný efekt synergii.

Powołany z ramienia samorządu wojewódzkiego organizator musi również zostać wyposażony w odpowiednie potencjały organizacyjny, finansowy i kadrowy, aby skutecznie wykonywać podstawowe zadania związane z planowaniem, organizowaniem, zamawianiem i finansowaniem kolejowo-drogowego systemu transportu publicznego w regionie. Zakres zadań powinien obejmować całość zagadnień związanych z organizowaniem transportu publicznego w regionie i takie możliwości daje przecież przyjęta Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym.

Organizator powinien również mieć wystarczające środki na realizację wszystkich zadań, a skład kadrowy powinien reprezentować odpowiedni poziom kompetencyjny. Powinni tam zostać zatrudnieni specjaliści m.in. z zakresu: ekonomiki transportu, organizacji i technologii transportu, zarządzania, prawa, rachunkowości i finansów przedsiębiorstw transportowych.

Swoje działanie w procesie przygotowania do wdrożenia systemu kolejowo-drogowego organizator powinien rozpocząć od analizy aktualnej sytuacji transportu publicznego w regionie. Analiza ta powinna obejmować m.in. [3]:

- ustalenie stanu komunikacji kolejowej, a w tym przede wszystkim takie informacje, jak:
 - połączenia, liczba pasażerów, użyte środki przewozowe,
 - położenie przystanków w stosunku do dróg publicznych,
 - rozwiązania taryfowe,
 - sposoby finansowania tej komunikacji,
- ustalenie stanu komunikacji drogowej:
 - połączenia komunikacyjne, liczba pasażerów, liczba przewoźników,
 - tabor autobusowy,
 - przystanki, ich lokalizacja,
 - rozwiązania taryfowe,
 - sposoby finansowania tej komunikacji.

Następnie konieczne są opracowanie odpowiednich ankiet dla przeprowadzenia badań oraz zebranie danych od instytucji samorządowych oraz przewoźników, a także od pasażerów o sposobie i terenie przemieszczania. Warto zaznaczyć, że przeprowadzane badania powinny bardzo wnikliwie oceniać istniejący stan komunikacji publicznej w regionie. Należałoby dotrzeć do jak największej liczby pasażerów korzystających z przewozów regionalnych i ustalić, ile razy z nich korzystają w ciągu dnia, tygodnia czy miesiąca, gdzie i w jakim celu odbywają te podróże, w jakich godzinach się przemieszczają, jakie mają preferencje itp. Należałoby także sprawdzić, na jakich warunkach niektóre osoby gotowe są zrezygnować ze swojego samochodu na rzecz komunikacji publicznej i przy jakiej ofercie ilościowej i jakościowej. Badania należy przeprowadzić również na podstawie danych GUS dotyczących

⁸ Samorząd wojewódzki zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym organizuje przewozy wojewódzkie rozumiane jako przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny (art. 4 ust. 1 pkt 25).

grup obywateli, którzy korzystają głównie z tego typu komunikacji. Należy zadać sobie pytanie: jak będzie kształtowała się w najbliższych latach liczba młodzieży szkolnej, studentów i ludzi starszych?

Po tak dokładnej analizie obecnego stanu kolejnym krokiem powinno być sporządzenie prognozy przewozowej. Należy pamiętać, że prognoza powinna być skierowana na przyszłościowy model obsługi, przy uwzględnieniu, że wprowadzenie zintegrowanego systemu kolejowo-samochodowego transportu publicznego się powiedzie. Należy wziąć pod uwagę, że dobrze działający system zapewni lepszą obsługę transportową, co powinno się przełożyć na wzrost mobilności ludności tego regionu. Przy analizie zmian w mobilności należy zwrócić szczególną uwagę na obecną i przyszłą mobilność ludności z terenów miejskich i wiejskich, a przede wszystkim podkreślić konieczność wyrównywania szans edukacyjnych uczniów i studentów przewożonych z tych terenów oraz przełożenie większej mobilności na szybszy rozwój gospodarczy regionu.

Ostatecznie należy dokonać wyboru modelu obsługi transportowej regionu. Przy wyborze władze powinny się kierować wytycznymi polityki transportowej państwa, która z kolei uwzględnia wytyczne polityki transportowej Unii Europejskiej. Obecnie jedną z podstawowych zasad tej polityki jest dążenie do zrównoważonego rozwoju poszczególnych gałęzi transportu. W praktyce sprowadza się to z jednej strony do próby zmniejszenia przejazdów samochodami osobowymi, a drugiej do wzrostu udziału transportu kolejowego (a ogólniej – szynowego) w przewozach regionalnych. Ta kwestia podkreślana jest również w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym przez wprowadzenie pojęcia *zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego*.

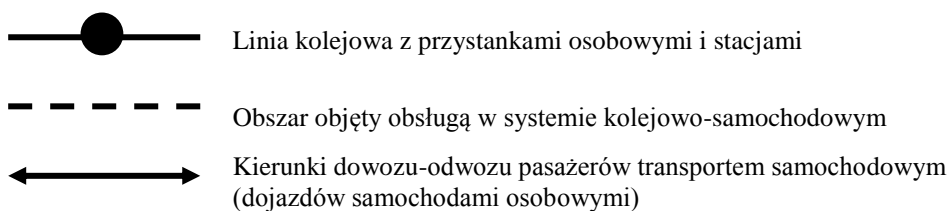
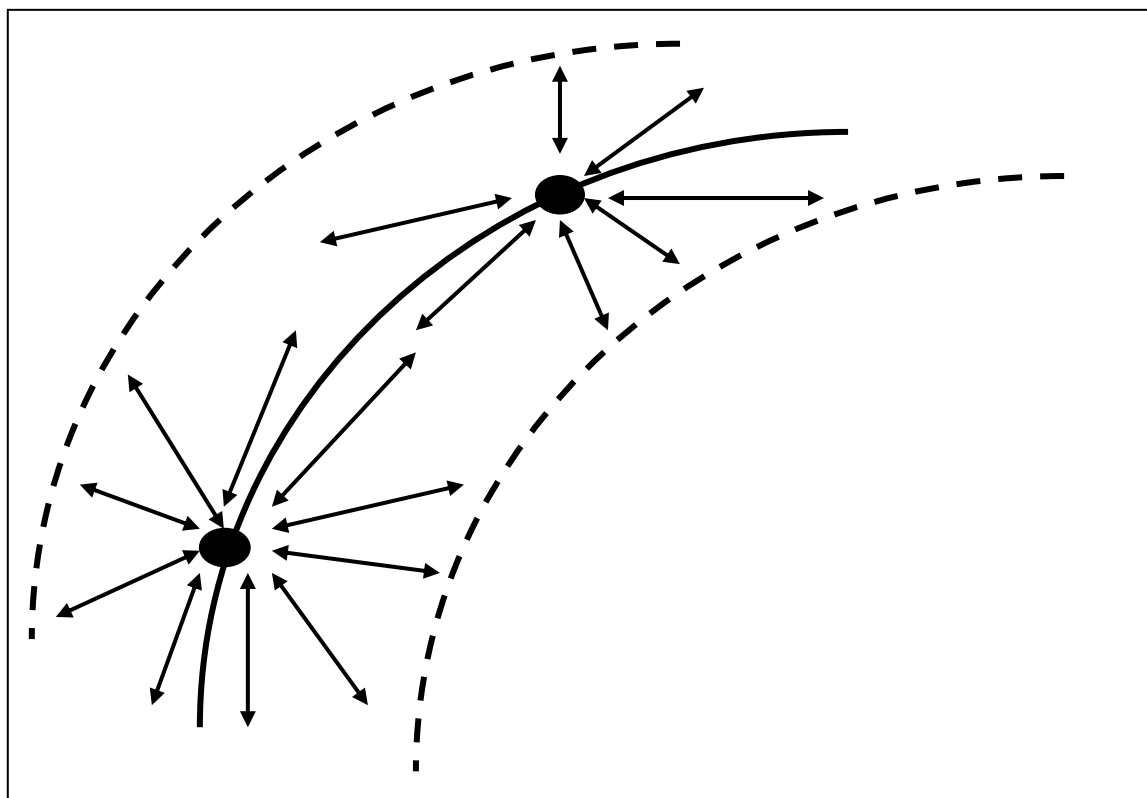
Z tego też względu opracowany model obsługi transportowej regionu powinien być przede wszystkim ideą rozbudowy i rozwoju oferty kompleksowego systemu transportu kolejowo-drogowego wszędzie tam, gdzie są ku temu warunki (przede wszystkim odpowiedni układ i gęstość sieci kolejowej).

Użytkownikom zbiorowej komunikacji publicznej należy zaoferować poprawę możliwości dojazdowych, tworząc jednolity system komunikacji kolejowo-drogowej. Cały model powinien być tak pomyślany, aby połączone przewozy stanowiły jedną, integralną całość. Przy opracowaniu tego planu władze samorządowe z powodzeniem mogą wzorować się na przykładach państw takich jak m.in. Niemcy czy Francja, gdzie spotykane są już rozwiązania w zakresie integracji obu gałęzi transportu w przewozach regionalnych.

W przyjętym systemie transport kolejowy powinien pełnić podstawową rolę przy obsłudze obszarów znajdujących się wzdłuż tych linii, przy czym obszar ten to nie tylko najbliższe miejscowości zlokalizowane przy linii, ale także i dalsze, z których transport do stacji i przystanków osobowych na tej linii ma zapewnić transport drogowy. Oczywiście wielkość tego obszaru zależy do gęstości sieci drogowej. Transport drogowy w tym modelu powinien spełniać rolę uzupełniającą (dowozowo-odwozową). Ogólne założenia omawianej koncepcji przedstawia rys. 1.

Wprowadzenie tego modelu wymaga [3]:

- wytypowania linii kolejowych, na których wykonywane byłyby przewozy w ramach systemu,
- wytypowania stacji/przystanków przesiadkowych w relacjach „kolej – samochód”.



Rys. 1. Graficzne przedstawienie idei koncepcji obsługi transportowej w systemie kolejowo-drogowym

Fig. 1. Graphical representation the concept idea of transport service in the system of rail - road

Źródło: Opracowanie własne

Właściwe opracowanie rozkładów jazdy pod kątem zapewnienia podróżnym przesiadek z samochodu do pociągu i odwrotnie wymaga zorganizowania odpowiedniej sieci punktów stycznych (dworców i przystanków) w celu wymiany podróżnych korzystających z komunikacji autobusowych lokalnej i miejskiej oraz kolejowej. To rozwiązanie przewiduje, jak już wcześniej wspomniano, Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, w której wprowadzono pojęcie *zintegrowanego węzła przesiadkowego*.

Tam, gdzie nie ma dostatecznie rozwiniętej sieci kolejowej, musi dominować oczywiście transport drogowy, również jako część systemu obsługi transportowej regionu. Warto przy tym zauważyć, że im gęstsza sieć kolejowa, tym większe obszary regionu można skutecznie objąć modelem kolejowo-drogowym. W tym kontekście pojawia się szansa dla lokalnych linii kolejowych zarówno czynnych, jak i już zamkniętych dla przewozów pasażerskich. Linie te mogłyby zostać włączone w ten system obsługi jako integralna część sieci kolejowej. W początkowym okresie wiąże się to oczywiście z koniecznymi nakładami finansowymi na modernizację lub rewitalizację tych linii oraz wdrożenie omawianego systemu.

Określając model funkcjonowania transportu publicznego w regionie trzeba pamiętać o zgłaszanych przez użytkowników transportu, czyli pasażerów, postulatach transportowych.

Mowa tu przede wszystkim o tych najważniejszych, jak: czas podróży, częstotliwość połączeń, dostępność do punktów transportowych, kompleksowość obsługi (w postaci zintegrowanego systemu informacji i koordynacji rozkładowej i taryfowej) oraz wreszcie konkurencyjna cena za przejazd porównywalna przede wszystkim z kosztem przejazdu samochodem osobowym.

Czas podróży jest obecnie jednym z ważniejszych postulatów. Mowa tu oczywiście o czasie łącznej podróży, liczonym od odjazdu z miejsca początkowego do przyjazdu do miejsca docelowego. Znaczenie ma w tym przypadku prędkość handlowa środków transportu oraz skomunikowania w punktach przesiadkowych, zwłaszcza w odniesieniu do transportu kolejowego. W przewozach pasażerskich na kolei wartość prędkości handlowej zależy przede wszystkim od prędkości technicznej, a ta z kolei uwarunkowana jest stanem technicznym drogi kolejowej oraz taboru przewozowego. Niewątpliwie więc spełnienie postulatu związanego z optymalnym czasem podróży pasażera musi być związane z koniecznymi inwestycjami dotyczącymi zarówno modernizacji linii kolejowych, jak i modernizacji oraz zakupu nowego taboru. Zwłaszcza zakupy dodatkowego taboru (np. autobusów szynowych) będą koniecznością również w związku ze spełnieniem postulatu częstotliwości połączeń⁹. Jeżeli transport kolejowy ma dobrze spełniać swoją rolę w systemie zintegrowanego transportu publicznego w regionie musi zostać zapewniona odpowiednia częstotliwość kursowania pociągów. Czas pobytu podróżnego w węzłach przesiadkowych musi zostać zoptymalizowany do niezbędnego minimum. W przeciwnym razie skomunikowania staną się „wąskim gardłem”, co skutecznie zniechęci ludzi do skorzystania z oferty transportu publicznego. Należy również pamiętać o konieczności zapewnienia odpowiedniej liczby miejsc postojowych¹⁰ przy dworcach autobusowych, kolejowych i przystankach węzłowych komunikacji podmiejskiej w celu umożliwienia pozostawienia samochodów osobowych, a latem również pojazdów jednośladowych i realizacji przesiadki na środki publicznego transportu zbiorowego (systemy *Park & Ride* oraz *Bike & Ride*). Wszystkie te działania spowodują w konsekwencji lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowo-drogowej (dworce kolejowe, autobusowe, przystanki dworcowe), jej modernizację i rozbudowę oraz wpłyną pozytywnie na warunki podróżowania środkami komunikacji publicznej, co w efekcie przełoży się na większą liczbę pasażerów.

Ważna jest również konieczność integracji rozkładowej przewoźników drogowych i kolejowych, a także stworzenie jednolitego systemu informacji w punktach transportowych i u samych przewoźników, również z wykorzystaniem najnowocześniejszych środków teleinformatycznych, w tym Internetu¹¹ czy telefonów komórkowych (SMS). Każdy z przewoźników uczestniczących w systemie zintegrowanych przewozów transportem publicznym powinien przyjąć jednolite standardy dotyczące systemu informacji dla podróżnych, gdyż integracja rozkładowa jest jednym z elementów niezbędnych, aby system ten działał sprawnie i spełniał swoją rolę [1, s. 187].

Przyjęty rozkład jazdy pociągów powinien być również jak najbardziej przyjazny dla podróżnych. Przede wszystkim nie powinien często ulegać znaczącym zmianom oraz powinien ułatwiać jego zapamiętywanie. Tę ostatnią możliwość daje wprowadzenie¹² rozkładu określanego jako „taktowy i cykliczny”, tzn. że na wszystkich liniach z danej stacji lub przystanku osobowego pociągi będą odjeżdżały w tych samych końcówkach minut, co

⁹ Konieczne jest w związku z tym zwiększenie ilościan taborowych. Zgodnie z Ustawą o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2003 r., nr 86, poz. 789, z późn.zm.) ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane wydatki w zakresie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do wykonywania przewozów pasażerskich (art. 38 ust. 6).

¹⁰ Również przy zapewnieniu możliwości ochrony tych pojazdów.

¹¹ Strona internetowa ze wszystkimi niezbędnymi informacjami, w tym z możliwością wyszukania optymalnego połączenia, a nawet zakupu biletu.

¹² Przynajmniej na części linii, zwłaszcza obciążonych największymi potokami pasażerskimi.

zdecydowanie ułatwia pasażerom zapamiętanie rozkładu jazdy [2] oraz tym samym uzyskuje się stałą częstotliwość kursowania pociągów.

Integracja taryfowa jest zagadnieniem o wiele bardziej złożonym. Podstawą integracji jest wspólny bilet, dzięki któremu pasażer mógłby odbyć podróż środkami transportu różnych przewoźników i różnych gałęzi. Takie rozwiązanie jest korzystne szczególnie w aglomeracjach miejskich, gdyż jest istotnym elementem optymalizacji systemu transportowego tej aglomeracji. W odniesieniu do regionów takie rozwiązanie zachęcałoby do korzystania z transportu publicznego, ale trzeba zdawać sobie sprawę, że wobec znaczącej liczby zwłaszcza przewoźników drogowych koszty wdrożenia systemu wzajemnych rozliczeń mogłyby być znaczące. Można więc rozważyć wprowadzenie tego systemu w ograniczonym zakresie, obejmującym głównie przewoźników o największym udziale w przewozach pasażerskich w regionie, w tym przede wszystkim tych, którzy świadczą usługi o charakterze użyteczności publicznej. Wprowadzona jednolita taryfa przewozowa w regionie może przewidywać, dla zwiększenia atrakcyjności przejazdów, różnego rodzaju oferty specjalne. Muszą zostać również zapewnione szerokie rozpowszechnienie oferty publicznej komunikacji lokalnej wśród lokalnego społeczeństwa oraz konieczność selektywnego marketingu, umożliwiającego dotarcie ze specjalnie dostosowaną ofertą do konkretnych grup użytkowników [3]. Integracja taryfowa, mimo że z pewnością jest przedsięwzięciem trudnym i wymagającym nakładów finansowych w początkowym okresie, jest jednak możliwa do wprowadzenia, zwłaszcza że współczesne rozwiązania informatyczne znacząco ułatwiają i przyspieszają wzajemne rozliczenia za przejazd pomiędzy przewoźnikami uczestniczącymi w tym systemie. Również Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym przewiduje w swoich zapisach możliwość wprowadzenia takiego rozwiązania, określanego jako *zintegrowany system taryfowo-biletowy*¹³. W tym miejscu warto wspomnieć o doświadczeniach zagranicznych w tym względzie. Przykładowo na kolejach niemieckich w przewozach regionalnych działa obecnie wielu przewoźników, ale pasażer zupełnie tego faktu nie odczuwa. Może on podróżować w danej relacji z tym samym biletem pociągami różnych przewoźników. Podobnie w dużych aglomeracjach miejskich w Europie (również i w Polsce¹⁴) funkcjonują już wspólne bilety, gdzie w danej strefie obszarowej pasażer może bez przeszkód korzystać z różnych środków i gałęzi transportu (kolej, tramwaj, autobus).

4. PODSUMOWANIE

Przedstawione rozważania na temat koncepcji organizacji pasażerskich przewozów regionalnych mają oczywiście charakter ogólny. Warto jednak zauważyć, że wprowadzenie zintegrowanego systemu transportu publicznego jest szansą dla lokalnych linii kolejowych o małym natężeniu przewozów. Linie te, dzisiaj niedoceniane, stałyby się istotnym elementem tego systemu z korzyścią zarówno dla społeczeństwa regionów, jak i środowiska naturalnego.

Trzeba jednak pamiętać, że tylko sprawnie działający system transportu publicznego w regionie może spowodować większe zainteresowanie mieszkańców regionu do korzystania z niego, co powinno wpłynąć na ograniczenie korzystania z samochodów osobowych. To z kolei niewątpliwie przełoży się na większe bezpieczeństwo na drogach oraz nieco mniejsze nakłady na infrastrukturę drogową (remonty i budowę dróg, mostów itp.) oraz wpłynie na

¹³ Warto również zauważyć, że wspomniana Ustawa o transporcie kolejowym przewiduje możliwość wsparcia ze środków publicznych również wydatków na budowę informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego różnych przewoźników, w tym biletu wspólnego (art. 38 ust. 6).

¹⁴ Na przykład Trójmiasto, Górny Śląsk, Warszawa.

ograniczenie kosztów zewnętrznych przez zmniejszenie emisji spalin, ograniczenie kongestii oraz liczby wypadków drogowych.

Ogólnie wpływ Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym na możliwości rozwoju zintegrowanych systemów kolejowo-drogowych transportu pasażerskiego w regionach można, zdaniem autorów, ocenić pozytywnie. Ustawa daje możliwości do stworzenia takiego systemu. Oczywiście od zapisów prawnych do ostatecznej realizacji droga jest daleka i wymaga podjęcia licznych działań, o których wspomiano w artykule. Podstawowymi sprawami w tym względzie są, zdaniem autorów, po pierwsze świadomość korzyści, jakie takie rozwiązanie przyniesie dla społeczeństwa regionu, a po drugie, konsekwentne wdrażanie takiego systemu w życie. Oczywiście należy zdawać sobie sprawę z tego, że stworzenie takiego systemu wiąże się ze znaczącymi działaniami organizacyjnymi, środkami finansowymi oraz ewolucyjnym podejściem do wdrażania (efekty będzie widać dopiero po pełnym wdrożeniu). Jednakże sprawnie działający zintegrowany kolejowo-drogowy system pasażerskiego transportu w regionie stworzy zupełnie nową jakość obsługi transportowej mieszkańców z korzyścią zarówno dla społeczeństwa tego obszaru, jak i regionalnego systemu transportowego, a co za tym idzie – również dla systemu transportowego kraju w ogólności.

Bibliografia

1. Drewnowski A.: Oczekiwania pasażerów a istniejące rozwiązania w zakresie funkcjonowania przewozów regionalnych transportem kolejowym w Polsce. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, nr 494, Ekonomiczne Problemy Usług, nr 17, Szczecin 2008, s. 187.
2. Maciejewska E.: Rozkład na pudełku zapalek. „Kurier PKP”, nr 33, 2005.
3. Perenc J.: Model zintegrowanego systemu usług pasażerskiej komunikacji publicznej na terenie województwa zachodniopomorskiego. VIII Międzynarodowa Konferencja EURO-TRANS 2008 pt. „Transport: ekonomika i biznes”, Warszawa 2008.
4. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. WE L 315 z 3.12.2007).
5. Ustawa z dnia 16 grudnia 2011 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011 r., nr 5, poz. 13).
6. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2003 r., nr 86, poz. 789, z późn. zm.).