

## PRZEWOZY AGLOMERACYJNE I REGIONALNE JAKO ELEMENT SYSTEMOWEJ ORGANIZACJI PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

---

**Andrzej Żurkowski**

dr inż., Instytut Kolejnictwa, 04-275 Warszawa, ul. Chłopickiego 50, tel. +48 22 473 1300, e-mail: ikolej@ikolej.pl

---

**Streszczenie.** Kolejowe przewozy aglomeracyjne i regionalne (nazywane łącznie lokalnymi) stanowią bardzo ważny element systemu transportu publicznego. Realizowana w Polsce polityka transportowa na szczeblu centralnym i samorządowym wpisuje się w strategię Wspólnoty Europejskiej. W referacie przedstawiono podstawowe elementy systemu kolejowych przewozów pasażerskich oraz roli odgrywanej przez przewozy lokalne. Opisano podstawowe wymagania organizacyjne. Dokonano przeglądu preferencji w celu wskazania najważniejszych, które decydują o wyborze przez podróżnego kolei jako środka transportu.

**Słowa kluczowe:** kolejowe przewozy pasażerskie, transport publiczny, przewozy aglomeracyjne, przewozy regionalne

### 1. Nowoczesny system transportowy

We współczesnym świecie transport stanowi ważny element globalnej i regionalnej ekonomii, a jego sprawność przesądza w znacznej mierze o pomyślności gospodarczej poszczególnych krajów i kontynentów. W przewozach pasażerskich w ciągu ostatnich dziesięcioleci dominującą pozycję rynkową zajęła motoryzacja indywidualna, a liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Polsce w ciągu ostatnich kilkunastu lat wzrosła dwukrotnie. Obecnie samochód osobowy pozostaje najbardziej konkurencyjnym środkiem transportu w stosunku do kolei oraz do transportu publicznego, jako całego systemu.

Konkurencyjność ta wynika z wyjątkowej dostępności własnego samochodu, zarówno geograficznej jak i czasowej, ponieważ jego użycie możliwe jest niemalże w każdym miejscu i o każdym czasie. Jednocześnie osiągnięte prędkości przejazdu w stosunku do innych środków transportu pozwalają na pokonywanie typowych odległości (od kilku do kilkuset kilometrów) w konkurencyjnych czasach, niezależnie od coraz większej kongestii na drogach kołowych.

Oczywiste wady motoryzacji indywidualnej, postrzegane zwłaszcza z perspektywy społecznej i gospodarczej wymagają, aby transport publiczny w możliwie największym stopniu był dla niej atrakcyjną alternatywą. Osiągnięcie takiego stanu jest relatywnie trudne i wymaga wieloletniej, racjonalnej polityki transporto-

wej, znacznych nakładów inwestycyjnych oraz sprawności przewoźników w zakresie organizacyjnym i eksploatacyjnym.

Przygotowanie atrakcyjnej oferty przewozowej jest szczególnie trudne w kolejowych przewozach aglomeracyjnych i regionalnych, gdyż dostępność geograficzna i czasowa kolei jest ograniczona i niełatwa do zwiększenia.

Nowoczesny system transportowy, w ramach, którego funkcjonują wszystkie współczesne środki transportu lądowego, powietrznego i wodnego, powinien być w coraz większej mierze spójny i komplementarny. Oznacza to z jednej strony możliwie maksymalne wykorzystanie poszczególnych środków transportu w takim zakresie, do jakiego są one najlepiej predestynowane, z drugiej zaś pozostawienie pola konkurencji – także wewnątrzgałęziowej – w tych obszarach, gdzie jest ona pożyteczna i prowadzi np. do zmniejszenia szeroko rozumianych kosztów działalności transportu.

Przykładowo codzienne masowe przejazdy pomiędzy miejscami zamieszkania oraz pracy, nauki, zakupów lub rozrywki powinny być wykonywane środkami transportu publicznego z ewentualnym wykorzystaniem samochodów osobowych pozostawianych na parkingach w pobliżu stacji kolejowych, jeżeli z uwagi na rozproszony charakter układu osadniczego najlepiej mogą one spełnić funkcje dowozowe. Oprócz kolei dotyczy to także innych środków transportu publicznego w miastach i regionach, generującego istotnie mniejsze koszty zewnętrzne, bardziej przyjaznemu środowisku naturalnemu człowieka i w efekcie lepiej spełniającemu wymagania rozwoju społeczno – gospodarczego.

W ten sposób w nowoczesnym systemie transportowym szczególnie ważną rolę pełnią węzły przesiadkowe. W centrach miast mają one szereg nowych cech, które wykształciły się w miarę rozwoju technicznego tak w zakresie środków transportu, jak też telekomunikacji i informatyki. Historyczną bazą ich powstania są dworce kolejowe, których funkcje w zakresie odprawy podróżnych (informacja, zakup biletów) z uwagi na postęp rozwiązań teleinformatycznych (tzw. e-dystrybucja) są coraz mniejsze, co prowadzi do zagospodarowania dostępnych przestrzeni dworcowych na potrzeby handlowe i usługowe. Jednocześnie szczególnie ważne jest, aby w takich węzłach komunikacyjnych możliwa była sprawna wymiana potoków podróżnych pomiędzy różnymi środkami transportu.

Jeśli zatem uznamy, że system transportowy składa się z czterech podstawowych elementów [4]: infrastruktury, środków transportu, zasobów ludzkich oraz systemów organizacyjnych, to współcześnie za szczególnie istotne trzeba uznać te procesy i działania, które prowadzą do takiego uporządkowania tego systemu, aby był on spójny, wydajny i bezpieczny, wspomagając efektywnie rozwój miast i regionów.

Kolej pozostaje najstarszym historycznie elementem systemu transportowego. Na przestrzeni wielu lat przechodziła ona znaczne przemiany wynikające zarówno ze zmieniających się potrzeb społecznych, jak i postępu technicznego i technologicznego. Prognozowane jeszcze niedawno zmniejszanie się roli kolei nie znalazło potwierdzenia. Radykalne zwiększanie prędkości pociągów oraz ogromne zdolności przewozowe nowoczesnego transportu szynowego oznaczają renesans kolei

oraz możliwość jej zastosowania w coraz szerszym zakresie. Potwierdzeniem tych prawidłowości jest także rola kolei w przewozach aglomeracyjnych i regionalnych, stanowiących ważny element systemowej organizacji przewozów kolejowych.

## 2. Systematyka kolejowych przewozów pasażerskich

Opracowana w latach 1970–1985 i stale aktualna tzw. systemowa organizacja przewozów pasażerskich [3, 4] dzieli je na cztery podsystemy<sup>1</sup>:

- międzyaglomeracyjne (tzw. kwalifikowane),
- międzyregionalne,
- aglomeracyjne,
- regionalne.

Przewozy międzyaglomeracyjne i międzyregionalne nazywane są łącznie **dalekobieżnymi**, natomiast aglomeracyjne i regionalne – **lokalnymi**, co podkreśla charakter przejazdów podróży i nie musi odzwierciedlać długości relacji pociągów.

Podstawowym kryterium powyższej klasyfikacji jest geograficzna dostępność pociągów, a zatem określenie wielkości i rodzajów ośrodków sieci osadniczej, obsługiwanych poszczególnymi kategoriami pociągów. Dostępność połączeń międzyaglomeracyjnych ograniczona jest zatem do aglomeracji i największych miast, natomiast pociągi międzyregionalne zatrzymują się także w mniejszych ośrodkach. Połączenia aglomeracyjne i regionalne obsługują wszystkie stacje i przystanki, a zatem dostępność pociągów jest pełna.

Istnieją zasadniczo dwa wyjątki (dotyczące reguły dostępności) w ramach powyższej klasyfikacji. Pociągi międzyaglomeracyjne obsługują także przewozy sezonowe do szeregu miejscowości wypoczynkowych w górach czy nad morzem, które – z formalnego punktu widzenia – liczą relatywnie niewielu stałych mieszkańców. Z kolei w przewozach aglomeracyjnych stosowana jest niekiedy tzw. obsługa strefowa, co oznacza, że część pociągów nie zatrzymuje się na wybranych stacjach i przystankach, dzięki czemu skraca się czas przejazdu pociągów i przyspiesza dojazd do centrum miasta z dalej położonych miejscowości.

Funkcje realizowane w ramach poszczególnych podsystemów wzajemnie uzupełniają się, co dzięki skomunikowaniom i przesiadkom na stacjach węzłowych umożliwia realizację przejazdów pomiędzy wszystkimi stacjami i przystankami na sieci kolejowej oraz w połączeniach międzynarodowych.

Należy przy tym zwrócić uwagę, że z punktu widzenia powyższej klasyfikacji nie ma znaczenia, czy pociąg jest prowadzony w ruchu krajowym, czy międzynarodowym. Oba rodzaje połączeń mogą bowiem pojawić się w każdym z podsystemów, nawet w przewozach aglomeracyjnych. Podobnie zaliczenie pociągu do danego podsystemu nie ma związku z długością jego relacji.

<sup>1</sup> Definicje „regionalne przewozy pasażerskie”, „pasażerskie przewozy kwalifikowane” itp. zawiera *Ustawa o transporcie kolejowym* z dnia 28 marca 2003 r. (Dz. U. Nr 86 poz. 789); zapisy te nie są dostatecznie precyzyjne, tworzone były na potrzeby prawno-ekonomiczne i nie mogą stanowić podstawy do zadowalającego opisu systemu przewozów pasażerskich.

Z każdym z wymienionych podsystemów związane są określone produkty, czyli rodzaje usług oferowanych nabywcom usług (podróżnym). Szczegółowe zestawienie zawarto w tabeli 1. Należy podkreślić, że o ile sama struktura systemowej organizacji przewozów pozostaje niezmienna od szeregu lat, to rodzaje, nazwy i charakter poszczególnych ofert ulegają zmianom. Dzieje się tak zwłaszcza obecnie, czyli w dobie liberalizacji na rynku usług transportowych i konkurencji ze sobą różnych przewoźników.

Tabela 1. Systematyka kolejowych przewozów pasażerskich {3}

Prze-wozy	Podsystem	Dostępność geograficzna	Przewoźnik	Produkty
dalekobieżne	międzyaglomeracyjne tzw. kwalifikowane	* aglomeracje i największe miasta, * miejscowości wypoczynkowe, * wybrane stacje węzłowe.	PKP Intercity S.A.	EC – EuroCity EIC – Express InterCity Ex – Express EN – EuroNight
	międzyregionalne	* aglomeracje, * miasta duże i średnie, * miejscowości wypoczynkowe, * stacje węzłowe.	PKP Intercity S.A.	TLK – Twoje Linie Kolejowe pociągi pociągów pociągów pociągów
			Przewozy Regionalne	pociągi pociągów pociągów pociągów
			Koleje Mazowieckie	pociąg przyspieszony
lokalne	aglomeracyjne	pełna – wszystkie stacje i przystanki (oprócz obsługi strefowej)	Przewozy Regionalne	pociągi osobowe
			Koleje Mazowieckie	
			PKP SKM w Trójmieście	
			WKD	
	regionalne	pełna – wszystkie stacje i przystanki	SKM Warszawa	
			Przewozy Regionalne	
			Koleje Mazowieckie	
			PKP SKM w Trójmieście	
			Arriva PCC	
			Koleje Dolnośląskie	

Opisana struktura oferty kolei (strona podaży) wynika z typowej dla przewozów pasażerskich zależności, jaka istnieje pomiędzy wielkością ośrodka układu osadniczego a generowanymi potokami (strona popytu). Narzędzi pozwalających na objaśnianie tych związków, a także na prognozowanie wielkości i struktury przewozów w przyszłości dostarcza dyscyplina nazywana w Polsce **modelowaniem podróży i prognozowaniem ruchu**, będąca zastosowaniem ekonometrii do zagadnień transportowych. W języku angielskim określa się ją ogólnie mianem **modelowania transportu**.

### 3. Podstawy prawne funkcjonowanie przewozów lokalnych

W rozdziale pierwszym przedstawione zostały zasadnicze wymagania stawiane współczesnym systemom transportowym. Kontynuując te rozważania należy obecnie odnieść się do procesów, które nastąpiły – zwłaszcza w Europie – w odniesieniu do podsystemu transportu kolejowego<sup>2</sup>.

2 Żurkowski A., Europejska perspektywa transportowa, w [4], s. 6-12.

System ten od początku swojego powstania charakteryzował się zasadniczą, istotną cechą odróżniającą go od innych środków transportu: zarówno infrastruktura, jak i suprastruktura były własnością (lub w zarządzie) jednego podmiotu gospodarczego. W praktyce zatem w całym systemie transportu tylko kolej odpowiadała w pełni za budowę, utrzymanie, eksploatację i modernizację zarówno wykorzystywanej przez siebie infrastruktury, jak i taboru. Konsekwencje takiego rozwiązania były bardzo istotne, zwłaszcza w zakresie:

- **bezpieczeństwa**, gdyż kolej ponosiła pełną i wyłączną odpowiedzialność za konstrukcje toru i taboru, pracę personelu, prowadzenie ruchu pociągów, itp.,
- **kosztów działalności**, gdyż – w odróżnieniu zwłaszcza od transportu drogowego i żeglugi – koszty utrzymania (a często także budowy) infrastruktury pokrywane były bezpośrednio z jej środków.

Ten ostatni rygor łagodził zazwyczaj fakt, że właścicielem większości wielkich przedsiębiorstw kolejowych w XX wieku były państwa, a zatem można było liczyć na różne formy pomocy z ich strony: udział budżetu w nakładach inwestycyjnych, zamówienia na przewozy ładunków masowych, dopłaty za ulgi socjalne do biletów pasażerskich, itp.

Obecnie funkcjonowanie kolei w Unii Europejskiej, a w konsekwencji także w Polsce, odbywa się na zasadach w sposób istotnie zmienionych w stosunku do opisanych powyżej. Już w postanowieniach Traktatu Rzymskiego z 1957 roku, powołującego Europejską Wspólnotę Gospodarczą w stosunku do transportu (podobnie jak dla rolnictwa) przyjęto tzw. wspólną politykę ugrupowania. Jej założenia programowe skoncentrowane zostały w trzech następujących obszarach: inwestycji infrastrukturalnych, deregulacji rynku oraz jakości usług.

Europejska polityka transportowa stanowi ciągle jeden z pięciu priorytetowych we Wspólnocie obszarów gospodarczo-społecznych. Transport uznawany jest za podstawowy czynnik rozwoju integracji europejskiej oraz warunek konieczny do osiągnięcia zamierzonych celów Wspólnoty, takich jak tworzenie wspólnej przestrzeni gospodarczej oraz swobody przepływu kapitału, dóbr, usług i osób.

Sposób i kolejność rozwiązywania problemów w poszczególnych obszarach definiują tzw. białe księgi i inne oficjalne dokumenty, stanowiące wykładnię działania Wspólnoty i będące podstawą do przygotowywania i przyjmowania rozporządzeń, dyrektyw i decyzji. Najnowszym dokumentem w systemie prawnym UE (tzw. *acquis communautaire*<sup>3</sup>) dotyczącym transportu jest Biała Księga pod wymownym tytułem „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”<sup>4</sup>.

Przewozy aglomeracyjne i regionalne ze względu na swój socjalny charakter traktowane są w europejskim systemie prawnym w specjalny sposób. Osiągnięcie przez przewoźników rentowności prowadzonej w tym obszarze działalności gospodarczej jest bardzo trudne, a nawet niemożliwe. Podejmowanie kroków w tym

3 dorobek wspólnotowy (franc.)

4 COM(2011)144, Bruksela 28.03.2011.

kierunku, na przykład poprzez podnoszenie cen biletów, koncentrowanie oferty przewozowej tylko w okresach szczytowych itp. kłóciłoby się zresztą z celami stawianymi transportowi publicznemu.

W celu rozwiązania tej sprzeczności przygotowano Rozporządzenie dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego<sup>5</sup>. Zdefiniowano w niej podstawowe pojęcia z przedmiotowego obszaru. Najważniejsze z nich, to:

- **pasażerski transport publiczny**, oznaczający usługi o ogólnym znaczeniu gospodarczym świadczone publicznie w sposób niedyskryminacyjny i ciągły,
- **publiczne usługi w zakresie zintegrowanego transportu pasażerskiego** oznaczają połączone usługi transportowe na określonym obszarze geograficznym, zawierające wspólny system informacyjny i biletowy oraz wspólny rozkład jazdy,
- **rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych** oznacza każdą korzyść, zwłaszcza finansową, przyznawaną przewoźnikom wyłonionym w trybie przetargowym lub na zasadzie bezpośredniego udzielenia zamówienia.

W rozporządzeniu, które dotyczy zarówno transportu kolejowego jak i drogowego, stwierdza się, że liczne usługi w zakresie lądowego transportu pasażerskiego, które są konieczne z punktu widzenia ogólnego interesu gospodarczego, nie mogą być świadczone na zasadach komercyjnych (z uwagi na ich nierentowność). W celu ich zapewnienia właściwym organom państw członkowskich przyznaje się prawo stosowania określonych mechanizmów: przyznawania przewoźnikom wyłącznych praw, wypłacania rekompensat oraz ustanawiania ogólnych zasad regulujących transport publiczny, które obowiązują wszystkie podmioty.

Szczegółowe zapisy rozporządzenia dotyczą sposobu zawierania i obowiązkowej treści umów na świadczenie usług publicznych. Umowa zawierana pomiędzy właściwymi organami (np. rząd, samorząd terytorialny) a wybranym podmiotem świadczącym usługi publiczne, powinna określać charakter zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych oraz uzgodnioną rekompensatę. W umowie należy określić także zasady podziału przychodów ze sprzedaży biletów. Z uwagi na niezbędne inwestycje – szczególnie w zakresie taboru, jakie musi podjąć zainteresowany przewoźnik, wprowadzono możliwość zawierania umów długoterminowych przy założeniu, że będą one ograniczone w czasie. W przypadku usług autobusowych jest to okres 10 lat, a w transporcie szynowym 15 lat. Przewiduje się możliwość przedłużania umowy, jednak maksymalnie o połowę i pod określonymi warunkami związanymi z amortyzacją środków trwałych.

Powyższe Rozporządzenie stało się jednym z dokumentów źródłowych dla uchwalonej niedawno w Polsce ustawy o publicznym transporcie zbiorowym<sup>6</sup>. W ten sposób fundamentalne założenia dotyczące zastosowania zasad rynkowych w systemie transportu kolejowego w krajach Wspólnoty Europejskiej realizowane

5 Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007.

6 Ustawa z dnia 16.12.2010 (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13).

są w trybie przetargów, za które odpowiedzialni są tzw. organizatorzy publicznego transportu zbiorowego. Powstaje zatem istotna różnica w stosunku do przewozów międzyaglomeracyjnych oraz – po części – także międzyregionalnych, które sfinansowane być muszą z wpływów za bilety.

Jednocześnie realizowana jest zasada regionalizacji transportu pasażerskiego, polegająca na skupieniu odpowiedzialności organizacyjnej i finansowej w zakresie transportu lokalnego na poziomie regionu. Towarzyszące tym zmianom procesy liberalizacyjne i deregulacyjne, które poprzez otwarcie rynku na konkurencję miałyby na celu poprawę jego zdolności do kreowania wysokiej wartości usług dla pasażerów oraz racjonalizację wydatków publicznych na świadczenie usług zachodzą jedna w Polsce powoli, począwszy od 2008 roku. Zaangażowanie kapitałowe samorządów w tworzenie nowych, samodzielnych podmiotów świadczących usługi przewozowe oznacza przejście od monopolu państwowego do samorządowego [1]. Należy jednak podkreślić, że jest to zgodne z zasadami określonymi w Rozporządzeniu WE 1370/2007.

#### 4. Elementy organizacji przewozów aglomeracyjnych i regionalnych

Opisane powyżej zasady funkcjonowania kolei w zakresie przewozów aglomeracyjnych i regionalnych ustalają dla przewoźników wygodną przestrzeń do kształtowania oferty przewozowej według kryteriów jakościowych, a zatem najlepiej odpowiadających potrzebom mieszkańców. Kwestia kosztów związanych z jej realizacją pozostaje w sferze negocjacji z jednostkami samorządu terytorialnego i nie jest bezpośrednio ograniczana potencjalnymi wpływami za bilety.

Powstaje zatem pytanie, jak wyglądają nowoczesne zasady organizacji przewozów lokalnych, czyli w jaki sposób powinien być przygotowywany rozkład jazdy, który stanowi podstawowy plan pracy transportu kolejowego.

W zakresie **przewozów aglomeracyjnych** w nowoczesnych systemach stosowany jest zunifikowany tabor kolejowy. Unifikację tę należy rozumieć jako zatrudnianie na określonych liniach kolejowych składów o charakterystykach technicznych (przyspieszenia rozruchu i hamowanie) oraz eksploatacyjnych (wymiana potoków podróży na stacjach i przystankach) umożliwiających zastosowanie równoległego wykresu ruchu pociągów. Powstaje w ten sposób tzw. cykliczny rozkład jazdy pociągów, który dzięki stałym końcówkom minutowym ułatwia podróżnym zaplanowanie przejazdu<sup>7</sup>.

Zasadniczym elementem takich przewozów jest wpisanie się ich w system publicznego transportu w aglomeracji poprzez:

- realizację przewozów na stałych trasach stanowiących element ogółu tras komunikacyjnych (metro, autobusy, tramwaje i trolejbusy),

<sup>7</sup> Zaawansowaną formą takiego rozkładu jazdy jest rozkład symetryczny, mający jednak zastosowanie głównie na rozbudowanych sieciach połączeń pomiędzy miastami w przewozach dalekobieżnych.

- powiązanie systemu transportowego aglomeracji z miastami zlokalizowanymi w odległości do około 100 km, a zatem stanowiących wspólnie z aglomeracją podstawowy miejski układ osadniczy w regionie,
- obsługę portu lotniczego zlokalizowanego w pobliżu aglomeracji,
- integrację taryfową z pozostałymi środkami publicznego transportu zbiorowego,
- przedłużenie oferty kolei w przewozach dalekobieżnych, co pozwala na zwiększenie ich dostępności geograficznej.

W celu skrócenia czasu przejazdu z bardziej odległych miejscowości za celowe należy uznać zastosowanie tzw. obsługi strefowej, a zatem likwidację postojów na niektórych stacjach i przystankach. Z uwagi na krótszy czas przejazdu takiego pociągu powinien być on uruchamiany tuż przed składem, który zatrzymuje się na wszystkich przystankach.

Z uwagi na zmniejszanie się potoków pasażerskich w godzinach pozaszczytowych oraz w dniach wolnych od pracy istnieje możliwość zmniejszenia częstotliwości połączeń oraz skracania składów pociągów. Oczywiście jest, że to drugie rozwiązanie należy uznać za zdecydowanie lepsze dla podróżnych, chociaż w praktyce stosowane są oba jednocześnie.

**Przewozy regionalne** różnią się od aglomeracyjnych, chociaż w wielu przypadkach trudno jest wskazać dokładne granice. Mogą one bowiem zapewniać również dojazd do centrów aglomeracji, ale też mają duże znaczenie dla obsługi słabiej zaludnionych regionów. Wymóg unifikacji taboru do takich przewozów nie jest tak silny, jak w poprzednim przypadku, tym niemniej pojemność składów – zazwyczaj elektrycznych lub spalinowych zespołów trakcyjnych lub autobusów szynowych – powinna uwzględniać dobową i tygodniową zmienność potoków odcinkowych.

Rozkłady jazdy w połączeniach regionalnych powinny również uwzględniać zasadę cykliczności, chociaż w przypadku wielu linii nawet utrzymanie częstości połączeń co jedną godzinę jest nieracjonalne. Ogólnie przyjmuje się, że 7 par pociągów na dobę stanowi minimalną możliwą do zaakceptowania przez pasażerów ofertę przewozową kolei w ruchu regionalnym.

W każdym przypadku rozkład jazdy, nawet ze stratą dla zasady cykliczności, powinien być podporządkowany rozkładowi jazdy pociągów dalekobieżnych na stacjach węzłowych, a nawet pociągom aglomeracyjnym, jeżeli połączenia regionalne realizują funkcje dowozu do stacji końcowych układu aglomeracyjnego.

W zakresie dystrybucji usług celowe jest włączenie przewozów regionalnych we wspólny system taryfowy aglomeracji lub regionu. Za najłatwiejszy system sprzedaży biletów należy uznać ich dystrybucję w automatach instalowanych na stacjach, przystankach i w pojazdach, a na odcinkach o niewielkich potokach pasażerskich, także przez kierującego pojazdem.

Podsumowując zagadnienia organizacyjne – przewozy lokalne powinny stanowić spójny element aglomeracyjnego i regionalnego systemu transportowego, zarówno pod względem organizacji ruchu pociągów, jak i dystrybucji usług. Stanowią one właściwy środek transportu do przewozu dużych potoków podróżnych zwiększając obszar oddziaływania społeczno – gospodarczego aglomeracji, popra-



wiąją spójność regionu oraz dostępność kolejowych przewozów dalekobieżnych oraz lotnisk, itp.

## 5. Czynniki wyboru kolei jako środka transportu

Niezależnie od wysiłków władz państwowych i samorządowych prowadzących politykę transportową ukierunkowaną na preferowanie transportu publicznego, przykładowo poprzez pokrywanie części kosztów jego funkcjonowania ze środków publicznych, potencjalni pasażerowie dokonują indywidualnych wyborów najczęściej pomiędzy ofertą tego transportu a motoryzacją indywidualną.

Istotne jest zatem dokonanie odpowiedzi na pytanie, jakie czynniki decydują o tych wyborach i jakie działania należałoby podjąć kształtując ofertę przewozową, aby zachęcić podróżnych do przejazdu np. koleją aglomeracyjną lub regionalną.

Podstawą wyborów dokonywanych przez podróżnych wyborów są tzw. cechy potrzeb transportowych, noszące nazwę **preferencji**. Są to zatem przesłanki, które określają wybór pomiędzy alternatywnymi ofertami – w tym przypadku pomiędzy samochodem osobowym a środkiem transportu publicznego. Wybór jest potwierdzeniem, że dany produkt ma dla klienta wyższą użyteczność niż inne, czyli większą zdolność do zaspokojenia istniejącej potrzeby przewozowej [2].

W powyższym ujęciu preferencje stanowią odzwierciedlenie strony popytowej i warto zauważyć, że mają charakter dynamiczny, to znaczy ulegają zmianom, zwłaszcza w dłuższej perspektywie czasu.

Po stronie podaży preferencje są elementami oceny oferty przewozowej i w dużej mierze mogą być kształtowane zarówno przez przewoźnika. Ich przykładowe zestawienie zawarto w tabeli 2.

*Tabela 2. Przegląd preferencji podróżnych (3, 4)*

Lp.	Nazwa preferencji (czynnika wyboru)	Znaczenie (opis)
1.	cena	koszt podróży odczuwany przez pasażera
2.	czas przejazdu	czas podróży odczuwany przez pasażera
3.	bezpośredniość	możliwość odbycia podróży bez przesiadania się
4.	dostępność geograficzna	odległość do najbliższego terminala (dworzec, przystanek, lotnisko)
5.	dostępność czasowa	zgodność godzin kursowania z oczekiwaniem podróżnych
6.	bezpieczeństwo komunikacyjne	prawdopodobieństwo szczęśliwego zrealizowania podróży
7.	bezpieczeństwo osobiste	ocena zagrożeń typu przestępczego
8.	komfort	wygoda podróżowania
9.	planowość	zgodność podróży z rozkładem jazdy lub przewidywaniem (samochód)
10.	zawodność	prawdopodobieństwo uieruchomienia środka transportowego
11.	elastyczność	możliwość modyfikowania trasy podróży

Pojęcie preferencji wykorzystywane jest do budowania modeli matematycznych, które pozwalają na badanie odpowiednich związków. Oczywiście trudno jest zakładać, że w swoim postępowaniu przeciętny podróżny stosuje tak rozbudowaną analitykę.

W przewozach lokalnych za najważniejsze uznać należy:

- cenę (w tabeli 2 poz. 1), która ma zazwyczaj charakter socjalny, a zatem tylko w części odzwierciedla rzeczywiste koszty wytworzenia usługi przez transport kolejowy,
- czas przejazdu (2), który w wielu relacjach jest konkurencyjny w stosunku do podróży samochodem tkwiącym w korkach,
- dostępność geograficzną (4), która ma szczególne znaczenie w centrach miast i osłabia efekt zastosowania prywatnego samochodu z uwagi na deficyt miejsc parkingowych,
- planowość (9), a zatem niezależność od warunków pogodowych oraz wydarzeń komunikacyjnych na drogach.

Oferta kolei musi zatem uwzględniać powyższe postulaty, a wszelkie uwarunkowania szczegółowe powinny być uwzględniane w oparciu o badania marketingowe, które mogą wskazać na znaczenie poszczególnych preferencji w konkretnych warunkach lokalnych.

## 6. Podsumowanie

Przewozy lokalne, czyli aglomeracyjne i regionalne, stanowią bardzo ważny element systemu transportu publicznego w aglomeracjach i regionach. Realizowana w Polsce polityka transportowa na szczeblu centralnym i samorządowym wpisuje się w strategię Wspólnoty Europejskiej, chociaż należy mieć na uwadze, że z uwagi na rozległość i liczne powiązania systemu transportowego wszelkie zmiany mają charakter ewolucyjny i zachodzą w dłuższym czasie.

Dotychczasowa praktyka deregulacji krajowego rynku kolejowych przewozów pasażerskich wskazuje, że w podjętych działaniach zabrakło jednego istotnego elementu. Jest nim sposób porozumienia i współdziałania poszczególnych operatorów – przewoźników pasażerskich. Niezależnie od oczywistej potrzeby ich konkrowania pomiędzy sobą istnieje szereg ważnych obszarów, w których powinni oni pomiędzy sobą współpracować.

Dotyczy to w szczególności uzgadniania (korelowania) rozkładów jazdy pociągów przed złożeniem zamówień do zarządcy infrastruktury, wzajemnej wymiany informacji taryfowych, a wreszcie próby budowy takich rozwiązań w systemie dystrybucji, aby był on jak najbardziej przyjazny dla podróżnych.

Konkurencja jest wtedy zasadna i pożyteczna, kiedy opiera się na rzeczywistej możliwości wyboru ceny usługi przewozowej, czasu przejazdu, oferowanego komfortu i innych elementów. Brak pełnej informacji, a także współdziałania przewoźników – zwłaszcza w sytuacjach awaryjnych – zniechęca podróżnych do korzystania z usług kolei, zatem transport publiczny ponosi szkodę jako cały system.

Wypada mieć nadzieję, że zbierane obecnie doświadczenia i dojrzałość rynkowa operatorów przewozów doprowadzą możliwie szybko do wypracowania i wdrożenia odpowiednich rozwiązań organizacyjnych.

## Literatura

- {1} Dyr T., Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich. Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom 2009.
- {2} Załoga E., Strategie rynkowe wobec zmian w preferencjach klientów. Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 1998.
- {3} Żurkowski A., Modelowanie przewozów międzyaglomeracyjnych. Problemy Kolejnictwa z. 148 (2009), s. 5-47.
- {4} Żurkowski A., Pawlik M., Ruch i przewozy kolejowe. Sterowanie ruchem. Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa 2010.