

Bartosz Mazur, Michał Wolański

# Integracja płatności za usługi transportu kolejowego i komunikacji miejskiej

**Integracja taryfowa transportu zbiorowego może przejawiać się w różnych formach – od pełnej integracji polegającej na emisji wspólnych biletów, aż do pozostawienia dotychczasowej gamy biletów poszerzonej jedynie o bilet aglomeracyjny o różnym okresie obowiązywania [1]. Podstawowym celem działań integracyjnych w sferze taryfowej jest podniesienie atrakcyjności zbiorowych form przemieszczania. Równocześnie właściwe posunięcia w sferze integracji taryfowej powodują przesunięcia popytu i wzrost (nierazko znaczny) efektywności całego systemu transportu zbiorowego.**

Integracja taryfowa kolei i komunikacji miejskiej może obejmować następujące płaszczyzny:

- przemieszczenia wewnątrz obszaru zurbanizowanego;
- przemieszczenia z terenu bezpośredniego ciężenia ośrodka bądź zespołu miejskiego;
- integracja dalekobieżnych połączeń kolejowych z komunikacją miejską, jako środkiem dowozowym.

## Integracja taryfowa systemów wewnątrzmijskich i wewnątrzaglomeracyjnych

Podstawową cechą przemieszczeń wewnątrzmijskich jest niewielka odległość. W przypadku jednak aglomeracji średnia odległość przewozu się zwiększa. Włączenie kolei do systemu transportu miejskiego jest jednak możliwe nie tylko w relacjach aglomeracyjnych, lecz także niektórych wewnątrzmijskich. Wynika to z dużej zdolności przewozowej kolei, dzięki czemu wzrasta atrakcyjność tej traktacji. W każdym przypadku warunkiem włączenia kolei w system transportu miejskiego jest występowanie potrzeb przewozowych w relacjach, w których czas przesiadki i dojazdu do stacji kolejowej rekompensowany jest przez znacznie większą prędkość na głównym odcinku przejazdu.

W opisanym przypadku brak integracji taryfowo-biletowej wpływa na marginalizację roli kolei w przewozach miejskich. Ze względu na znacząco mniejszą gęstość sieci kolejowej w stosunku do sieci komunikacji miejskiej (zarówno pod względem linii, jak i punktów odprawy podróży) podróżni zasadniczo nie korzystają z oferty kolei, gdyż wiązałoby się to dla nich z koniecznością poniesienia zwiększonych wydatków na bilety. Zatem ustalając cenę biletu integrującego kolej i komunikację miejską należy mieć na uwadze, że nie może to być cena skalkulowana jako suma cen biletu kolejowego i komunikacji miejskiej. Racjonalne przesłanki cenotwórcze wskazują wręcz, by cena biletu zintegrowanego była jedynie niewiele wyższa od dotychczasowego biletu komunikacji miejskiej o najbardziej analogicznych uprawnieniach.

Ustalając ceny biletów zintegrowanych należy też wziąć pod uwagę fakt, iż w wyniku zintegrowania pasażerowie wcale nie będą korzystać z większej liczby przejazdów. Wynika to z faktu wtór-

ności potrzeb transportowych. Tym samym cena biletu zintegrowanego nie powinna być ustalona na podstawie faktu, że liczba podróży nie zmieni się znacznie, bowiem globalna wielkość potrzeb transportowych wyznaczana jest zasadniczo przez niezgodność lokalizacji źródeł i celów ruchu. Mając zatem na uwadze czynniki popytowe wzrost ceny biletu zintegrowanego w stosunku do wcześniejszych ofert powinien być niewielki i odpowiadać jedynie: poprawie komfortu podróżowania (w wyniku zmniejszenia się średniego napętnienia pojazdów) i możliwością korzystania z szerszej oferty przewoźników (gotowość do zaspokojenia popytu potencjalnego). Należy przy tym zwrócić uwagę na sprzężenie zwrotne, występujące między popytem i ceną. W przypadku ustalenia ceny biletu zintegrowanego na relatywnie niskim poziomie możliwe jest przejście przez transport zbiorowy części popytu transportowego, ujawnianego wcześniej w postaci motoryzacji indywidualnej. Stymulantą takiego przesunięcia popytu mogą być inne instrumenty ograniczające efektywność korzystania z własnego samochodu, stosowane łącznie ze zintegrowaną ofertą biletową w transporcie zbiorowym.

Można założyć, iż oferta kolei (zintegrowanej z transportem miejskim) będzie atrakcyjna dla klientów transportu zbiorowego także w sytuacji niskiej częstości kursowania pociągów, a nawet ograniczenia jedynie do godzin szczytowego natężenia ruchu. Szczególnie ważne jest wykorzystanie pociągów jako szybkiego środka dowozowego w godzinach szczytu. Dla pasażerów oznacza to przede wszystkim poprawę warunków podróży (przede wszystkim skrócenie czasu jej trwania), zaś korzyścią dla systemu transportowego miasta jest odciążenie komunikacji miejskiej w najbardziej newralgicznych porach dnia. Właśnie w godzinach szczytu systemy transportowe ośrodków zurbanizowanych wykazują największe niedomagania – włączenie kolei do obsługi podróży miejskich i aglomeracyjnych pozwala na znaczącą redukcję krańcowego kosztu przewozu pasażera oraz zagregowanych kosztów zewnętrznych transportu zbiorowego w miastach.

## Podróże podmiejskie

Zupełnie odmiennie przedstawia się kwestia integracji taryfowej w przypadku sfery podmiejskiej. Wiele osób, zamieszkujących obszar otaczający ośrodek zurbanizowany znajduje w nim miejsce pracy bądź pobierania nauki. Z tego względu należy zapewnić atrakcyjne połączenia między różnymi ośrodkami ościennymi (konkretnie określonymi dla danego pasażera) a szeroką gamą celów podróży w mieście lub aglomeracji. W związku z tym postuluje się integrację transportu regionalnego z komunikacją miejską. Szczególną rolę w tak pojętym procesie przypisać należy kolei, bowiem regionalny transport autobusowy tworzy dodatkowe utrudnienia w ruchu miejskim. Docelowo integracja objąć powinna także relacje dowozowe do stacji kolejowych w sferze ościennej, realizowane za pomocą autobusów regionalnych. Trzon systemu stanowić powinna kolej i w pierwszym okresie integracja może przebiegać wyłącznie na linii kolej – komunikacja miejska.

Skutecznym narzędziem w tym zakresie może być bilet okresowy umożliwiający dojazd wszystkimi środkami transportu zbiorowego do każdego obiektu na terenie miasta, które z uwagi na pełnione funkcje pełni rolę ośrodka metropolitalnego aglomeracji. Rozwiązaniem docelowym jest bilet okresowy komunikacji miejskiej obejmujący także obszar ciężenia ze sfery podmiejskiej w wybranej przez pasażera relacji. Konkretnie rozwiązanie można dopasować w zależności od istniejącego taryfikatora opłat w danym ośrodku miejskim.

Z uwagi na występowanie w danym układzie przestrzennym jednego ośrodka miejskiego silnie dominującego nad okolicznymi miejscowościami, nie wydaje się konieczne wprowadzanie biletu kolejowego obejmującego całą sieć – wystarczy w każdym przypadku bilet kolejowy relacyjny połączyć z biletem komunikacji miejskiej ważnym w centralnym ośrodku aglomeracji. W przypadku występowania w ramach danego systemu komunikacji miejskiej także biletów trasowanych, możliwe jest zaoferowanie podróżnym także biletu na konkretną trasę miejską w połączeniu z konkretną relacją kolejową. Rozwiązanie takie skutkuje zaoferowaniem klientom jednolitego biletu w pożądanej relacji. W dalszej perspektywie w obu przypadkach (bilety sieciowe i trasowane) należy włączyć do tak rozumianego systemu także komunikację lokalną, by zapewnić dowóz do stacji kolejowej najbliższej punktowemu rozpoczęciu podróży na terenie podmiejskim.

Pomiędzy aglomeracjami typu monocentrycznego i typu poli-centrycznego jest wiele różnic funkcjonalnych. Przekładają się one także na występujące potrzeby przewozowe i konieczne do zastosowania rozwiązania taryfowe [4]. Należy jednak mieć na uwadze, że proponowany system znajduje odniesienie jedynie w przypadku aglomeracji monocentrycznych. Wobec funkcjonowania jednego ośrodka silnie dominującego, przemieszczenia między poszczególnymi sferami ciężarów mają znaczenie marginalne. Dlatego też relacyjny, a nie sieciowy charakter biletu kolejowego dobrze odpowiada potrzebom pasażerów. Odmiennie sytuacja kształtuje się w przypadku aglomeracyjnych systemów transportu zbiorowego, w których występuje wielość powiązań poszczególnych ośrodków i konieczne jest wprowadzenie biletu okresowego, obejmującego sieć komunikacji miejskiej oraz wszystkie połączenia kolejowe wewnątrz rozpatrywanego obszaru.

## **Przejazdy koleją na dalekie odległości – wykorzystanie komunikacji miejskiej do celów dowozowych**

W ramach walki konkurencyjnej jednym z obszarów, na którym motoryzacja indywidualna konkuruje z transportem zbiorowym, są podejmowane incydentalnie podróże na dalekie odległości. W celu zapewnienia pełnej substytucji indywidualnej komunikacji samochodowej przez transport zbiorowy należy dążyć do zapewnienia przewozu w pełnej relacji, maksymalnie zbliżonej do usługi „od drzwi do drzwi”. W bardziej odległej perspektywie, w przypadku zintegrowania sieci komunikacji miejskiej z miejskimi taksówkami, racjonalne wydaje się wykorzystanie tych ostatnich w celu dowozu podróżnych na stacje kolejowe. W ten sposób najlepiej spełniony zostanie postulat docelowości podróży. Korzystanie z taksówek może być też ograniczone, np. wyłącznie do podróży realizowanych przez minimum dwie osoby. W każdym przypadku konieczne jest zastosowanie narzędzi z zakresu integracji taryfowej kolei i komunikacji miejskiej.

Dalekobieżne podróże kolejowe są podejmowane w zasadzie wyłącznie na podstawie biletów jednorazowych. Z tego też powo-

du powinno się umożliwić pasażerowi dojazd komunikacją miejską z punktu rzeczywistego rozpoczęcia podróży do stacji kolejowej, a także od stacji docelowej do celu podróży, na podstawie wykupionego biletu kolejowego. Honorowanie biletu kolejowego w środkach komunikacji miejskiej odbywać się powinno bez dodatkowych dopłat. Różnicowanie ceny biletu kolejowego w zależności od możliwości dojazdu na jego podstawie do stacji spowodowałoby niepotrzebne skomplikowanie oferty przy relatywnie bardzo niewielkiej progresji ceny [5]. Konieczne jest jednak bliższe sformułowanie pojęcia podróży dalekobieżnej, co wykracza poza ramy niniejszego artykułu.

Z proponowanego rozwiązania wynika wiele korzyści dla systemu transportowego i jego użytkowników. Nie tylko wzrasta atrakcyjność zbiorowych form podróżowania wobec własnego samochodu, ale i poprzez konieczność wcześniejszego nabycia biletu kolejowego (celem wykorzystania go w relacji dowozowej) kolej pozyskuje dobre źródło informacji na temat popytu przewozowego. Informacje dotyczące zapotrzebowania, wynikające z zakupionych wcześniej biletów kolejowych, mogą w skrajnych przypadkach być podstawą włączenia dodatkowych wagonów do składów pociągów, zwłaszcza wyłączenie z miejscami rezerwowanymi.

Wzrost udziału biletów okresowych w sprzedaży, a tym samym wzrost ich udziału w realizowanym popycie transportowym, w komunikacji miejskiej jest jednym z ważniejszych punktów strategii marketingowych, prowadzonych przez podmioty transportu komunalnego [3]. Można zatem założyć, że znacząca większość przejazdów, realizowanych w komunikacji miejskiej jako dowozowe w stosunku do dalekobieżnych podróży koleją, odbywałaby się w ramach zakupionych biletów okresowych komunikacji miejskiej. Tym samym wprowadzenie proponowanego rozwiązania nie spowoduje praktycznie żadnego zmniejszenia wpływów biletowych przewoźników komunalnych, zwłaszcza gdy skoncentrują oni działania marketingowe na segmencie biletów okresowych.

Z integracji taryfowej między koleją dalekobieżną a komunikacją miejską wynika dla pasażera wiele korzyści. Wymienić tu można przede wszystkim:

- zwolnienie z konieczności wniesienia dodatkowej opłaty za przewóz bagażu w relacji punkt rozpoczęcia podróży – stacja kolejowa w przypadku zastosowania przepisów kolejowych do podróży komunikacją miejską na podstawie biletu kolejowego;
- brak konieczności zakupywania biletu komunikacji miejskiej w docelowym mieście (w przypadku systemu ogólnokrajowego lub w wybranych obszarach), co zajmuje zazwyczaj trochę czasu ze względu na różnorodność taryf oraz metod organizacji sieci dystrybucji (zwłaszcza całodobowej);
- eliminację wożenia biletu okresowego komunikacji miejskiej podczas dalszych podróży koleją, a co za tym idzie ryzyka jego zgubienia lub kradzieży podczas wyjazdu.

Proponowany system, w przypadku wdrożenia go na terenie całego kraju, skutkuje znaczną poprawą konkurencyjności transportu zbiorowego w stosunku do indywidualnego. Sama redukcja wydatków na przejazd jest niewielka (równa jest cenie potrzebnych biletów jednorazowych komunikacji miejskiej), lecz poprawa konkurencyjności wynika ze zbliżenia transportu zbiorowego do relacji „drzwi – drzwi”. Takie rozwiązanie jest jednak bardzo trudne do wdrożenia i nie można się spodziewać realizacji tego typu postulatu nawet w dość odległej przyszłości.

### **Bilet WPK-PKP-PKS w konurbacji górnośląskiej w 1988 r.**

Pierwsze próby integracji transportu kolejowego z komunikacją miejską na terenie konurbacji górnośląskiej datuje się na drugą połowę lat osiemdziesiątych XX w. Analizując wprowadzane wówczas rozwiązania należy mieć na uwadze specyfikę okresu, w którym miały miejsce. Wprowadzony wówczas bilet został wycofany wraz z ogólną dezintegracją obszarową komunikacji miejskiej na Śląsku na początku lat dziewięćdziesiątych.

Zasadniczym celem działań reformujących taryfy transportu pasażerskiego, zapoczątkowanych w 1986 r., było skierowanie jak największej liczby podróżnych z komunikacji miejskiej na pociągi regionalne. Pierwszym podjętym krokiem było wprowadzenie taryfy preferencyjnej na odcinku kolejowym Zawiercie – Katowice – Gliwice. Obniżka ceny występowała w stosunku do ogólnopolskiej taryfy kolejowej. Podkreśla się, iż celem zbliżenia ceny biletu jednorazowego na przejazd koleją i komunikacją miejską było stymulowanie popytu w kierunku jego przeniesienia do komunikacji kolejowej. Możliwe to było w przypadku tych podróży, gdzie nie występowały inne czynniki kształtujące wybór środka transportowego, przede wszystkim konieczność dojścia do stacji kolejowej [2].

W kolejnym etapie działań integracyjnych, w 1988 r. na terenie konurbacji górnośląskiej wprowadzono bilet okresowy integrujący ofertę trzech przewoźników: Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Katowicach, PKS oraz kolei, lecz jedynie w zakresie tzw. linii średnicowej, na odcinku Gliwice – Katowice – Sosnowiec – Dąbrowa Górnicza – Zawiercie / Huta Katowice. Bilet ten można było nabyć w punktach sprzedaży biletów okresowych wszystkich wspomnianych przewoźników. Funkcjonował on w formie karty podstawowej oraz znaczków poszczególnych partnerów, wykupionych na określone odcinki.

Konstrukcja biletu przewidywała nieograniczoną liczbę przejazdów w ramach wykupionych odcinków. Tym samym nie było dowolności wyboru środka lokomocji, lecz na każdym odcinku należało odbywać podróż wybranym środkiem. Tego typu rozwiązanie zastosowano zarówno w przypadku biletów imiennych, jak także biletów na okaziciela [2]. Mankamentem był brak sieciowego charakteru biletu. Jednak w omawianym okresie sieciowe bilety stanowiły rzadkość. Z perspektywy czasu zaproponowane podówczas rozwiązanie należy ocenić pozytywnie, jako prosty w konstrukcji instrument integracji taryfowej komunikacji miejskiej z koleją (a także z autobusami PKS), adekwatny do zgłaszanych potrzeb przewozowych.

Niezmiernie natomiast istotne jest, iż w ślad za zintegrowaną ofertą biletową dokonano przekierowania autobusów miejskich z linii równoległych do szlaków kolejowych na linie prostopadłe, dowozowe [2]. W ten sposób nastąpiło bardziej racjonalne rozłożenie oferty przewozowej i zmniejszenie zbędnej konkurencji na dublujących się odcinkach.

### **Bilet zintegrowany w aglomeracji warszawskiej w latach 2002-2003**

Transport zbiorowy w aglomeracji stołecznej w okresie 26 stycznia 2002 r. – 30 kwietnia 2003 r. przewidywał integrację taryfowo-biletową komunikacji miejskiej i kolei. Genezą działań integracyjnych była nagła i niespodziewana konieczność przeprowadzenia remontu kapitalnego wiaduktu w ciągu Alej Jerozolimskich, wskutek czego wzrosło znaczenie strategiczne kolei, jako środka

transportowego w mieście. Znamienne jest, iż integracja taryfowa została wprowadzona niejako na skutek zewnętrznych okoliczności wymuszających, a nie z inicjatywy samych podmiotów przewozowych.

System ten przewidywał integrację w sferze biletu okresowego. Standardowe bilety 30- i 90-dniowych, emitowane przez Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, były ważne we wszystkich pociągach osobowych spółki PKP Przewozy Regionalne na umownie określonych liniach. W początkowym okresie była to trasa Warszawa Śródmieście – Piastów, zaś od 1 kwietnia 2002 r. zasięg umowy został poszerzony do zasięgu sieci autobusów podmiejskich ZTM dla biletów sieciowych oraz do obszaru m.st. Warszawy dla miejskich. Funkcjonowanie biletu należy ocenić jako duży sukces – szacuje się, iż korzystało z niego około 40% pasażerów pociągów osobowych na odcinkach objętych umową. Wynik ten osiągnięto mimo minimalnych nakładów na informację, zwłaszcza w początkowym okresie obowiązywania porozumienia.

Niestety obecnie zaprzestano honorowania biletów komunikacji miejskiej w warszawskich pociągach. Jedną z przyczyn porażki zdaje się być brak optymalizacji sieci komunikacji miejskiej pod kątem dowozu do stacji kolejowych na terenie miejscowości podwarszawskich oraz dzielnic peryferyjnych, co spowodowałoby uwolnienie środków na opłatę dla PKP. Głównym jednak powodem zaprzestania funkcjonowania biletu zintegrowanego jest brak wiarygodnych dla obu stron danych, na podstawie których możliwe byłoby określenie opłaty dla PKP PR za honorowanie biletów miejskich, w sposób dający partnerom swego rodzaju poczucie sprawiedliwości.

Mankamentem systemu był także fakt, iż wspólne bilety nie obowiązywały na linii spółki PKP WKD. Powinna ona stać się podstawowym środkiem dowozu mieszkańców z terenu gmin położonych na zachód od Warszawy z uwagi na dość dobrą penetrację centrum miasta oraz relatywnie duże zbliżenie linii do miejsc zamieszkania i liczne przystanki. Oferta zintegrowana powinna obejmować ogół środków transportu publicznego aglomeracji stołecznej, to jest oprócz środków komunikacji komunalnej i pociągów PKP PR także Warszawską Kolej Dojazdową. Integracja obu przewoźników kolejowych zaowocowałaby utwaleniem naturalnego charakteru ciężarów do poszczególnych linii kolejowych, który występuje z uwagi na lokalizację osiedli.

Włączenie kolei do obsługi ruchu aglomeracyjnego należy rozpatrywać także w szerszym kontekście. Postulowane jest wydzielenie pasów ruchu specjalnie dla komunikacji miejskiej, lecz jedynie dla autobusów ZTM [6]. Wraz z promowaniem kolei w relacjach dowozowych do stolicy (poprzez integrację taryfową) osiąga się efekt powolnej eliminacji zewnętrznych przewoźników, w tym dużej części linii prywatnych, z terenu stolicy. W ten sposób poprawia się też pozycja konkurencyjna ZTM wobec przewoźników z gmin ościennych – głównie prywatnych, niezależnych, ostro ze sobą konkurujących firm eksploatujących zużyty tabor. W sytuacji zintegrowania stołecznej komunikacji miejskiej z koleją w relacjach dowozowych oraz rezerwacji pasów ruchu tylko dla taboru ZTM (a nie dla ogółu transportu publicznego) drastycznie spada pozycja konkurencyjna komunikacji prywatnej.

### **Bilet ATP w konurbacji górnośląskiej**

Na terenie Górnego Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego, wobec postulatów integracji systemów transportu zbiorowego, podjęto pró-

bę wprowadzenia wspólnego biletu na wszystkie środki transportu. Z dniem 1 sierpnia 2002 r. w sprzedaży pojawił się bilet miesięczny, uprawniający do korzystania z kolei oraz transportu miejskiego. W kwietniu bieżącego roku pojawiły się komunikaty informujące o zaprzestaniu honorowania biletu ATP w komunikacji miejskiej, lecz z końcem miesiąca doszło do porozumienia władz samorządowych i bilet nadal funkcjonuje w niezmienionej formie. Ten przykład wskazuje dobitnie, iż oferta ma charakter nietrwały. Decyzje odnośnie funkcjonowania zintegrowanego biletu podejmowane są właściwie bez żadnego wyprzedzenia czasowego.

Na terenie konurbacji górnośląskiej zastosowano schemat odwrotny od warszawskiego – miesięczne bilety kolejowe, oznaczane symbolem ATP, są honorowane w środkach komunikacji miejskiej ZKZ GOP. Bilet kolejowy, pod warunkiem wystawienia go w relacji dłuższej niż 20 km, uprawniał do przejazdów komunikacją miejską. Wystarczyło, by jedna stacja zawierała się w umówionym obszarze, by jego posiadacz mógł korzystać z komunikacji miejskiej, czego skutkiem jest możliwość wykupienia biletu ATP w relacji kolejowej daleko wybiegającej poza obszar określony umową.

Mankamenty tego rozwiązania to przede wszystkim brak dostępności wszystkich połączeń kolejowych na terenie Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. W ramach posiadanego biletu podróżny może korzystać jedynie z wybranego odcinka sieci kolejowej oraz wszystkich połączeń komunikacji komunalnej.

Oprócz mankamentu, jakim jest ograniczenie uprawnień korzystania z kolei do jednego odcinka, bilet ATP ma także inne wady, wśród których szczególną uwagę należy zwrócić na:

- bardzo wybiórczą informację na temat biletów ATP (ulotki i komunikaty na dworcach, w komunikacji miejskiej – brak jakiegokolwiek informacji, nawet o honorowaniu);
- rzadką sieć dystrybucji (bilety sprzedawane są wyłącznie w kasach PKP, podczas gdy bilety okresowe komunikacji miejskiej w szerokiej sieci kolektur).

Oprócz tego oferta ma wydzwięk zdecydowanie bardziej polityczny, aniżeli rynkowy, bowiem zależy ona głównie od decyzji politycznych, a nie zapotrzebowania rynkowego [5]. Polityczny charakter funkcjonującej oferty jest doskonale uwypuklony przez ciągłą niepewność co do stosowania biletu ATP w kolejnych mie-

siącach. Brak jasnych perspektyw co do stosowania zintegrowanego biletu stanowi czynnik zniechęcający pasażerów do korzystania z oferty.

Ponadto nie zostało wprowadzone w życie założenie skierowania części podróży z komunikacji miejskiej na przewozy kolejowe. Można właściwie powiedzieć, iż osiągnięto założenie odwrotne, bowiem w rzeczywistości bilet ten oddala pasażerów od kolei, a nie przybliża ich. Zaproponowanie podróżnym możliwości korzystania z połączeń niekolejowych w sposób nieograniczony powoduje, iż w przypadku braku pociągu pasażer stara się znaleźć zastępcze połączenie autobusowe lub tramwajowe. Także w przypadku podejmowania podróży w innej relacji, aniżeli codzienny dojazd do pracy lub miejsca pobierania nauki, podróżny skorzysta z komunikacji miejskiej, bowiem podróż pociągiem wiązać się będzie z koniecznością zakupu dodatkowego biletu.

## Pożądany kształt oferty biletowej

Dwa najbardziej skrajne zachowania konsumenckie w sferze płatności za przejazdy można scharakteryzować następująco:

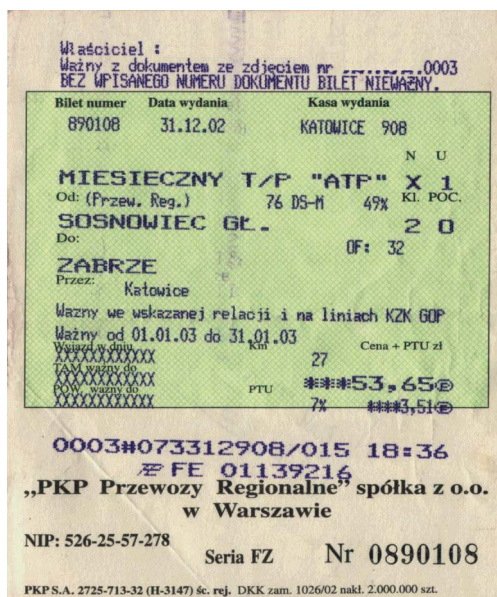
- pasażer domaga się oferty typu „all included”, czyli biletu umożliwiającego nieograniczoną mobilność w ramach danego obszaru zurbanizowanego;
- pasażer domaga się wnoszenia opłaty jedynie za usługę, z której korzysta – dla tej grupy istotne jest poczucie, że przevożne wnoszone jest w wysokości opartej jedynie o wykorzystane przez pasażera przejazdy.

W rzeczywistości jednak występuje także wiele pośrednich postaw, które plasują się między wspomnianymi przypadkami skrajnymi. Tego typu segmentacja ma duże znaczenie dla kształtowania oferty biletowej w ramach systemu zintegrowanego.

Dla pasażerów, którzy preferują nieograniczone możliwości korzystania z transportu w ramach dokonanej płatności, postulowanym rozwiązaniem docelowym jest bilet okresowy na nieograniczoną liczbę przejazdów w ramach sieci transportu zbiorowego określonego obszaru. Obejmować on powinien wszystkie środki transportu zbiorowego, także kolej. Integracja komunikacji miejskiej z siecią kolei jest szczególnie postulowana na terenie aglomeracji miejskich. Występuje tu bowiem duża liczba podróży na większe odległości, których pokonywanie koleją jest, a przynajmniej w założeniach powinno być, szybsze. Pokutuje także przekonanie o tym, że podróż pociągiem, z wyjątkiem ewentualnych relacji dowozowych w godzinach szczytu, odbywa się na siedząco. W warunkach pokonywania większych odległości na przestrzeni aglomeracji argument ten również ma niebagatelne znaczenie. Z punktu widzenia zarządzania systemem transportowym trzeba też zwrócić uwagę na niejednokrotnie niższy koszt produkcji usługi przewozu w transporcie kolejowym.

Występowanie dużych potoków pasażerskich, nawet w ograniczonym zakresie, powinno być wykorzystane przez zarządzających systemem transportowym na drodze włączenia przewozów kolejowych, jako bardziej efektywnych (czasowo i kosztowo), w ogólną ofertę transportu zbiorowego. Tylko dzięki wykorzystaniu kolei w transporcie aglomeracyjnym komunikacja zbiorowa może skutecznie konkurować z prywatnymi środkami lokomocji pod względem czasowym, a integracja taryfowa jest skutecznym środkiem kierowania popytu transportowego do bardziej efektywnej w dłuższych relacjach kolei.

Mając na uwadze segmentację podróży na wspomniane wcześniej dwie grupy, konieczne jest opracowanie dwóch rodza-



jów zintegrowanej oferty biletowej. Dla osób, które preferują nieskrępowaną mobilność konieczny jest bilet okresowy umożliwiający swobodny wybór sposobu przemieszczania się. Tego rodzaju zintegrowane bilety powinny być zróżnicowane pod względem okresu ważności i obszaru honorowania, celem lepszego dopasowania się do indywidualnych potrzeb pasażerów. Istotne jest jedynie, by określona oferta obejmowała wszystkie środki transportowe wybranego przez klienta obszaru. Dyskusyjnym jest problem odejścia od odgórnego podziału na strefy na rzecz swobodnego wyboru przez klienta zasięgu swojego zintegrowanego biletu okresowego. Wydaje się, iż wprowadzanie swobodnego kształtowania przez podróżnego obszaru, na którym ma być ważny bilet nie jest pierwszoplanowym zadaniem, zwłaszcza wobec ryczałtowego systemu naliczania opłat w segmencie biletów okresowych oraz wobec postulatu racjonalności ustalania stref.

Zupełnie inaczej przedstawia się ten problem w przypadku oferty dla osób skłonnych płacić jedynie za wykorzystane przejazdy. Zainteresowanie wspomnianej grupy pasażerów jest skoncentrowane głównie na biletach jednorazowych. Zasadniczo, z uwagi na skoncentrowanie tej grupy podróżnych na biletach jednorazowych, integracja taryfowo-biletowa nie rodzi aż tak dużych konsekwencji, jak w przypadku omówionej wcześniej grupy pasażerów. W przypadku biletów jednorazowych integracja taryfowo-biletowa skutkuje z jednej strony jednolitym wzorem biletu jednorazowego, z drugiej – jednolitą wysokością opłat za przejazdy różnymi środkami transportu.

Oba wymienione aspekty integracji w zakresie biletów jednorazowych są zauważalne zarówno dla pasażera, jak i dla podmiotów funkcjonujących po stronie podaży w systemie transportowym. W odczuciu pasażera korzystanie z komunikacji zbiorowej (komunalnej i kolejowej) obszaru objętego integracją jest prostsze, bowiem wymaga skasowania jednego rodzaju biletu. Ponadto, co jest szczególnie widoczne w miejskim transporcie autobusowym, brak jednolitego biletu jednorazowego budzi wątpliwości co do jego ważności w poszczególnych pojazdach. Związane jest to głównie z jakością informacji pasażerskiej.

W wyniku tego następuje poprawa konkurencyjności transportu zbiorowego. Wydaje się, iż na tym obszarze konieczne są przede wszystkim działania dostosowawcze przewoźników kolejowych. Pierwszym krokiem mogą być jednorazowe bilety strefowe, obowiązujące już w przypadku niektórych większych ośrodków w Polsce. Kolejnym krokiem powinno być udostępnienie pociągów do podróży na podstawie jednorazowych biletów komunikacji miejskiej. Z uwagi na czynniki obiektywne, jak niska dostępność sieci kolejowej oraz relatywnie znacznie niższa częstotliwość kursowania, wykorzystanie biletów komunikacji miejskiej przy podróżach koleją będzie bardzo niewielkie, lecz tym bardziej nie ma sensu utrzymywanie osobnych biletów kolejowych, których wykorzystanie jest jeszcze mniejsze. Relatywnie największe oddziaływanie tego typu integracji taryfowo-biletowej będzie występowało na terenach dużych aglomeracji, gdzie w sprawach codziennych pokonywane są znacznie większe odległości, a także liczba podejmowanych podróży fakultatywnych jest większa.

W przypadku wprowadzenia elektronicznych urządzeń do pobierania opłat, integracja w segmencie biletów jednorazowych polega jedynie na wdrożeniu „elektronicznej portmonetki”, umożliwiającej uiszczanie opłaty za przejazd w pojazdach różnych przewoźników. Rozliczanie wpływów polega wówczas wyłącznie na porównaniu sum wydatkowanych w pojazdach poszczególnych

przewoźników. Mankamentem takiego rozwiązania jest poczucie konieczności wcześniejszego zakupu większej liczby przejazdów przez pasażera.

Reasumując stwierdzić należy, iż działania w segmencie biletów sieciowych okresowych i w segmencie biletów jednorazowych mogą być podejmowane niezależnie. Mając na uwadze priorytet marketingowy biletów okresowych [3], słuszne wydaje się skoncentrowanie działań w pierwszej kolejności integracji taryfowej w tym obszarze oferty. Tu także zagregowany efekt przesunięcia popytu będzie bardziej widoczny.

Trudno jest wskazać jedno rozwiązanie jako wzorcowe, do którego dążyć powinny wszystkie ośrodki. Możliwe jest realizowanie bardzo różnorodnej oferty biletowej, zarówno w zakresie biletów sieciowych, jak i biletów o ważności ograniczonej (trasowanych bądź obowiązujących wyłącznie na wybranym fragmencie sieci komunikacyjnej). Integracja biletowa może się też przejawiać umożliwieniem podróży w relacji nie objętej posiadanym biletem okresowym według taryfy preferencyjnej. Przykładem tego mogłaby być możliwość uiszczania ulgowej opłaty za jednorazowy przejazd koleją dla posiadaczy biletów miesięcznych komunikacji miejskiej, i odwrotnie.

### **Problematyka rozliczeń wpływów w zintegrowanym taryfowo systemie transportu zbiorowego**

Wprowadzenie do oferty taryfowej biletu zintegrowanego, obejmującego podaż zapewnianą przez różnych przewoźników, napotyka na trudności związane z rozliczaniem przychodów. Przy dokładnym pomiarze liczby podróży i odległości przewozu możliwe jest rozliczanie dochodów ze wspólnego biletu na podstawie rzeczywistej obsługi zgłaszanego popytu. Z uwagi na koszty obecnie nie wydaje się realne wdrożenie systemu dokładnego pomiaru potoków pasażerskich w systemie monitoringu stałego. Dlatego konieczne jest, przynajmniej w pierwszym okresie, zastosowanie do rozliczeń wpływów biletowych wielkości szacunkowych, zarówno na podstawie dotychczasowych wpływów partnerów (z uwzględnieniem ich determinant), jak i prowadzonych wcześniej, nawet wrywkowo, badań marketingowych różnego rodzaju.

Organizacja zintegrowanego systemu płatności za usługi transportu zbiorowego musi uwzględniać specyfikację rozliczeń pomiędzy strony umowy. Możliwe są różne metody podziału globalnej wielkości przychodu, uwzględniające udział uczestników porozumienia taryfowo-biletowego w obsłudze transportowej rozpatrywanego obszaru. Akcentuje się, iż niezależnie od sposobu organizacji lokalnego rynku komunikacji miejskiej dochody poszczególnych operatorów powinny być związane z rzeczywistą realizacją usług transportowych. Powiązanie dochodów przewoźników z wielkością przewozów i pracy przewozowej skutkuje ich lepszą motywacją do podnoszenia jakości usług, poszukiwania nowych, korzystnych dla pasażerów relacji itp. [7]. Generalnie można powiedzieć, że w związku z takim rozdziałem dochodów następuje reorientacja przewoźników z postawy koncentrującej się na kosztach działalności na postawę zorientowaną rynkowo, na pasażera. Dotychczasowe próby integrowania komunikacji w obszarach zurbanizowanych nie spełniały wspomnianego postulatu. Rozliczenia pomiędzy przewoźnikiem kolejowym a podmiotami odpowiedzialnymi za komunikację miejską nie opierały się na wielkościach sprzedanych biletów bądź wykorzystanych podróży, co mogło stanowić pośredni skutek nietrwałości zasto-

sowanych rozwiązań. Tę wadę można łatwo usunąć właśnie wprowadzając wspólny bilet, z którego wpływy trafiają w określonych proporcjach do kas wszystkich partnerów związku biletowego.

Prostym sposobem rozliczeń, możliwym do zastosowania w przypadku biletu konstrukcyjnie zbliżonego do górnośląskiego biletu ATP, jest założenie, że przy zakupie biletu zintegrowanego klient otrzymuje od każdego przewoźnika konkretny rabat. Docelowo jednak dążyć należy do rozliczeń opartych o rzeczywiście zrealizowane podróże, ten system – oprócz wymienionych wcześniej korzyści – daje poczucie sprawiedliwości podziału wpływów pomiędzy strony umowy.

## Ewolucyjna koncepcja integracji biletowej

Analizując sytuację komunikacji miejskiej w Polsce trudno jest spodziewać się szybkiej integracji taryfowo-biletowej. Dotychczas udało się doprowadzić jedynie do częściowej i krótkotrwałej integracji komunikacji miejskiej i ruchu kolejowego na terenie aglomeracji warszawskiej oraz GOP. Zastosowane rozwiązania mają jeszcze wiele mankamentów, które powinny być stopniowo eliminowane w drodze do w pełni zintegrowanego systemu biletowego.

Z powodu permanentnego braku wystarczających środków należy skoncentrować się na ewolucyjnych działaniach integracyjnych. Podejście takie ma następujące zalety w stosunku do prób jednorazowej, pełnej integracji taryfowo-biletowej:

- możliwość szybszego wprowadzenia rozwiązań cząstkowych w przeciwieństwie do konieczności oczekiwania na wyniki żmudnych prac poprzedzających pełną integrację;
- możliwość obserwowania reakcji klientów na poszczególne rodzaje wprowadzanych biletów;
- możliwość bieżącej korekty wprowadzanych ofert w odpowiedzi na obserwowane reakcje;

- kreowanie wizerunku innowacyjności i ciągłej reakcji na zapotrzebowanie rynkowe;
- stopniowe gromadzenie doświadczeń i możliwość ich wykorzystania w dalszym procesie integracji;
- konieczność poniesienia mniejszych nakładów finansowych oraz możliwość rozłożenia ich w czasie;
- bieżące korzystanie z efektów poniesionych w okresach minionych nakładów;
- mniejsza dezorientacja pasażerów spowodowana stopniowym przebudowywaniem taryfy;


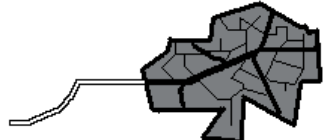

Główne mankamenty ewolucyjnego wprowadzania integracji biletowej związane są z poczuciem niepewności i irytacji pasażerów, co ma wpływ na poziom zadowolenia z całej usługi. W ramach swoich działań podmioty przewozowe powinny starać się kreować wizerunek prorynkowy, zorientowany na pasażera. Pozwoli to zmniejszyć stopień jego niezadowolenia, a także może poprawić poczucie własnej wartości w przypadku prowadzenia badań marketingowych, np. wywiadu głębinowego. Irytacja pasażerów powinna zmniejszać się wraz z nabieraniem przekonania, że wprowadzane są coraz korzystniejsze oferty biletowe.

W procesie integracji istotne jest wykorzystanie dotychczasowego doświadczenia w tym zakresie. Oprócz wzorcowania rozwiązań zagranicznych, warto też wziąć pod uwagę pozytywne aspekty krajowych prób integracji taryfowo-biletowej kolei i komunikacji miejskiej. Bliższą charakterystykę podstawowych zalet dotychczasowych rozwiązań przedstawiono w tablicy 1.

Modelowo inicjatywa wprowadzenia integracji taryfowo-biletowej leży w gestii kolei, jako podmiotu, który na braku integracji więcej traci. Proces integracyjny powinny wesprzeć władze samorządowe, bowiem to one ponoszą odpowiedzialność za szeroko rozumiany stan miast, a redukcja uciążliwości związanej z ruchem samochodów (wskutek działań integrujących) wydatnie poprawi jakość życia w mieście.

Tablica 1

## Pozytywne cechy podjętych prób rozwiązań integracyjnych

Rodzaj biletu	Schemat ideowy obowiązywania	Podstawowa zaleta
WPK-PKP-PKS (WPK Katowice, linia kolejowa 101 i PKS, bilet trasowany)		Objęcie zasięgiem także relacji oddalonych od linii kolejowej poprzez włączenie autobusów regionalnych
Karta ZTM Warszawa, obowiązująca w pociągach PKP PR		Ważność na całej sieci kolejowej określonego obszaru
ATP (konurbacja górnośląska wraz z otoczeniem)		Bilet na relacje kolejowe wykraczające poza zasięg komunikacji miejskiej

Źródło: opracowanie własne.

W pierwszym etapie integracji rozsądne wydaje się wprowadzenie biletu integrującego ofertę przewozową kolei i komunikacji miejskiej w ograniczonym zakresie. W zależności od stosowanej w komunikacji miejskiej taryfy biletów okresowych (występowanie lub nie biletów trasowanych), taką też formę mogą przyjąć bilety zintegrowane (sieciowe, sieciowe ograniczone obszarowo, trasowane).

Interesującym przykładem integracji taryfowo-biletowej kolei i transportu komunalnego może być umożliwienie korzystania z komunikacji miejskiej posiadaczom miesięcznych biletów kolejowych na długości jednego przystanku od końcowych dworców kolejowych. Dotychczas ta grupa klientów, po dojechaniu do stacji docelowej, przemieszczała się pieszo do właściwego celu podróży, sporadycznie (np. w sytuacji niesprzyjającej aury) korzystając z komunikacji miejskiej na podstawie biletów jednorazowych lub bez uiszczania przewoźnego. Równocześnie ograniczenie honorowania biletów kolejowych do jednego przystanku od stacji kolejowej powoduje, że częstokroć dotarcie do celu pieszo jest szybsze niż oczekiwania na najbliższy pojazd komunikacji. Tym samym z jednej strony oferta jest atrakcyjna dla znacznej grupy pasażerów, po wtóre zaś wyeliminowany zostaje mankament biletu ATP, jakim jest poszukiwanie alternatywnych przebiegów na głównej trasie przejazdu. Poziom wpływów kolei i komunikacji miejskiej nie ulega zasadniczym zmianom, a równocześnie można obserwować, jak liczna grupa pasażerów korzysta z dodatkowych uprawnień.

### Podsumowanie

Integracja taryfowo-biletowa systemów lokalnego i regionalnego transportu zbiorowego jest jednym ze środków poprawy pozycji konkurencyjnej kolei i komunikacji miejskiej wobec motoryzacji indywidualnej. Bardzo istotnym zadaniem jest koordynacja integracji taryfowej z wprowadzanymi zmianami w ofercie przewozowej. Wobec braku możliwości szybkiego wprowadzenia rozwiązań docelowych (jednolita taryfa obszarowa, bilety sieciowe) konieczne jest stopniowe rozszerzanie zakresu integracji.

Można spodziewać się, iż w wyniku integracji taryfowej, przejawiającej się zasadniczo poprzez udostępnienie pociągów pasażerom, korzystającym dotąd z komunikacji miejskiej, stopniowo wzrastać będzie udział kolei w obsłudze potoków pasażerskich. Z drugiej strony przewoźnicy komunikacji miejskiej mogą chcieć walczyć z koleją o pasażera uruchamiając dublujące połączenia na trasach równoległych do kolei. Z tego też powodu integracja taryfowo-biletowa poparta musi być odpowiednią polityką działań partnerów porozumienia biletowego. Wyzwaniem dla kolei będzie aktywne włączenie się w obsługę potoków pasażerskich w obrębie miast, zaś przez transportem komunalnym stoi wyzwanie poszukiwania nowych, korzystnych relacji na trasach dowozowych do stacji kolejowych, w miejsce obecnie funkcjonujących połączeń, nierzadko dublujących transport szynowy.

W przypadku racjonalnych działań efektem docelowym będzie znaczna racjonalizacja przewozów transportem zbiorowym oraz racjonalizacja sieci połączeń. Zarówno czynniki kosztowe, jak i preferencje pasażerów sprawią, że trzon aglomeracyjnych systemów transportu zbiorowego stanowiła będzie kolej, zaś komunikacja miejska przejmie nowe potoki ruchu, kształtujące się w relacjach między skupiskami osadniczymi a stacjami i przystankami kolejowymi. Wobec takiego stanu rzeczy konieczne będzie wprowadzenie już pełnej integracji taryfowej, bowiem komu-

nikacja miejska może w skrajnym przypadku przyjąć formę sieci niespójnej, rozerwanej – tym samym podróż koleją stanie się konieczna.

Proces integracji systemów transportowych musi być postrzegany całościowo – oprócz rozwiązań taryfowych konieczne jest wprowadzenie stosownych modyfikacji przebiegu linii komunikacji miejskiej, zwłaszcza tras autobusowych. Komunikacja miejska leży w gestii gminy, toteż właśnie gmina powinna prze-modelować system komunikacji, zwłaszcza autobusowej tak, by trasy te nie były równoległe do trakcji szynowych. Niestety daje się zauważyć brak działań organów odpowiedzialnych za kształt sieci transportowej, skutkiem czego nawet bardzo korzystne rozwiązania taryf zintegrowanych nie są poparte likwidacją dublujących się połączeń. Szczególnie jest to widoczne w konurbacji górnośląskiej, gdzie mimo wprowadzenia stosownego biletu miesięcznego integrującego komunikację miejską i kolejową nie dokonano żadnych zmian w komunikacji autobusowej, pozostawiając dużą część linii przyspieszonych na trasach współbieżnych z odcinkami transportu szynowego.



### Literatura

- [1] Bogustawski J., Szałucki K., Wyszomirski O.: *Problemy integracji transportu miejskiego w procesie dostosowania Polski do Unii Europejskiej*. (w): Transport 2000 – referaty kongresowe. Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału SITK w Krakowie, zeszyt nr 81. Kraków 2000, s. 103–124.
- [2] Duda W.: *Wspólny bilet miesięczny na Śląsku*. Eksploatacja kolei 4-5/1988, s. 86–88.
- [3] Dydkowski G., Tomanek R.: *Strategia marketingowa usług komunikacji miejskiej na przykładzie KZK GOP* (w): Obsługa transportowa aglomeracji miejskich i ruchu lokalnego. Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału SITK w Krakowie, zeszyt nr 42. Kraków 1996, s. 19–30.
- [4] Hebel K., Wyszomirski O.: *Integracja taryfowa podsystemów transportowych w regionie*. Transport Miejski 1/2002, s. 16–21.
- [5] Molecki B., Mazur B.: *Możliwości integracji szynowej komunikacji nocnej w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym* (w): Zintegrowany system miejskiego transportu szynowego. Materiały międzynarodowej konferencji naukowo-technicznej. SITK i SEP Oddział Wrocławski. Wrocław, 24–25 kwietnia 2003 r., s. 145–152.
- [6] Prądyński P.: *Rozwój i modernizacja transportu miejskiego w Warszawie i aglomeracji warszawskiej* (w): Kierunki rozwoju i modernizacji transportu Województwa Mazowieckiego. SITK Oddział Warszawski oraz oddziały: ciechanowski, radomski i siedlecki. Konferencja naukowo-techniczna. Warszawa 19 grudnia 2000 r., s. 169–189.
- [7] Tomanek R.: *Konkurencyjność transportu miejskiego*. Akademia Ekonomiczna w Katowicach. Katowice 2002 r.

### Autorzy

*mgr Bartosz Mazur – absolwent Akademii Ekonomicznej w Katowicach, specjalność transport*

*Michał Wolański – student Szkoły Głównej Handlowej*