

Stanisława Zamkowska

Problemy integracji w transporcie pasażerskim

Ekonomiczne Problemy Usług nr 60, 508-519

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

STANISŁAWA ZAMKOWSKA¹

PROBLEMY INTEGRACJI W TRANSPORCIE PASAŻERSKIM

WPROWADZENIE

W ostatniej dekadzie XX w. potrzeby przewozowe w Unii Europejskiej uległy zasadniczym zmianom. W wyniku ogólnego wzrostu ekonomicznego, liberalizacji i prywatyzacji zwiększył się m.in. nacisk na tworzenie bardziej wydajnych i przyjaznych dla środowiska systemów transportu, łączących infrastrukturę i usługi oraz węzłowe punkty krajowych i międzynarodowych sieci gospodarczych. W tym kontekście celem europejskiej polityki transportowej jest stworzenie takiego systemu transportu, w którym byłyby respektowane zasady zrównoważonego rozwoju zaspokajającego gospodarcze, społeczne i ekologiczne potrzeby społeczeństwa oraz sprzyjającego budowaniu zintegrowanego społeczeństwa i całkowicie zintegrowanej i konkurencyjnej Europy. Tak więc transport stał się jednym z ważniejszych elementów polityki zjednoczonej Europy, umożliwiających współpracę krajów członkowskich na wszystkich płaszczyznach integracji.

Jednym z priorytetowych zadań związanych z zaspokojeniem rosnącego popytu na usługi transportowe jest lepsza integracja różnych rodzajów transportu – jako droga do poprawy ogólnej efektywności systemu transportowego oraz przyspieszenie wdrażania innowacyjnych technologii. Oczekiwania wobec zintegrowanych systemów transportowych dotyczą oferowania klientom najbardziej korzystnych usług o wysokiej jakości wraz z usługami towarzyszącymi, jak też lepszego wykorzystania infrastruktury transportowej, a także usuwania wielu barier uniemożliwiających spójność systemów.

Ze względu na obszerność tematyki związanej z integracją systemów transportowych w niniejszym artykule zostały zaprezentowane wybrane przykłady integracji, której celem jest zwiększenie dostępności i atrakcyjności usług w transporcie pasażerskim, przy jednoczesnym rozwiązywaniu problemów ochrony środowiska – jako jej integralnej części.

¹ dr hab. prof. nadzw. PRad. Stanisława Zamkowska, Wydział Transportu i Elektrotechniki, Politechnika Radomska

ZAŁOŻENIA I OBSZARY INTEGRACJI W TRANSPORCIE PASAŻERSKIM

Zakładane i przyjęte programy rozwoju transportu na obszarze UE uwzględniają konieczność podnoszenia jakości świadczonych usług, gwarantującej zaspokojenie potrzeb mobilności zarówno osób, jak i towarów. Oczekiwania klienta wobec usługi przewozowej dotyczą jednak nie tylko samego faktu przemieszczenia w odpowiedniej relacji, ale także nakładają pewne wymagania wobec sposobu przemieszczenia, które muszą być dokładnie zidentyfikowane. A zatem doskonalenie jakości usług w przewozach pasażerskich, ze względu na zmieniające się potrzeby mobilności, powinno być poprzedzone badaniami preferencji podróżnych, aby następnie można było wdrożyć innowacyjne rozwiązania umożliwiające przygotowanie ofert o pożądanych parametrach jakościowych. Przedsięwzięcia innowacyjne powinny objąć przede wszystkim środki transportu, infrastrukturę, systemy zarządzania procesami transportowymi i formy obsługi podróżnych, przyczyniając się do osiągnięcia następujących rezultatów:

- d) zwiększenia dostępności do różnych usług transportowych,
- e) możliwości dokonywania przez podróżnego wyboru najlepszego wariantu podróży,
- f) skrócenia czasu podróży,
- g) zwiększenia komfortu i poczucia bezpieczeństwa,
- h) korzystania z dodatkowych usług podczas podróży.

W ofertach należy także uwzględnić różne rodzaje aktywności człowieka, jego styl życia, status materialny, dyspozycje czasowe oraz inne uwarunkowania, a nawet indywidualne preferencje w zakresie mobilności. Oprócz zapewnienia podstawowych warunków świadczenia niezawodnej usługi przewozowej, do których należy dbałość o zapewnienie punktualności, niezawodności, prędkości, bezpieczeństwa czy informacji, istnieje także potrzeba zagwarantowania pasażerom obsługi kompleksowej, zintegrowanej. Do jej realizacji konieczna jest współpraca różnych gałęzi transportu w kształtowaniu usługi podstawowej, a także współpraca transportu z innymi podmiotami pozatransportowymi, która wzbogaca ofertę przewozową o usługi dodatkowe towarzyszące podróży.

W transporcie pasażerskim zintegrowane systemy dotyczą głównie transportu publicznego. Potrzebę budowy zintegrowanych systemów transportowych w ramach Wspólnoty wyraża szereg dokumentów legislacyjnych, zawierających wytyczne dla europejskiej polityki transportowej (dyrektywy, Białe i Zielone Księgi, komunikaty i propozycje). Wyróżniającym się dokumentem jest Zielona Księga z 1996 r. pt. *Sieć obywatelska. Wykorzystanie potencjału*

*publicznego transportu pasażerskiego w Europie*². Jest to pierwszy w historii dokument polityczny KE dotyczący transportu pasażerskiego, który powstał w wyniku szerokich konsultacji przeprowadzonych w środowiskach transportowych i organów UE. Celem dyskusji było uzyskanie odpowiedzi na pytanie, w jaki sposób można wpłynąć na preferencje osób w transporcie lokalnym, krajowym i międzynarodowym, aby zachęcić do korzystania z usług transportu zbiorowego i tym samym zmienić strukturę przewozów pasażerskich w kierunku stworzenia transportu przyjaznego dla środowiska. U podstaw propozycji zawartych w omawianym dokumencie leżą następujące założenia:

1. systemy transportu pasażerskiego są niezbędne do rozwoju gospodarczego i odpowiedniej jakości życia mieszkańców;
2. istotne jest, aby systemy transportowe były efektywne i skierowane na zaspokojenie potrzeb ludzi;
3. systemy transportowe powinny być również elastyczne, aby odpowiadały na zmieniające się wymagania społeczeństwa, łącznie ze wzrostem zapotrzebowania na przewozy;
4. system transportu oparty na motoryzacji indywidualnej przynosi wprawdzie wiele korzyści, ale jednocześnie skutkuje zwiększoną kongestią, zanieczyszczeniem powietrza i wypadkami. W tym kontekście konieczny jest w przyszłości priorytet dla rozwoju zbiorowego transportu publicznego, w tym miejskiego.

„Sieć Obywatelska” jest to sieć systemów transportu pasażerskiego, które:

1. są ze sobą połączone w ten sposób, aby pasażerowie mogli łatwo przesiadać się z pociągu na autobus, z samochodu lub roweru na transport publiczny;
2. łączą sieci transportowe rozciągające się na dłuższych odległościach z sieciami transportu lokalnego;
3. są na tyle atrakcyjne, że zachęcają osoby dysponujące samochodami do użytkowania ich tylko w tych podróżach, w których ważne są elastyczność i niezależność przemieszczania się;
4. oferują usługę dostępną dla wszystkich grup pasażerów w zakresie zarówno dostępu do pojazdów i infrastruktury, zasięgu usług, jak i odpowiednich poziomów opłat.

Przekształcenie istniejących systemów transportu zbiorowego w sprawną sieć obywatelską powinno przynieść korzyści każdemu uczestnikowi transportu, w szczególności osobom niedysponującym własnym samochodem, ale też posiadaczom samochodów, wpływając jednocześnie na ograniczenia kongestii i zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko, a tym samym powodując poprawę warunków życia. Zielona Księga proponuje sposoby uczynienia

² *Sieć obywatelska. Wykorzystanie potencjału publicznego transportu pasażerskiego w Europie.* (The Citizens Network). Zielona Księga Komisji Europejskiej. Bruksela – Luksemburg 1996. Wydane przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej.

publicznego transportu pasażerskiego bardziej atrakcyjnym i użytecznym, co oznacza także możliwość wyboru środka transportu.

Do przyjętych wcześniej wytycznych w sprawie usprawnień w komunikacji zbiorowej (niezawodności, dostępności, komfortu, bezpieczeństwa i elastyczności) w rozwinięciu Zielonej Księgi UE (1998 r. podane zostały dodatkowe problemy do rozwiązania odnośnie do sposobu tworzenia sieci publicznej. Obejmują one:

1. **integrację transportu indywidualnego z publicznym** przez utworzenie odpowiedniej infrastruktury (terminale intermodalne, parkingi P + R) oraz wprowadzenie systemu informacji i zarządzania ruchem, wspieranie ruchu pieszego i rowerowego;
2. **integrację systemów transportu publicznego:** autobusów, tramwajów, metra i kolei – na poziomie *hardware* (terminale, wspólne użytkowanie torów kolejowych), *software* (systemy informatyczne), *orgware* (koordynacja rozkładów jazdy), *finware* (bilety łączone, wspólny system taryfowy)³.

Jest jeszcze jeden ważny obszar integracji zapewniający ulepszenia jakościowe w transporcie publicznym, a mianowicie obszar integracji polityki transportowej z innymi politykami (np. planowaniem przestrzennym). Jedną z opcji proponowaną przez specjalistów jako „zintegrowana inicjatywa planistyczna” polega na lokalizowaniu wszystkich nowo budowanych biur, centrów biznesu i rozrywki w pobliżu sieci transportu publicznego.

W rozwój wymienionych wyżej zintegrowanych systemów powinny się włączyć władze różnych szczebli: lokalnych, krajowych i międzynarodowych, niezależnie od operatorów transportu bezpośrednio zainteresowanych doskonaleniem usług przewozowych.

Ideą przewodnią wymienionych powyżej płaszczyzn integracji jest stworzenie łańcucha usług „od drzwi do drzwi” w transporcie zbiorowym. Ponieważ transport lokalny i regionalny znajduje się przede wszystkim w gestii władz lokalnych, regionalnych i państwowych, współpracujących z przewoźnikami i pasażerami, rolą Komisji Europejskiej jest głównie zapewnienie użytecznych instrumentów dla władz, operatorów oraz grup użytkowników, a także stworzenie właściwych ram politycznych dla zrównoważonego rozwoju mobilności.

Wśród kompetencji KE w zakresie tworzenia sieci obywatelskiej znalazły się m.in.⁴:

³ M. Janic: Integrated transport systems in the European Union: an overview of some recent developments, „Transport Reviews”, nr 4/2001.

⁴ Rozwój Sieci Obywatelskiej. Dlaczego tak ważna jest poprawa lokalnego transportu pasażerskiego oraz pomoc Komisji w tym zakresie. „Biuletyn Komunikacji Miejskiej”, nr 45/1999.

1. Promocja i upowszechnianie najlepszych rozwiązań, umożliwienie wymiany informacji poprzez powołanie Serwisu Informacyjnego dotyczącego Transportu Lokalnego w Europie (ELTIS).
2. Analiza porównawcza najlepszych rozwiązań (*benchmarking*) – jako pomoc dla chętnych w opanowaniu tej metody poprawy jakości.
3. Ustalenie odpowiednich ram politycznych dla rozwiązania następujących problemów:
 - a) uwzględnienie transportowych aspektów w planowaniu przestrzennym,
 - b) stosowanie systemów zarządzania ruchliwością,
 - c) wprowadzenie sprawiedliwych i efektywnych opłat w transporcie publicznym,
 - d) promocja zastosowań telematyki w transporcie,
 - e) ujednoczenie norm w konstrukcji pojazdów,
 - f) obsługa potrzeb przewozowych kobiet i osób z ograniczeniami ruchowymi,
 - g) zasady realizacji usług o charakterze dobra powszechnego,
 - h) zasady konkurencji w lokalnym i regionalnym transporcie pasażerskim.

Zgodnie z zasadą pomocniczości zadaniem Komisji Europejskiej będzie przede wszystkim udzielanie wsparcia i pobudzanie do wprowadzania zmian.

Podsumowując, należy stwierdzić, że nadrzędnym założeniem propozycji KE zawartych w dokumencie „Sieć Obywatelska” jest całościowe podejście do lokalnego i regionalnego transportu pasażerskiego, które zawiera:

1. planowanie systemu transportowego obejmujące różne środki przewozowe oraz rozwój infrastruktury w celu stworzenia dobrych połączeń i wygodnych przesiadek;
2. projektowanie usług transportowych obejmujących przejazdy różnymi środkami przewozowymi ze skoordynowanymi rozkładami jazdy;
3. projektowanie usług łączących przewóz, technologie pomocnicze, informację dla podróżnych, system biletowy oraz opłaty niezależnie od środka transportowego, obejmujące całe terytorium.

INTEGRACJA KOLEI Z TRANSPORTEM LOTNICZYM

Zintegrowana usługa może dotyczyć także powiązania oferty pociąg + samolot, coraz częściej bowiem wiele podróży rozpoczyna się od przejazdu pociągiem i kontynuowanych jest w samolocie, co sprawia, że konkurencyjne dotychczas rodzaje transportu mogą zintegrować swoje działania we wspólnym interesie. Współpraca ta w konsekwencji wywiera pozytywny wpływ na ogólną sytuację na rynku przewozowym, powodując wzrost przewozów.

Współczesna aktywność człowieka obejmuje coraz dłuższe zasięgi i obszary, sprawiając, że coraz istotniejszą funkcję spełnia transport lotniczy. Jednakże rzadkość lokalizacji punktów odprawy lotniczej wymaga komplementarnej usługi transportu dowozowego. Walorem kolei jest fakt, że

pociągi dojeżdżają do centrów miast, natomiast lotniska lokalizowane są najczęściej daleko poza miastem. Ze względu na duże zatłoczenie na drogach kolej i linie lotnicze mogą stać się doskonałymi partnerami w obsłudze potoków pasażerskich na dalekie odległości. Jak wynika z doświadczeń, oferta wspólnej obsługi pociąg–samolot wymaga:

- a) doprowadzenia linii kolejowych do lotnisk;
- b) skoordynowania rozkładów jazdy pociągów i samolotów;
- c) ujednoczenia systemów rezerwacji i sprzedaży biletów;
- d) rozwiązania problemu odprawy bagażu.

Wspólne działania kolei i transportu lotniczego są więc realizowane na płaszczyźnie handlowej, organizacyjnej oraz technicznej. Na przykład początkowa współpraca między Deutsche Bahn AG oraz niemieckimi towarzystwami lotniczymi zaowocowała wdrożeniem programu „Rail Flay”, polegającego na łączonej sprzedaży biletów lotniczych i kolejowych. Na głównych stacjach i lotniskach zaczęły funkcjonować także systemy informacji kolejowo-lotniczej, a następnie w coraz większym zakresie wprowadzano korelację rozkładu jazdy pociągów i rejsów lotniczych. Dostępność informacji lotniczej jest zapewniona nie tylko na dworcach kolejowych, ale także u obsługi konduktorskiej, władającej kilkoma językami⁵.

Wcześniejsze rozwiązania w zakresie organizacji dowozów z centrum do lotnisk komunikacyjnych były najczęściej realizowane komunikacją autobusową. Obecnie zaś idealnym rozwiązaniem są dogodne połączenia kolejowe z lotniska do centrum miasta i odwrotnie w systemie InterCity oraz InterRegio, gdyż połączenia koleją podmiejską nie spełniają wymaganych standardów (zbyt długi czas przejazdu, zatrzymywanie się na każdym przystanku, brak rezerwacji miejsc w pociągu). Integracja transportu lotniczego z koleją dotyczy głównie zapewnienia dogodnych dojazdów do lotnisk w obszarze aglomeracyjnym, jednak coraz większego znaczenia nabiera także współpraca z kolejami dużych prędkości, dowożącymi pasażerów z odleglejszych rejonów.

Elementem integracji pociąg + samolot jest odprawa podróznego i jego bagażu na dworcach kolejowych z zachowaniem takich samych środków ostrożności jak na lotnisku. Tak współpracują np. koleje francuskie SNCF z kilkoma liniami lotniczymi, koleje szwajcarskie czy koleje holenderskie z lotniskiem Schiphol w Amsterdamie.

Współpraca kolej–samolot wymaga także prowadzenia wspólnych inwestycji, związanych m.in. z realizacją budowy linii kolejowych (szybkiej kolei miejskiej, metra czy kolei dużych prędkości), stanowiących połączenie dojazdowe do lotnisk komunikacyjnych. Kwestia współpracy transportu kolejowego i lotniczego jest istotna zwłaszcza dla nowo budowanych systemów kolei wysokich

⁵ J.Grübneier, M. Wesseli: *Airport rail connections In Germany*, “Rail International” nr 7/1998.

prędkości. Projekty tych systemów przeważnie uwzględniają włączenie kolei w obsługę lotnisk. Przykładem obiektu świadczącego usługi intermodalne jest zaprojektowany i zrealizowany terminal kolejowo-lotniczy we Frankfurcie, posiadający zintegrowany kompleks transportowy oraz obiekty handlowo-usługowe (w tym hotelowe) i biurowe (Airrail Centre). Terminal ten łączy siódme co do wielkości lotnisko w świecie (drugie w Europie) ze stacją kolejową, z której odjeżdżają pociągi ekspresowe ICE (około 100 połączeń w ciągu dnia), a poniżej znajduje się stacja szybkiej kolei miejskiej S-Bahn. W sąsiedztwie zlokalizowanych jest kilka dróg dojazdowych do autostrad. Ponadto w Airrail Centre znajduje się dwupoziomowy parking na 950 samochodów. Połączenie terminalu kolejowego z lotniczym jest korzystne zarówno dla przewoźników, jak i dla klientów, dając im możliwość zaspokojenia wielu potrzeb w jednym terminalu⁶.

Wspólnym celem obu rodzajów transportu w budowie zintegrowanej usługi przewozowej jest pozyskanie coraz większej liczby pasażerów korzystających zarówno z transportu kolejowego, jak też z transportu lotniczego.

Zapewnienie dostępności jest jednym z ważniejszych wyzwań realizowanych przez porty lotnicze w celu utrzymania konkurencyjności w warunkach dynamicznego rozwoju komunikacji lotniczej. Dlatego oprócz zapewnienia sprawności połączeń z komunikacją publiczną i zapewnienia dostępu do miejsc parkingowych rozszerzona oferta dotyczy wypożyczania samochodów⁷.

INTEGRACJA W OBSŁUDZE PRZEWOZÓW MIEJSKICH

Integracja transportu pasażerskiego w miastach obejmuje: integrację tras komunikacyjnych i informacji, integrację obsługi w punktach komunikacyjnych, integrację rozkładów jazdy oraz integrację biletową różnych środków transportu. Istotne znaczenie ma szerokie zastosowanie technologii telekomunikacyjnych i teleinformatycznych, w tym coraz bardziej popularnej telefonii komórkowej i Internetu do przygotowania i udostępnienia informacji. Głównym celem zintegrowanej oferty transportu zbiorowego w miastach jest zapewnienie realizacji podróży w jak najkrótszym czasie w systemie „od drzwi do drzwi”.

Szybsze tempo życia i wzrost aktywności w różnorodnych dziedzinach sprawia, że czas przeznaczony na przemieszczanie się jest coraz bardziej ograniczany, co wymusza coraz większe prędkości przemieszczania. Z kolei przy podróżach z wykorzystaniem więcej niż jednego środka transportu wyzwala presję na sprawne i jak najszybsze skoordynowanie przewozów częściowych poprzez

⁶ A.Gavine: *Journey to the centre of the World. Passenger Terminal*, „World” nr 6/ 2003 oraz materiały reklamowe.

⁷ Szerzej: O. Dielman, I. Rosskopf, Z. Trausch: *Mietwagenunternehmen an europäischen Flughäfen*, „Internationales Verkehrswesen” nr 4/2009 s. 122 i dalsze.

dobłą organizację intermodalnego łańcucha podróży. W związku z tym konieczne jest doprowadzenie do współpracy przewoźników, której efektem powinno być:

- wspólne korzystanie z punktów odprawy podróżnych,
- wspólna taryfa,
- wspólny bilet,
- wspólny rozkład jazdy,
- wspólna informacja.

Intermodalność w obsłudze podróżnych powinna objąć nie tylko usługi podstawowe, przewozowe, ale także usługi dodatkowe towarzyszące podróży, których uwzględnienie jest obecnie niezbędne przy projektowaniu i wdrażaniu nowych ofert w transporcie zbiorowym. Podróżni oczekują zapewnienia takich usług, dzięki którym podróż będzie łatwiejsza i bardziej atrakcyjna, a jej czas maksymalnie wykorzystany. Integracja to również możliwość regulowania wszelkich należności jedną kartą płatniczą, pełniącą także funkcję biletu.

Integracja transportu i nowe technologie powinny również umacniać w obsłudze komunikacyjnej pozycję środków transportu przyjaznych dla środowiska takich jak: kolej, metro, trolejbusy, tramwaje.

Nie można jednak analizować systemu komunikacji miejskiej w oderwaniu od połączeń z regionem, zwłaszcza w przypadku metropolii stanowiących ośrodki ciężenia dla ruchu pasażerskiego, nieraz z dalszych okolic. Przykładem działania na rzecz integracji transportu miejskiego z regionalnym jest Wiedeń. Od 1984 r. Przedsiębiorstwo Transportowe Wschodniej Austrii (VOR) współpracuje z przedsiębiorstwem komunikacji miejskiej Wiener Linien, kolejami ÖBB, Wiener Lokalbahnen Raaber Bahn i regionalnymi przewoźnikami autobusowymi. Stworzyły one kompleksową sieć transportu publicznego umożliwiającą sprawny przewóz pasażerów w obrębie regionu wschodniego. Sieć VOR pokrywa obszar ponad 8 tys. km², który zamieszkuje 2,6 mln osób. VOR pełni funkcję koordynatora transportu publicznego w regionie wschodnim. Do innych zadań VOR należy modyfikacja rozkładów jazdy, logistyka, planowanie przewozów. Spółka otrzymuje 44-procentowe dofinansowanie od władz Wiednia i regionu Dolnej Austrii oraz 12-procentowe dotacje od władz regionu Burgenland. Niewielkie dotacje pochodzą też z budżetu federalnego⁸.

ZAKOŃCZENIE

Funkcjonowanie każdej dziedziny społeczno-gospodarczej podlega ciągłej presji w kierunku coraz większej sprawności i efektywności, co jest zdeterminowane z kolei sprawnością i efektywnością transportu. W konsekwencji konieczne jest stałe doskonalenie techniki, technologii, organizacji i systemów

⁸ *Bus and rail in Austria. Public transport showing its best side.* "Public Transport International", nr 1/2009, za Biuletyn Informacyjny Infrastruktury, nr 5/2009 s. 31.

zarządzania tak, aby oferowane rozwiązania i formy transportu w maksymalnym stopniu odpowiadały aktualnym potrzebom gospodarki i społeczeństwa, nie stanowiąc barier ich rozwoju.

Wiele czynników składa się na to, że obecnie wszędzie na świecie występuje wzrost mobilności ludzi, która przy niewłaściwych proporcjach udziału środków transportu w jej realizacji nastęrcza wiele problemów, z negatywnymi skutkami dla środowiska. Chodzi o gwałtowny rozwój motoryzacji indywidualnej przejmującej znaczącą część obsługi komunikacyjnej ludności, zwłaszcza przy niewydolności infrastruktury drogowej. Wyjściem w takiej sytuacji jest stymulacja procesu reorientacji społeczeństw z masowego użytkowania samochodów osobowych na korzystanie z innych form mobilności, szczególnie z transportu publicznego.

Uczynienie usług komunikacji zbiorowej prostszymi i wygodniejszymi, tak by stanowiły alternatywę dla prywatnych samochodów, wymaga wprowadzenia wielu nowych rozwiązań podnoszących jej atrakcyjność, w tym umożliwiających kompleksową obsługę podróżnych w całym łańcuchu mobilności „od drzwi do drzwi”.

Jako przykłady bardziej udanych rozwiązań szczegółowych w zakresie integracji systemów transportowych, które przynoszą pozytywne efekty, należy wskazać:

1. systemy P + R – parkingi dające możliwość przesiadki z samochodu osobowego (lub roweru) na środki transportu publicznego lub taksówki;
2. systemy integrujące transport autobusowy miejski, podmiejski i regionalny, metro, pociągi podmiejskie, samochody prywatne, taksówki, autokary, a także szybką kolejkę;
3. skoordynowane rozkłady jazdy transportu publicznego miasta i regionu;
4. wspólne elektroniczne bilety, tzw. karty inteligentne na środki komunikacji zbiorowej w mieście oraz na taksówki: rozwiązanie takie stwarza możliwości zmniejszenia kosztów dystrybucji, zwiększa szybkość i jakość sprzedaży biletów oraz znacznie ułatwia dostęp do usług transportowych;
5. wspólny system informacji, którą można uzyskać z centralnej bazy danych, zintegrowany z systemami informacji przedsiębiorstw transportowych w danym mieście;
6. współpracę w relacji kolej–samolot;
7. współpracę między operatorami i organizatorami transportu a podmiotami oferującymi usługi dodatkowe do przewozu.

Reasumując, należy stwierdzić, że zintegrowane działania w transporcie pasażerskim mają na celu przede wszystkim poprawę parametrów obsługi podróżnych w aspekcie skracania czasu podróży, wygody, dostępności, bezpośredniości połączeń i kompleksowości. Integrowanie usług oferowanych przez różnych operatorów w ramach jednej grupy taryf i jednego biletu daje

użytkownikom większą elastyczność i podnosi w ten sposób atrakcyjność transportu publicznego.

STRESZCZENIE

Jednym z założeń programowych polityki transportowej UE jest podnoszenie jakości świadczonych usług gwarantującej zaspokojenie potrzeb mobilności osób i towarów. Oczekiwania klientów wobec usług przewozowych dotyczą nie tylko samego faktu przemieszczenia z punktu początkowego do punktu docelowego, ale także narzucają pewne wymagania w stosunku do jakości oferowanych usług. Dbłość o zapewnienie punktualności, niezawodności, prędkości, bezpieczeństwa czy informacji jest podstawowym warunkiem świadczenia niezawodnej usługi przewozowej; jednak obecne wymagania idą także w kierunku zagwarantowania pasażerom obsługi kompleksowej, zintegrowanej. Do jej realizacji konieczna jest współpraca różnych gałęzi transportu w kształtowaniu usługi podstawowej, a także współpraca transportu z innymi podmiotami pozatransportowymi, która wzbogaca ofertę przewozową o usługi dodatkowe, towarzyszące podróży.

W niniejszym artykule przedstawione zostały przykłady integracji w łańcuchu podróży, zwiększającej dostępność i atrakcyjność usług w obsłudze pasażerów, przy jednoczesnym rozwiązywaniu problemów ochrony środowiska – jako jej integralnej części.

SUMMARY

INTEGRATIONS' ISSUES IN THE PASSENGER TRANSPORT

One of the principles of the EU transport policy is the improvement of service quality in order to guarantee the satisfaction of mobility needs of people and goods. Customer requirements for the transport services are no longer limited to the mere fact of transfer from the starting point to the destination point but also impose some requirements concerning the quality of the services offered. Care to ensure punctuality, reliability, speed, security or information is a prerequisite for the provision of a reliable transport service. The present requirements, however, go towards providing passengers with the service that is comprehensive and integrated. For this to take place, various modes of transport need to cooperate with one another in the development of basic services. What is more, transport needs to cooperate with other out-of-transport entities to enrich its offer by additional services to accompany the journey. This article presents examples of integration in a journey chain that increase the availability and attractiveness of passenger services operation, while addressing environmental issues as its integral part.

Translated by Stanisława Zamkowska

LITERATURA

1. *Bus and rail in Austria. Public transport showing its best side.* Public Transport International nr 1/2009, za Biuletyn Informacyjny Infrastruktury nr 5/2009.
2. Dielman O., Roskopf I., Trausch Z.: *Mietwagenunternehmen an europäischen Flughäfen.* Internationales Verkehrswesen nr 4/2009.
3. Gavine A.: *Journey to the centre of the World. Passenger Terminal.* World nr 6/2003, oraz materiały reklamowe
4. Grübneier J., Wesseli M.: *Airport rail connections in Germany.* Rail International nr 7/1998.
5. Janic M.: *Integrated transport systems in the European Union: an overview of some recent developments.* Transport Reviews nr 4/2001.
6. *Rozwój sieci obywatelskiej. Dlaczego tak ważna jest poprawa lokalnego transportu pasażerskiego oraz pomoc Komisji w tym zakresie.* Biuletyn Komunikacji Miejskiej nr 45/ 1999.

7. *Sieć obywatelska. Wykorzystanie potencjału publicznego transportu pasażerskiego w Europie. (The Citizens Network). Zielona Księga Komisji Europejskiej.* Bruksela – Luksemburg 1996. Wyd. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej.