

Anna Mężyk

Nowe usługi : szansa dla transportu zbiorowego

Ekonomiczne Problemy Usług nr 59, 185-195

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.

*ANNA MEŻYK**

NOWE USŁUGI – SZANSA DLA TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Wprowadzenie

Transport zbiorowy w Europie od wielu lat zмага się z problemem malejącego popytu na usługi przewozowe. Tendencja ta zaistniała także w Polsce wraz z przejściem do gospodarki rynkowej i z coraz większą dostępnością transportu indywidualnego. Jest jednak postrzegana jako zjawisko negatywne, któremu należy przeciwdziałać z kilku zasadniczych względów:

- transport zbiorowy jest jedyną formą transportu dostępną dla gospodarstw domowych o niższym statusie materialnym, nie posiadających własnego samochodu; szacuje się, że w Unii Europejskiej dotyczy to ok. 40% gospodarstw domowych;
- transport zbiorowy jest jedynym sposobem przemieszczania się dostępnym dla osób nie posiadających prawa jazdy lub członków gospodarstw domowych nie będących głównymi użytkownikami samochodu, np. młodzieży, osób niepełnosprawnych, osób starszych, wielu kobiet – niedorozwój transportu zbiorowego ogranicza ich samodzielność i mobilność;
- transport zbiorowy jest jedynym realnym rozwiązaniem dla narastających problemów przewozowych i ekologicznych w obszarach miejskich;
- spadek popytu na przewozy w transporcie zbiorowym prowadzi do zmniejszenia oferty, a w konsekwencji do rosnącego uzależnienia od samochodów indywidualnych; powoduje to coraz trudniejszy dostęp do wielu miejscowo-

* Dr inż. Anna Meżyk – Politechnika Radomska.

ści, zwłaszcza na obszarach regionalnych i wiejskich, przyczyniając się do wykluczenia społecznego ludności, ograniczenia szans edukacyjnych i zawodowych młodzieży czy też braku możliwości rozwoju turystyki.

Słabość transportu zbiorowego postrzegana jest zatem w Europie nie tylko jako forma niedemokratycznego upośledzenia znacznych grup obywateli, ale też jako czynnik sprzyjający ekspansji motoryzacji indywidualnej wraz ze wszystkimi negatywnymi konsekwencjami dla środowiska i dla zdrowia ludności. Stąd konieczność wzmocnienia oferty transportu zbiorowego jest systematycznie podnoszona w licznych dokumentach europejskiej polityki transportowej jako element strategii zrównoważonej mobilności. Jej realizacja w dużej mierze zależy od wdrożenia innowacyjnych rozwiązań technicznych i nowych koncepcji usług.

1. Rola i obszary innowacyjności w transporcie zbiorowym

Zwiększenie udziału transportu zbiorowego w obsłudze potrzeb przewożonych ludności wymaga zróżnicowanych rozwiązań, w zależności od segmentu rynku. Rola innowacyjności jest tym większa, im trudniejsze zewnętrzne warunki funkcjonowania tego transportu. Stosunkowo najłatwiej zwiększenie udziału transportu zbiorowego można osiągnąć w przewozach aglomeracyjnych, gdzie rosnące zatłoczenie miejskiej sieci drogowej i trudności z parkowaniem stwarzają obiektywne warunki sprzyjające jego wyborowi. Czynnikiem decydującym jest wystarczająco konkurencyjny czas przejazdu, będący jednym z podstawowych kryteriów wyboru środka podróży. Preferowane są różne formy transportu szynowego, nie kolidujące z ruchem drogowym i w związku z tym pozwalające na skrócenie czasu podróży. Najtrudniejsze warunki dla wzrostu udziału transportu zbiorowego w obsłudze przewozów pasażerskich istnieją w regionach i obszarach podmiejskich, gdzie niewielkie liczbowo i rozproszone potoki pasażerów oraz coraz dłuższe odległości przejazdów utrudniają zorganizowanie przewozów zbiorowych. Tradycyjne, sztywne schematy obsługi przewozowej nie są w stanie zaspokoić potrzeb w zmienionych warunkach. W tym segmencie istotne znaczenie mają innowacje organizacyjne i techniczne, zapewniające zorganizowanie elastycznej obsługi przewozowej o wystarczającej jakości i przy minimalnych kosztach.

Ujmując problem ogólniej, można stwierdzić, że zwiększenie przewozów w transporcie zbiorowym jest związane z tworzeniem nowych usług, zaspokajają-

cych ściśle określone potrzeby pasażerów na oczekiwanym przez nich wysokim poziomie jakościowym. Punktem odniesienia dla oceny i akceptacji tych usług przez pasażerów jest użyteczność i wygoda podróży własnym samochodem. Jednocześnie zaś oferenci usług muszą uwzględniać rachunek ekonomiczny, który ogranicza możliwości wdrażania wszystkich nowych rozwiązań – podnoszenie jakości jest możliwe dopóty, dopóki pasażerowie są skłonni za to płacić.

Kontynuując rozważania, można wskazać kilka obszarów w transporcie zbiorowym, w których zastosowanie innowacyjnych rozwiązań czy technologii prowadzi do modernizacji i polepszenia oferowanych usług. Jednym z nich jest wdrażanie rozwiązań technicznych i organizacyjnych, które usprawniają funkcjonowanie przewoźników. Wprowadzanie innowacji w tym obszarze jest ukierunkowane głównie na korzyści przedsiębiorstwa, chociaż nie wyklucza to korzyści klienta czy korzyści ogólnospołecznych. Można wymienić tu przede wszystkim różnego rodzaju usprawnienia techniczne pojazdów i napędów zmniejszające zużycie paliwa, przedłużające trwałość pojazdów i zmniejszające koszty eksploatacji czy ułatwiające utrzymanie pojazdu w czystości. Wszystkie te przedsięwzięcia pozwalają w konsekwencji na zmniejszenie kosztów własnych operatora. Do tej kategorii zmian należy zaliczyć także wprowadzanie do użytku pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi. Korzyści dla operatorów wiążą się z niższymi sumarycznie kosztami paliwa (np. w przypadku autobusów napędzanych na gaz) i dofinansowaniem publicznym na zakup nowych, ekologicznych pojazdów. Docelowo, po powszechnym wprowadzeniu internalizacji kosztów zewnętrznych, stosowanie paliw alternatywnych również będzie oddziaływać na obniżkę kosztów własnych przedsiębiorstwa.

Inny przykład to wdrożenie technologii teleinformatycznych i telekomunikacyjnych, między innymi do zarządzania flotą, planowania pracy eksploatacyjnej czy do systemów informacji i sprzedaży biletów, co pozwala przedsiębiorstwu lepiej planować ofertę, a także pozyskiwać dodatkowych klientów. Wymienione działania przynoszą wymierne korzyści również odbiorcom usług oraz środowisku poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń. Głównym podmiotem finansującym wdrażanie innowacji w tym obszarze jest przedsiębiorstwo przewozowe przy współdziałaniu podmiotów publicznych w odniesieniu do działań, które przynoszą korzystne skutki ekologiczne.

Nawiązując do możliwości finansowania innowacji przez przedsiębiorstwa przewozowe, należy podkreślić, że przedsiębiorstwa zajmujące się transportem regionalnym znajdują się w szczególnie trudnej sytuacji. Wobec malejącej licz-

by pasażerów przedsiębiorstwa te zmuszone są do redukcji kosztów, co otwiera przestrzeń dla innowacyjnych ofert (np. wprowadzanie taksówek zbiorczych, minibusów). Z drugiej strony – niska rentowność działalności przewozowej daje niewielkie możliwości implementacji takich rozwiązań. W rezultacie przedsiębiorstwa obsługujące przewozy regionalne często zmuszone są ograniczyć podaż, zawieszając kursy i tracąc klientów. Bez partycypacji władz publicznych w kosztach innowacji, np. w kosztach zorganizowania platformy telematycznej do zbierania zgłoszeń pasażerów, rozwój nowych ofert w przewozach regionalnych nie będzie możliwy. Trzeba jednak też brać pod uwagę coraz trudniejszą sytuację budżetów publicznych, co podnosi presję na efektywność wprowadzanych rozwiązań. Kwestie te są istotne nawet dla tak bogatego państwa, jakim są Niemcy, gdzie do roku 2015 przewiduje się konieczność znaczącego ograniczenia obsługi transportem zbiorowym w obszarach wiejskich i wprowadzenia nowych rozwiązań, np. abonamentu na usługi przewozowe¹.

Kolejny obszar innowacyjności w transporcie zbiorowym to obszar usprawnień organizacyjnych, zmierzających do poprawy oferty transportu zbiorowego jako całego systemu na danym obszarze poprzez integrację ofert różnych przewoźników i rozwój intermodalności. Terminem intermodalność określana jest współpraca różnych gałęzi i środków transportu zmierzająca do konstrukcji jednego spójnego „łańcucha podróży”, ponadto włączanie do usług przewozowych usług towarzyszących, umożliwiających efektywne wykorzystanie czasu podróży (zarówno czasu jazdy, jak i czasu oczekiwania). Współpraca gałęzi transportu jest możliwa dzięki likwidacji barier między systemami transportowymi (przestrzennych, urbanistycznych, taryfowych, biletowych) i synchronizacji podróży cząstkowych. Integracja różnych form transportu zbiorowego, według koncepcji przedstawionej w *Zielonej Księdze Komisji Europejskiej* z 1996 pt. *Sieć obywatelska*, powinna zmierzać przede wszystkim do obniżenia dodatkowych niematerialnych kosztów, jakie ponoszą klienci transportu zbiorowego². Są to tzw. koszty „poświęcenia”, związane z koniecznością wcześniejszego zdobycia informacji dotyczącej podróży, zakupu biletu, przyścia na dworzec, zachowania punktualności, poświęcenia czasu na przesiadkę itp. Są to koszty, które nie występują w przypadku własnego samochodu, aby więc skłonić

¹ *Genügend Probleme im ÖPNV*, Internationales Verkehrswesen nr 6/2005.

² *Sieć obywatelska. Wykorzystanie potencjału publicznego transportu pasażerskiego w Europie*, *Zielona Księga Komisji Europejskiej*, 1996. Wydane przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej.

ludzi do wybrania transportu zbiorowego, transport ten powinien stanowić możliwie „łatwą”, wygodną i atrakcyjną alternatywę.

Do zakresu usług dodatkowych należą między innymi: możliwość wykonywania pracy podczas podróży (dostęp do Internetu), rozrywka (film, muzyka), usługi handlowe (możliwość zrobienia zakupów, uregulowania płatności), wynajem samochodu czy roweru, usługi gastronomiczne, hotelowe, parkingowe (park & ride, bike & ride) itd. Intermodalność wyraża się także poprzez możliwość regulowania wszelkich należności jedną kartą płatniczą. Efektem działań na rzecz intermodalności powinna być zintegrowana oferta transportowa, zapewniająca sprawne, szybkie przewozy w systemie „od drzwi do drzwi” (włączając przewozy samochodami indywidualnymi bądź rowerami) i oferująca klientowi wartość dodatkową. Duże znaczenie w konstrukcji takiej zintegrowanej oferty ma zastosowanie nowoczesnych technologii teleinformatycznych. Jakość usługi intermodalnej powinna różnić się znacząco od zwykłej, nawet bardzo sprawnej usługi przewozowej w ramach jednego systemu gałęziowego. Rozwój intermodalności wymaga koordynacji działań różnych podmiotów, bez określonego na wstępie przyporządkowania korzyści. Ważne są też korzyści ogólnospołeczne w postaci zmniejszonego zatłoczenia, stąd też inicjatorami tego typu przedsięwzięć i ponoszącymi znaczną część kosztów są przeważnie władze publiczne.

Jednak w dłuższej perspektywie działania w zakresie podnoszenia jakości i wzbogacania usługi przewozowej z myślą o zwiększeniu znaczenia transportu zbiorowego w obsłudze potrzeb przewozowych mogą okazać się niewystarczające. Stąd pojawiają się nowe koncepcje wykorzystania transportu zbiorowego do zaspokajania różnorodnych potrzeb ludności.

2. Koncepcje nowych usług wykorzystujących transport zbiorowy

Badania oczekiwań i zachowań komunikacyjnych ludzi prowadzone w wielu krajach Europy Zachodniej wyraźnie pokazują, że dla znacznej części osób nawet doskonała jakość usług transportu zbiorowego nie będzie wystarczającym argumentem na rzecz zrezygnowania z użytkowania własnego samochodu. Wzrost kosztów jego eksploatacji również może nie być rozstrzygającym czynnikiem, zwłaszcza że internalizacja kosztów zewnętrznych spowoduje także wzrost kosztów w transporcie zbiorowym. Istnieje więc potrzeba poszukiwania innych możliwości zwiększenia udziału transportu zbiorowego w zaspokajaniu

potrzeb przewozowych ludności. Pewien obiecujący kierunek działania wskazuje Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego (UITP) w swoim liście informacyjnym z marca 2003 roku pt. *Rozrywka i turystyka: szansa dla transportu publicznego*³.

W dokumencie tym UITP zwraca uwagę na fakt, że w ciągu ostatnich 20 lat turystyka i rozrywka stały się ważnym elementem współczesnego stylu życia, wspieranym rosnącą siłą nabywczą. Przynosi to w konsekwencji wzrost zapotrzebowania na podróże odbywane w celach turystycznych i rozrywkowych. Ponadto, w związku z zatłoczeniem głównych dróg w weekendy i dni wolne, coraz więcej ludzi może być skłonnych do skorzystania z innych form transportu do miejsc wypoczynku i rozrywki niż własny samochód. Taka zmiana stylu życia i mobilności może być szansą dla transportu zbiorowego, który powinien przygotować odpowiednie usługi i strategie ich wdrożenia.

Duże możliwości dla transportu zbiorowego stwarza różnorodność form turystyki i rozrywki. Coraz większą popularnością cieszą się nie długie, kilkutygodniowe wyjazdy, ale wyjazdy krótsze, na kilka dni lub weekend. Przykłady takich form turystycznych to np. kilkudniowe wyjazdy nad morze czy w góry, jednodniowe wycieczki do atrakcyjnych miast (np. związanych z kultem religijnym) lub wsi, a także wyjazdy kilkugodzinne – uprawianie sportów, zakupy czy wieczór w filharmonii. „Nowa” turystyka rozwija się w okresie poza letnim czy zimowym szczytem urlopowym, wyjazdy są zazwyczaj krótsze i bliższe domu, co sprawia, że transport publiczny lepiej się wpisuje w całość oferty.

Powiązanie rozrywki i turystyki z transportem publicznym pozwala na udostępnienie tych form aktywności grupom ludności o ograniczonych możliwościach finansowych, nieposiadających prawa jazdy, chorych bądź niepełnosprawnych. Ponadto przyjazne środowisku środki transportu, którymi dysponuje transport zbiorowy, służą promocji zachowań ekologicznych.

Zwiększenie zaangażowania transportu zbiorowego w obsługę potrzeb rozrywkowych i turystycznych może przynieść liczne korzyści przewoźnikom, a mianowicie:

- wykorzystanie taboru w godzinach poza szczytami, w weekendy i w wakacje,
- lepsze wykorzystanie zatrudnionego personelu,
- zwiększenie obrotów i dochodów przedsiębiorstw przewozowych,
- możliwość sfinansowania rozwoju i zróżnicowania usług transportu.

³ www.uitp.org/publications/corebriefs.cfm.

Korzyści odniosą także podmioty zaangażowane w obsługę turystów, m.in. oferenci kwater, usług gastronomicznych i usług turystycznych.

Realizacja takiej wizji rozwoju transportu zbiorowego wymaga przygotowania atrakcyjnego pakietu usług, przy czym konieczne jest zachowanie kilku zasad. Usługa transportowa powiązana z rozrywką i turystyką musi spełniać następujące wymagania:

- być silnie zorientowana na klienta: należy zbadać i jasno określić oczekiwania pasażerów;
- tworzyć łańcuch podróży „od drzwi do drzwi”, co jest warunkiem atrakcyjności oferty;
- dostosować ofertę do potrzeb: rozkład jazdy, system opłat i biletów powinny być dostosowane do potrzeb grupy podróżnych, podróżujących w celach rozrywkowych i turystycznych; możliwe jest zaaranżowanie pakietów *all inclusive*, które obejmują koszty kwaterunku, posiłków i rozrywki;
- być elastyczna: przystanki dla podróżujących powinny być rozmieszczone w miejscach związanych z atrakcjami turystycznymi;
- być intensywnie wspierana poprzez działania promocyjne: akcje informacyjne w grupach docelowych (użytkownicy transportu publicznego, lokalni mieszkańcy, klienci młodzi/starzy, podróżni indywidualni/rodziny/grupy), różnorodne kanały komunikacyjne (ulotki, strony WWW, listy mailingowe, usługi informacji telefonicznej);
- być przygotowana: przedsiębiorstwo powinno dysponować solidną wiedzą na temat sektora turystyki i rozrywki (szkolenia), tabor powinien być odpowiednio dostosowany (przestrzeń dla rowerów, bagażu).

Konieczne jest nawiązanie współpracy z innymi podmiotami zaangażowanymi w sektor turystyczny, np. z przewoźnikami, z organizatorami aktywności turystycznych/rozrywkowych (parki rekreacyjne, organizatorzy imprez, firmy zapewniające zajęcia na świeżym powietrzu), z przewodnikami wycieczek, biurami podróży, lokalnymi hotelami i władzami lokalnymi odpowiedzialnymi za kwatery turystyczne. Omawiany dokument podkreśla, że kluczowe czynniki sukcesu przedsięwzięcia to dobra oferta, strategia jej wdrożenia oraz – i to najważniejsze – odpowiednia promocja produktu. Istotne jest stałe obserwowanie zmian i redefiniowanie ofert, tak by spełniały one zmieniające się oczekiwania.

3. Przykłady ofert łączących turystykę z usługami transportowymi

Coraz więcej osób, przede wszystkim mieszkańców metropolii, chce podczas urlopu lub wycieczek turystycznych odpocząć także od ruchu samochodowego; jednak w miejscach, do których się udają, także powstają długie korki. Cele wycieczek oraz miejsca noclegów wczasowiczów są zazwyczaj rozproszone po całym regionie turystycznym, w związku z czym pojawia się potrzeba mobilności. Ofertę dla turystów, nakierowaną na rozwiązanie tego problemu, przygotowało w 1997 roku pięć gmin na obszarze Sauerland, znajdującym się na terytorium niemieckiego kraju związkowego Nadrenia Północna – Westfalia⁴. Przedstawiciele tych gmin postanowili wspólnie zaoferować urlopowiczom przebywającym na ich terenie zniżki na różne atrakcje turystyczne w ramach karty nazwanej *Sauerland-Card*, wydawanej po zapłaceniu opłaty turystycznej lub w ramach opłaty za nocleg. Karta umożliwiała ponadto bezpłatny przejazd autobusami na terenie tych gmin oraz przejazdy pociągami na krótkie dystanse.

Okres próbny trwał od 1 czerwca do 31 grudnia 1997 roku. Wielu turystów przyjęło z uznaniem możliwość, jakie daje korzystanie z autobusu w połączeniu z atrakcjami turystycznymi. Niektórzy nie korzystali ze swoich samochodów podczas całego urlopu. Okazało się również, że istniejące zdolności przewozowe na liniach autobusowych były wystarczające, ponieważ urlopowicze dość rzadko podróżowali w godzinach szczytu. Zapewniło to natomiast równomierne napełnienie autobusów w ciągu doby.

Po wprowadzeniu oferty *Sauerland-Card* wzrosła odczuwalnie gotowość do uiszczenia opłaty uzdrowiskowej, co przekonało organizatorów o zasadności jej wprowadzenia do stałej praktyki. Do projektu stopniowo dołączały inne gminy, tak że ich liczba wzrosła do dziewięciu. Wprowadzono podobną ofertę dla narciarzy (w tym regionie jest 150 wyciągów narciarskich), oferty tematyczne (Wellness & Spa, sanatoria) oraz oferty z zakresu kultury i rozrywki.

Ważność *Sauerland-Card* rozciąga się na dużo większy obszar transportowy niż obszar zajmowany przez gminy, które uczestniczą w tym projekcie. Do wspólnej oferty zostały włączone regionalne linie ekspresowe, kolej regionalna, szybka komunikacja autobusowa, autobusy regionalne i miejskie, taksówki

⁴ U. Rennspiel, G. Speer, *ÖPNV für Touristen zum Nulltarif. Die Sauerland-Card – ein Modell für den sanften Tourismus*, „Der Nahverkehr” nr 10/2008.

zbiorcze oraz autobus nocny. Podstawą organizacji przewozów jest takt godzinowy, zagęszczany w niektórych relacjach, a w innych, o mniejszym popycie na połączenia, redukowany do kilku kursów dziennie. Linie autobusu-taksówki (taksówki zbiorczej) obsługują – po otrzymaniu zgłoszenia telefonicznego – takie obszary, które nie są w dostatecznym stopniu obsługiwane przez komunikację regularną; mogą to być szczególnie interesujące cele turystyczne. W ten sposób wszystkie miejsca atrakcyjne dla turystów lub drogi prowadzące do nich mogą być dobrze obsłużone przez linie autobusowe.

Ofercie towarzyszyła od początku szeroka akcja informacyjna, przejawiająca się w następujących działaniach:

- tzw. plannery podróży, które obejmują obiekty turystyczne oraz dojazd do nich autobusem lub koleją, wraz z informacjami dotyczącymi godzin otwarcia i możliwości skontaktowania się z tymi miejscami;
- specjalny numer telefoniczny *Schlaue Nummer für Bus und Bahn* oraz kontakt internetowy do udzielania informacji o rozkładzie jazdy autobusów i kolei;
- porady dostępne w Internecie, ułatwiające powiązanie turystyki pieszej (bardzo ważnej w tym regionie) z komunikacją publiczną;
- broszura *Przejeźdź się autobusem & pociągiem* z wyszczególnionymi propozycjami turystycznymi oraz wskazanymi możliwościami dojazdu do nich autobusem.

Oferta *Sauerland-Card* wraz z usługą transportem publicznym funkcjonuje już 12 lat, potwierdzając swoją przydatność, a także bardzo ważną trwałość finansową.

W ramach szeroko pojętej turystyki coraz większego znaczenia nabiera turystyka zdrowotna. Można to wytłumaczyć większą świadomością zdrowotną i coraz większą rolą, jaką współczesne społeczeństwa uprzemysłowione przypisują zdrowiu. Według jednego z naukowców niemieckich zdrowie w jak najszerszym znaczeniu: fizyczne, psychiczne, duchowe, społeczne i ekologiczne, będzie podstawą gospodarki w nadchodzących, długoletnich cyklach koniunktury⁵. W tej sferze powinien szukać możliwości również transport.

Jako przykład tego kierunku działania można podać ofertę opracowaną wspólnie przez koleje niemieckie Deutsche Bahn AG, duże towarzystwo ubezpieczeniowe oraz kilka ośrodków odnowy biologicznej i sanatoriów. Podstawo-

⁵ V. Lange, *Wywiad z L. Nefiodowem*, „Morgenwelt” nr 6/1999.

wym jej elementem jest krótki pobyt w ośrodkach wypoczynkowych, ośrodkach odnowy biologicznej lub sanatorium, którego celem jest regeneracja fizyczna, psychiczna i aktywny wypoczynek. Pobyt ten jest współfinansowany przez towarzystwo ubezpieczeniowe w ramach części funduszy przeznaczonych na działania profilaktyczne. Kolej zapewnia ulgowy przejazd do takiego ośrodka, przy czym terminy rozpoczęcia pobytu przypadają w dniach zmniejszonego popytu na przewozy, np. w środku tygodnia. Ośrodki przyjmujące gości zapewniają transfer z dworca kolejowego do ośrodka oraz odpowiedni program pobytu wraz z zabiegami. Podobna oferta może zamiast pobytu zdrowotnego zawierać program turystyczny, np. zwiedzanie rezerwatów, obserwację ptaków czy inne, trudno dostępne przeciętnemu turyście aktywności.

Klient odnosi tu wiele korzyści: wyjazd jest stosunkowo niedługi – nie zabiera zbyt dużo dni urlopowych, program pobytu jest dobrze zorganizowany z ukierunkowaniem na regenerację sił, dojazd i transfer są zapewnione w ramach bardzo atrakcyjnej opłaty. Korzyści odnosi też przewoźnik, ponieważ ma on dodatkowych pasażerów i zwiększone wykorzystanie zdolności przewozowej. Zyskuje też towarzystwo ubezpieczeniowe, gdyż zmniejsza swoje ryzyko wypłaty odszkodowań z tytułu utraty zdrowia.

Wprowadzona na rynek kilka lat temu usługa cieszy się rosnącą popularnością, gdyż jest wygodna w korzystaniu i zaspokaja istotne dla klientów potrzeby:

- dotyczy bardzo ważnego dla współczesnego człowieka aspektu, jakim jest zdrowie;
- przejmuje wysiłek organizacyjny, który w innej sytuacji trzeba byłoby ponieść, aby móc zaspokoić potrzebę pierwotną (regeneracji, wypoczynku);
- przynosi wymierne oszczędności finansowe.

Podsumowanie

Wzmocnienie roli transportu zbiorowego w obsłudze przewozów pasażerskich wymaga działań w trzech kierunkach: stałego doskonalenia jakości usług przewozowych, wzbogacania ich poprzez rozwój integracji i intermodalności, a także opracowania zupełnie nowych koncepcji, gdzie usługa przewozowa będzie tylko elementem oferty. Nowe usługi w transporcie zbiorowym mogą być efektywnym sposobem pozyskania klientów, szczególnie poprzez ich połączenie z turystyką i rozrywką oraz ochroną i promocją zdrowia.

We wszystkich trzech obszarach działania dużą rolę odgrywają innowacyjne rozwiązania techniczne i organizacyjne. Ze względu na presję ekonomiczną, której podlegają przedsiębiorstwa przewozowe w transporcie zbiorowym, wdrożenie wielu nowych rozwiązań nie byłoby możliwe bez zaangażowania finansowego władz publicznych. Jednak budżety publiczne również mają coraz bardziej ograniczone możliwości. Zatem szczególne znaczenie dla przyszłości transportu zbiorowego będą miały innowacje ukierunkowane na redukcję kosztów, a także koncepcje stwarzające nowe możliwości zarobkowania i włączające nowe źródła finansowania usług.

Literatura

- Genügend Probleme im ÖPNV*, „Internationales Verkehrswesen” 2005, nr 6.
Lange V., Wywiad z L. Nefiodowem, „Morgenwelt” 1999, nr 6.
Rennspiel U., Speer G.: *ÖPNV für Touristen zum Nulltarif. Die Sauerland-Card – ein Modell für den sanften Tourismus*. „Der Nahverkehr” 2008, nr 10.
Rozrywka i turystyka: szansa dla transportu publicznego. List Informacyjny (UITP) z marca 2003 roku, www.uitp.org/publications/corebriefs.cfm.
Sieć obywatelska. Wykorzystanie potencjału publicznego transportu pasażerskiego w Europie, Zielona Księga Komisji Europejskiej, 1996. Wydane przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej.

NEW SERVICES – THE CHANCE FOR PUBLIC TRANSPORT

Summary

The technical and organizational innovations are of great importance for the future of public transport. Their introduction is aimed mainly at the reduction of the costs of transport services and significantly enhancing of their quality, to be achieved through intermodality and integration of various transport modes. An effective way of gaining new clients for public transport seemed to be offering of new services, which join public transport with leisure and tourism or and health care and promotion. The examples of such services are presented in the paper.