

TOR

ZESPÓŁ DORADCÓW
GOSPODARCZYCH

Synchronizacja rozkładów jazdy i taryf jako klucz do sukcesu węzłów przesiadkowych

Paweł Rydzyński

Zespół Doradców Gospodarczych TOR
Dyrektor ds. projektów transportowych

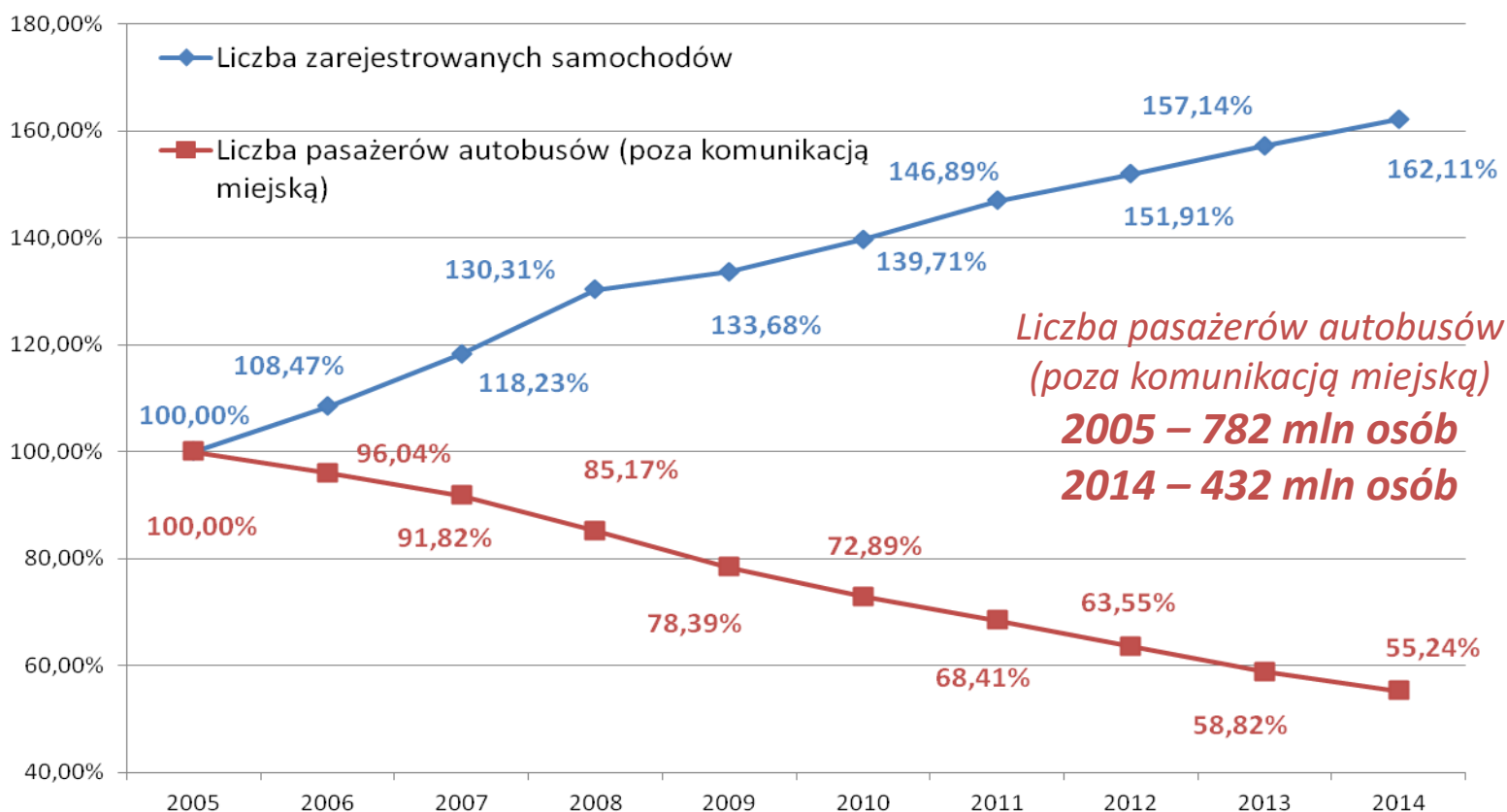
Wzrost mobilności Polaków a oferta transportu zbiorowego

Parametr	2004	2014	2014/2004 (w %)
Liczba samochodów w Polsce (w mln)	11,98	20,00	+66,9%
Liczba odpraw pasażerów w portach lotniczych w Polsce (w mln, bez czarterów)	8,83	27,52	+211,7%
Liczba pasażerów pociągów w Polsce (w mln)	270,93	269,07	-0,7%
Liczba pasażerów komunikacji miejskiej + Metra Warszawskiego (w mld)	4,28	3,86	-9,8%

W 2000 r. liczba pasażerów pociągów w Polsce wynosiła 360,69 mln osób. **Spadek liczby pasażerów w perspektywie lat 2000-2014: ok. 25%.**

Wzrost mobilności Polaków a oferta transportu zbiorowego

Dynamika zmian na rynku przewozów samochodowych i autobusowych



Publiczny transport zbiorowy w Polsce - przykłady

Zmiana liczby pasażerów komunikacji miejskiej w wybranych miastach

Lublin: +51,7% (2009-13)

Opole: -17,0% (2004-13)

Płock: +19,0% (2005-13)

KZK GOP: -17,7% (2008-13)

Warszawa: +18,9% (2004-13)

Gdynia: -20,3% (2004-13)

Kielce: +3,2% (2004-13)

Toruń: -20,7% (2004-13)

Legnica: +2,3% (2004-13)

Tychy: -32,2% (04.2005-03.2014)

Zielona Góra: -11,8% (2004-13)

Elbląg: -32,8% (2004-13)

Publiczny transport zbiorowy w Polsce - przykłady

Komunikacja miejska w Lublinie

* Program lojalnościowy

BusBonus: posiadacze biletów okresowych mogą liczyć na zniżki u kilkudziesięciu partnerów akcji, m.in. w sklepach, restauracjach czy prywatnych placówkach medycznych.

* **Objęcie jednolitym systemem biletowym przewoźników prywatnych**, którzy wykonywali przewozy na podstawie własnej działalności gospodarczej.



2009 r. – 75,6 mln osób

2013 r. – 114,7 mln osób

Składowe wysokiego standardu transportu publicznego

Wysoki standard usług w transporcie zbiorowym kształtowany jest w pierwszej kolejności poprzez następujące czynniki:

- Atrakcyjna sieć połączeń i atrakcyjny rozkład jazdy;
- Preferencyjne rozwiązania taryfowe;
- Wysoki standard taboru;
- Rozbudowany system informacji pasażerskiej (SIP);
- **Wysoki standard obsługi podróżnych**

w pojazdach oraz **na przystankach/stacjach/dworcach**.



Tylko spełnienie równolegle wszystkich powyższych kryteriów daje szansę na to, że zwiększać się będzie liczba osób rezygnujących z transportu samochodowego – tzn. wzrośnie liczba posiadaczy samochodów korzystających z nich tylko w sytuacji wyższej konieczności, a nie dla (pozornej) wygody.

Błąd fundamentalny – brak skomunikowań

„Z punktu widzenia pasażera przyjazdy i odjazdy pociągów międzywojewódzkich i pociągów regionalnych na najważniejszych stacjach powinny być ze sobą skorelowane tak, aby **uzyskać skomunikowanie w czasie minimalnym 5 minut lecz nieprzekraczającym 30 minut**”

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym (tzw. „krajowy plan transportowy”)



Błąd fundamentalny – brak skomunikowań

Rozkład 2014/15 - przyjazd ostatniego pociągu PKP Intercity z Warszawy do Poznania Gł.: 22.02 (TLK Goplana)

Odjazdy pociągów regionalnych (Koleje Wielkopolskie, Przewozy Regionalne) z Poznania Gł.:

- Jarocin: 22.50
- **Leszno: 22.10**
- Grodzisk Wlkp.: 22.41
- Piła: brak (20.58)
- Krzyż: 22.56
- Wągrowiec: 22.52
- Zbąszynek: 22.55



Błąd fundamentalny – brak skomunikowań

Rozkład 2015/16 - przyjazd ostatniego pociągu PKP Intercity z Warszawy do Poznania Gł.: 22.25 (TLK Warta)

Odjazdy pociągów regionalnych (Koleje Wielkopolskie, Przewozy Regionalne) z Poznania Gł.:

- Jarocin: 23.12
- **Leszno: 22.52**
- Grodzisk Wlkp.: 23.00
- Piła: brak (20.52)
- **Krzyż: 22.54**
- Wągrowiec: 23.04
- **Zbąszynek: 22.53**



Skomunikowania = wzrost liczby pasażerów

W sieci ZTM Warszawa funkcjonuje aż 21 linii komunikacyjnych, których rozkłady jazdy są dostosowane do godzin kursowania pociągów aglomeracyjnych w węźle warszawskim

Rok	KM	SKM Warszawa	WKD	<i>Razem</i>
2006	42,21	3,60	6,66	52,47
2007	45,18	6,58	6,66	58,42
2008	49,92	8,76	7,07	65,75
2009	51,60	9,06	6,63	67,29
2010	53,28	9,36	6,90	69,54
2011	54,42	11,45	7,38	73,25
2012	59,11	17,26	7,09	83,46
2013	62,43	22,58	7,41	92,42
2014	62,58	25,59	7,94	96,09
2015	63,24	25,31	8,27	96,82

Bariery w tworzeniu skomunikowań

- Częste zmiany rozkładów jazdy pociągów (przeciętnie co 2-3 miesiące);
- Odmienne interesy różnych grup pasażerów (nie wszyscy przesiadają się z pociągu do autobusu);
- Skomunikowania z autobusów z pociągami (oczekiwanie na opóźnione pociągi) to ryzyko utraty skomunikowań w innej części sieci autobusowej.



Wspólna taryfa – klucz do sukcesu

- Wspólny Bilet Aglomeracyjny (Łódzkie)



- Projekt „BiT City”



- Dolny Śląsk



- KZK GOP/ Bilet Śląski



Gdzie w tym zestawieniu znajduje się aglomeracja poznańska

„Rynek Kolejowy”, 7.05.2014 r.:

ZTM Poznań co do zasady jest zainteresowany synchronizowaniem rozkładów autobusów i pociągów regionalnych. – Dotyczy to szczególnie linii, których głównym celem jest dowożenie i odwożenie pasażerów do/z stacji kolejowych. (...) Na terenie Poznania najważniejsze stacje kolejowe albo znajdują się w pobliżu dużych węzłów przesiadkowych, takich jak Poznań Główny, Starołęka, Dębiec, Górczyn, w których zbiegają się liczne linie autobusowe i tramwajowe, albo też w ich pobliżu przebiegają linie autobusowe kursujące z dużą częstotliwością. Wymienić tu należy choćby Garbary, Strzeszyn czy Karolin. Do tego zauważyć należy, że bardzo częste zmiany rozkładów kolejowych, (...) musiałyby powodować konieczność zmian na liniach autobusowych, co z kolei jest niekorzystne i zniechęcające dla pasażerów niezainteresowanych przesiadką na pociągi – mówi rzecznik ZTM Poznań.

Gdzie w tym zestawieniu znajduje się aglomeracja poznańska

BUS-TRAMWAJ-KOLEJ – JEDEN BILET

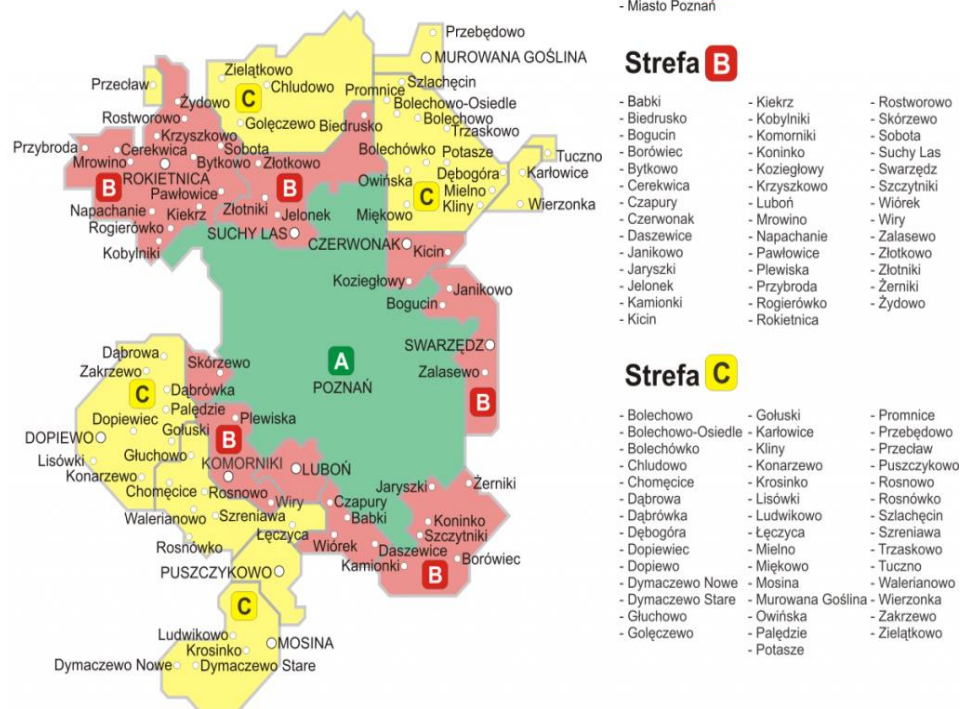
Atuty:

- Podział na 3 strefy
- Możliwość zakupu biletów w różnych konfiguracjach

Mankamenty:

- Brak możliwości zakupu innych biletów niż miesięczne
- Brak współuczestnictwa w integracji taryfowej PKP Intercity

Strefy taryfowe obowiązujące od 1 października 2015 r.



Rekomendacje

- Tworzenie linii dowozowych do kolei/komunikacji szynowej;
- Poszerzanie integracji taryfowej o nowe rodzaje biletów **(krótkookresowe)**;
- Tworzenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej.



TOR

ZESPÓŁ DORADCÓW
GOSPODARCZYCH

Dziękuję za uwagę

Paweł Rydzyński
Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Plac Bankowy 2, 00-095 Warszawa

Tel. 0-609-025-897

e-mail: pawel.rydzynski@rynek-kolejowy.pl

www.zdgtor.pl, www.rynek-kolejowy.pl, www.transport-publiczny.pl