



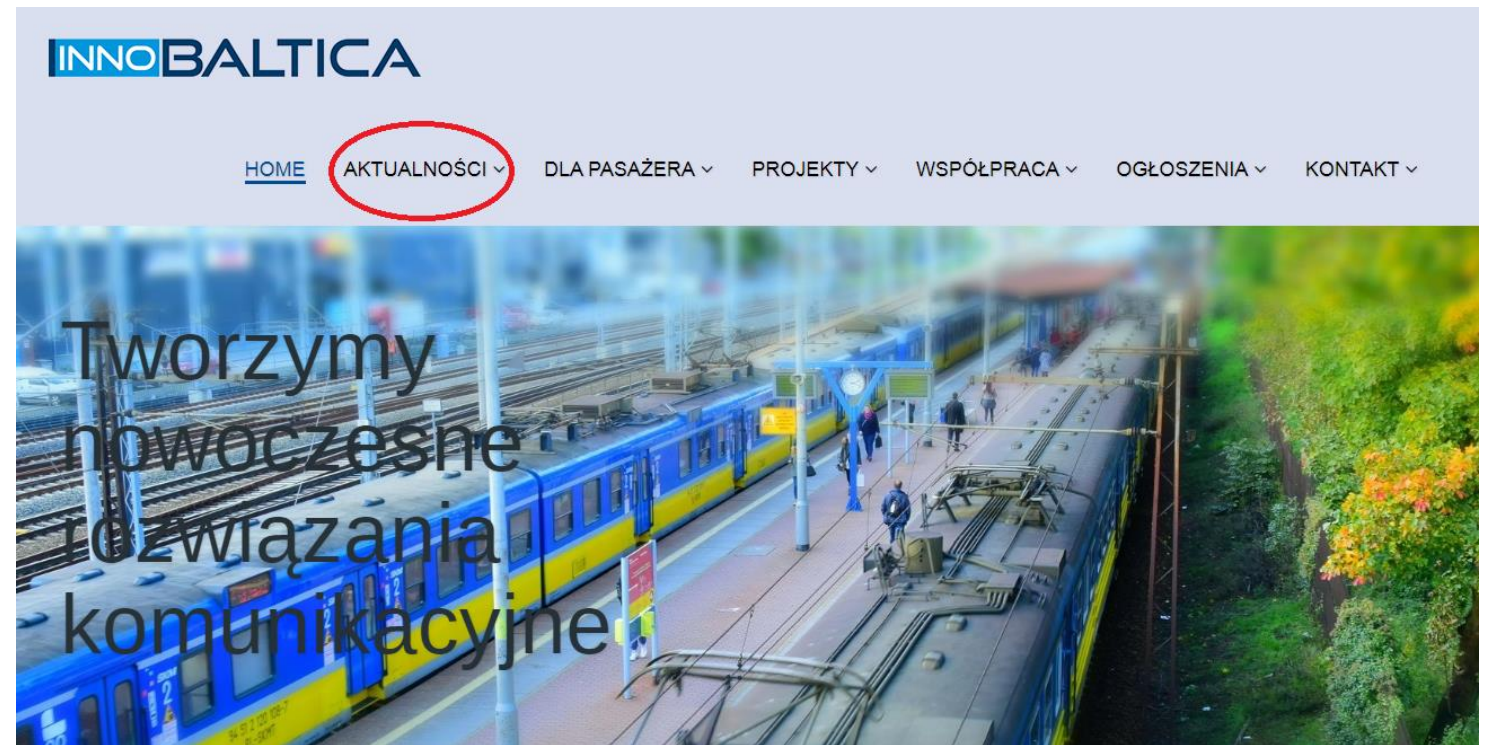
One ticket to the future

Analiza jakości systemów transportowych w wybranych regionach Morza Bałtyckiego



European
Regional
Development
Fund

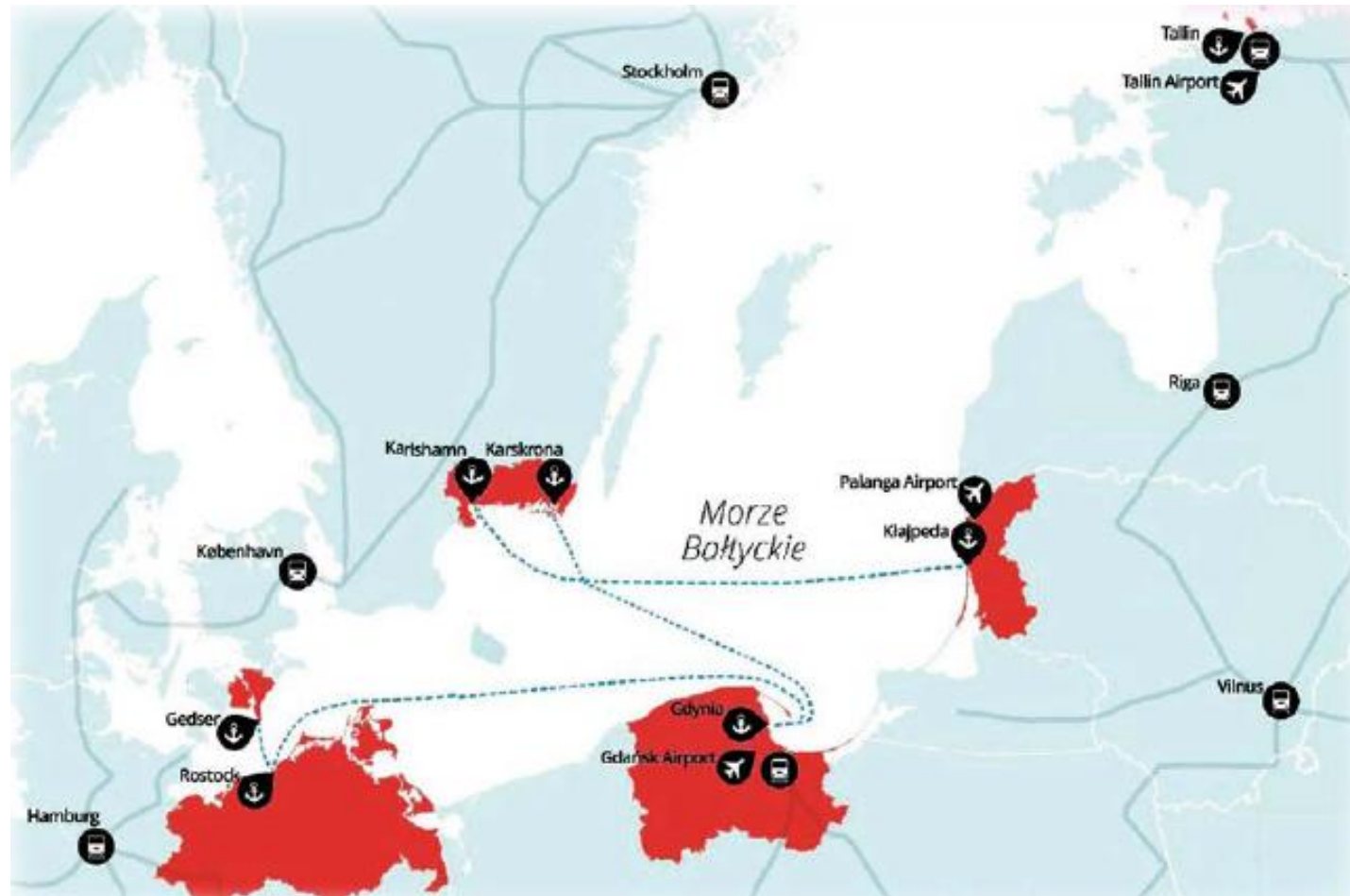




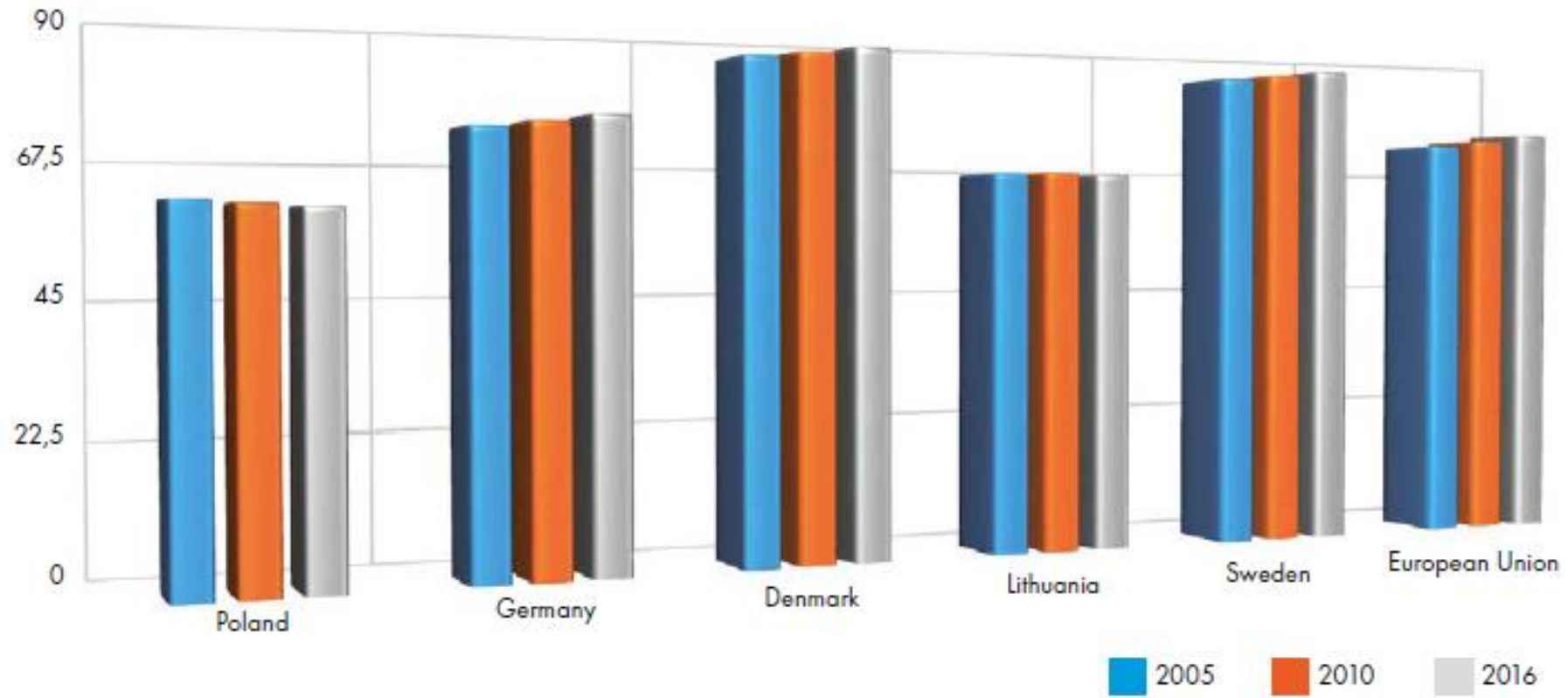
European
Regional
Development
Fund

- Trendy wpływające na transport publiczny
- Systemy organizacji i zarządzania transportem publicznym
- Finansowanie usług transportu publicznego
- Najważniejsze plany rozwoju transportu publicznego
- System taryfowo-biletowy
- Inwestycje w transporcie publicznym
- Silne i słabe strony transportu publicznego
- Ocena konieczności wprowadzenia zmian
- Dobre praktyki

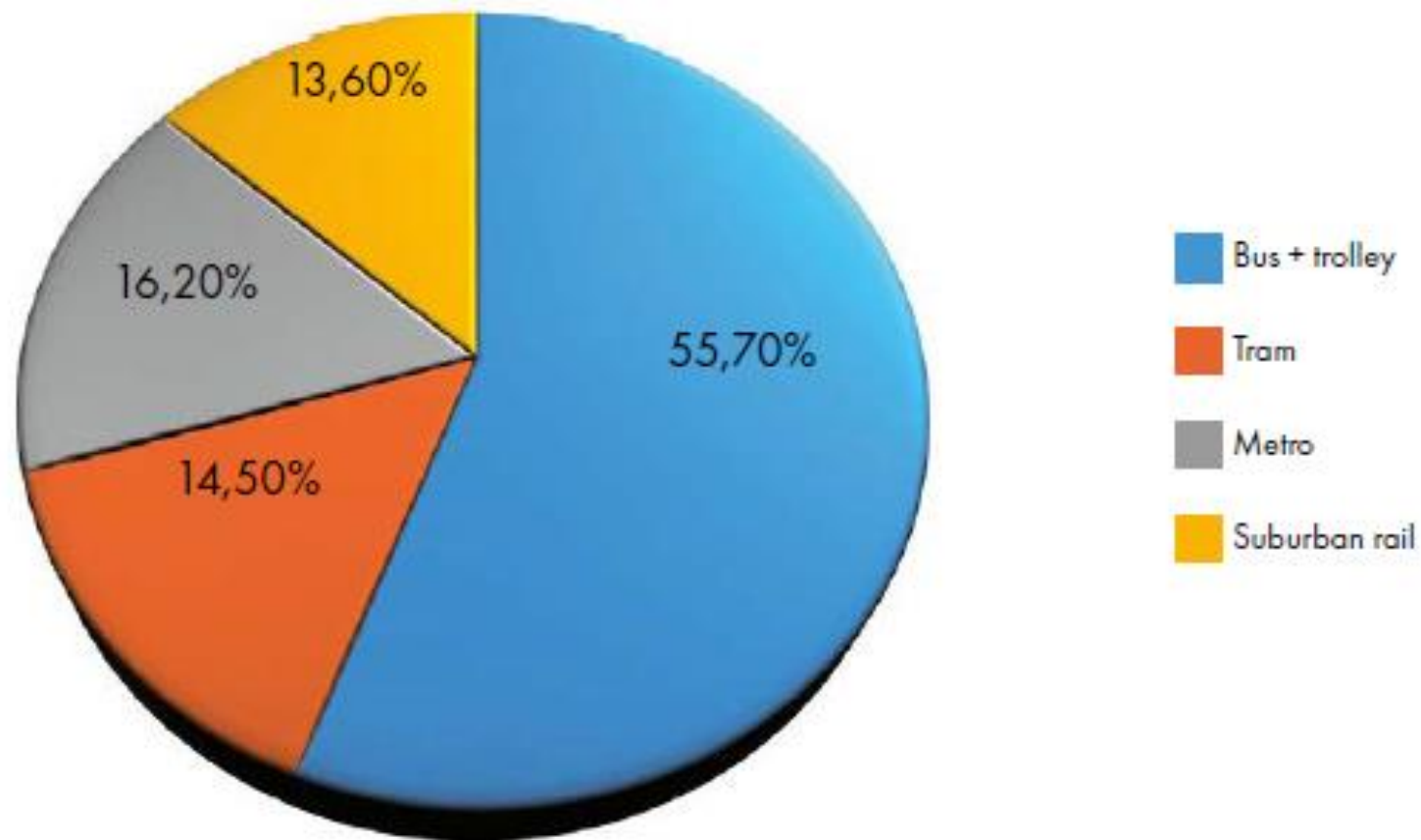




Blekinge (Sweden),
Guldborgsund (Denmark),
Klaipeda (Lithuania),
Pomorskie Voivodeship (Poland),
Mecklenburg-Vorpommern (Germany),
Viimsi Municipality (Estonia).



European Regional Development Fund



ROSNĄCA LICZBA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

WPROWADZANIE USŁUG NIEODPŁATNEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO

WZROST ZNACZENIA ALTERNATYWNYCH ŹRÓDEŁ NAPĘDU

WZROST ZNACZENIA NOWYCH TECHNOLOGII:

- * *DYSTRYBUCJA BILETÓW – KORZYŚCI FINANSOWE DLA PASAŻERÓW W WYNIKU STOSOWANIA SYSTEMU CHECK IN/ CHECK OUT*
- * *ROZWIĄZANIA TELEMATYCZNE (ZARZĄDZANIE, PLANOWANIE TRANSPORTU, PRIORYTET DLA TRANSPORTU PUBLICZNEGO)*
- * *AUTONOMIZACJA POJAZDÓW (METRO, TRANSPORT NAZIEMNY)*



European
Regional
Development
Fund

Country	2005	2010	2016	2005-2016	2010-2016
Poland	323	453	571	177%	126%
Germany	559	527	555	99%	105%
Sweden	459	460	477	104%	104%
Lithuania	442(d)	554(d)	456	103%	82%
Denmark	453	481	501	111%	104%
Estonia	366	416	534	146%	128%

Types of tickets	Rostock	Blekinge	Klaipėda	Pomeranian Voivodeship	Viimsi Municipality	Guldborgsund
Paper	Yes	Yes	Yes	Yes	No	Yes
e-ticket	No	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Card/pass	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Mobile application	In preparation	Yes	In preparation	Yes	No	Yes

- SPECJALNE BILETY DLA SZKÓŁ, ZAKŁADÓW PRACY, TURYSTÓW;
- PROMOCYJNE CENY DLA GRUP, SENIORÓW;
- BEZPŁATNY TRANSPORT (TALLIN)
- INTEGROWANIE SYSTEMÓW BILETOWYCH: „E-BILET” JAKO BILET DO ZOO, TEATRU, P&R, ROWER MIEJSKI ETC.; ZNIŻKI BILETOWE;
- ZRÓŻNICOWANIE CENY BILETÓW W ZALEŻNOŚCI OD KANAŁU SPRZEDAŻY (BILETY KUPIONE W APLIKACJI TAŃSZE NIŻ W KIOSKU CZY U KIEROWCY)
- „ONE TICKET. ONE TARIFF. ONE REGION”**



INTER
CONNECT



European
Regional
Development
Fund

• POPRAWA KOORDYNACJI MIĘDZY PODMIOTAMI

ODPOWIEDZIALNYMI ZA TRANSPORT;

• ROZWÓJ SYSTEMÓW P&R;

- *DALSZA INTEGRACJA SYSTEMU TARYF I BILETÓW, ROZWÓJ OFERT BILETOWYCH,*
- *TWORZENIE WYSOKIEJ JAKOŚCI INFRASTRUKTURY NA STACJACH/PRZYSTANKACH*
- *ROZWÓJ INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ,*
- *SZKOLENIE KIEROWCÓW W CELU PŁYNNEJ I ENERGOOSZCZĘDNEJ JAZDY,*
- *WDRAŻANIE NARZĘDZI INFORMACYJNYCH DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH,*
- *PRIORYTET DLA TRANSPORTU PUBLICZNEGO*



ROSTOCK

INTEGRACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO

– eksperci są zgodni, że integracja transportu publicznego wpływać powinna na poprawę poziomu jakości usług oraz racjonalizację wydatków ze środków publicznych na funkcjonowanie transportu publicznego. Region Rostock dysponuje bogatymi doświadczeniami w tym zakresie. Doświadczenia te są szczególnie cenne, gdyż integracja transportu publicznego powodować może także skutki negatywne. Integracja transportu publicznego prowadzić może bowiem do monopolizacji rynku (ograniczenia konkurencji). W przypadku ograniczenia konkurencji pomiędzy przewoźnikami zanikać może presja na utrzymywanie lub poprawę jakości świadczonych przez nich usług.

BLEKINGE

WYKORZYSTYWANIE PALIW ALTERNATYWNYCH DO ZASILANIA FLOTY POJAZDÓW TRANSPORTU PUBLICZNEGO

– Rosnące restrykcje w zakresie ochrony środowiska oraz podjęte zobowiązania w zakresie ograniczania emisji gazów cieplarnianych wymuszają zmiany stosowanych technologii napędu taboru transportu publicznego. Obecnie producenci taboru autobusowego pracują nad rozwojem technologii napędów hybrydowych, elektrycznych, wodorowych oraz gazowych. W regionie Blekinge 96% pojazdów transportu publicznego zasilanych jest paliwami odnawialnymi „renewable fuels”. Tym samym tabor transportu publicznego eksploatowany w regionie Blekinge należy do ścisłej europejskiej czołówki pod względem jego przyjazności środowisku.



KLAIPEDA

KSZTAŁTOWANIE KONKURENCJI POMIĘDZY PRZEWOŹNIKAMI POPRZEZ ORGANIZOWANIE PRZETARGÓW PUBLICZNYCH

– dzięki przetargowemu zawieraniu umów z przewoźnikami na świadczenie usług przewozowych możliwy jest wzrost konkurencji pomiędzy nimi. Konkurencja ta prowadzi do racjonalizacji kosztów funkcjonowania transportu publicznego oraz przyczynia się do ograniczenia skali dopłat ze środków publicznych. W regionie Klaipeda wszyscy przewoźnicy świadczący usługi transportu publicznego wyłaniani są w wyniku przetargów.

POMERANIAN VOIVODESHIP

BADANIA MARKETINGOWE W ZAKRESIE ZACHOWAŃ I PREFERENCJI TRANSPORTOWYCH MIESZKAŃCÓW

– w województwie pomorskim reprezentatywne badania marketingowe prowadzone są cyklicznie przez poszczególnych organizatorów transportu publicznego. Za ich pomocą badane są zachowania i preferencje transportowe mieszkańców, co umożliwia dostosowywanie oferty transportu publicznego do ich potrzeb i oczekiwań.



European
Regional
Development
Fund

VIIMSI MUNICIPALITY

NIEODPŁATNY TRANSPORT PUBLICZNY

– w literaturze przedmiotu wskazuje się na społeczne, ekonomiczne oraz środowiskowe przesłanki wdrażania nieodpłatnego transportu publicznego. Nieodpłatny transport publiczny wprowadza się często również na czas określony (np. realizacji inwestycji), próbny (w ramach procesu badawczego) lub w sytuacjach wyjątkowych (np. powódź w Pradze w 2002). Z reguły można zidentyfikować zatem kilka przesłanek, które legły u podstaw podjęcia decyzji o wprowadzeniu nieodpłatnego transportu publicznego. Estonia, a zwłaszcza jej stolica Tallin wskazywana jest jako pionier w zakresie świadczenia nieodpłatnych usług transportu publicznego. Na uwagę zasługuje także fakt, że wprowadzenie nieodpłatnego transportu publicznego w Tallinie poprzedzone zostało referendum.

GULDBORGSUND

TRANSPORT PUBLICZNY NA ŻĄDANIE

– na całym terenie gminy Guldborgsund codziennie pomiędzy 6 AM a 11 PM funkcjonuje transport publiczny na żądanie. Rozwiązanie to pozwala na zwiększenie efektywności i rentowności transportu publicznego poprzez świadczenie usług wyłącznie w momencie zgłoszenia popytu na nie. Transport publiczny na żądanie sprawdza się najlepiej na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia (niskim/nieregularnym popycie) oraz w przypadku pasażerów ze specjalnymi potrzebami (np. niepełnosprawnych). W gminie Guldborgsund gęstość zaludnienia wynosi 68 mieszkańców na km² (Dania 133,9 mieszkańców/km², UE 115 mieszkańców/km²)



European
Regional
Development
Fund



One ticket to the future

Dziękuję za uwagę

Paweł Rydzyński

Stowarzyszenie Ekonomiki Transportu

0-609-025-897

pawel.rydzynski@stowarzyszenie-set.pl



European
Regional
Development
Fund

