ZESZYTY NAUKOWE POLITECHNIKI ŚLĄSKIEJ 2004
Seria: TRANSPORT z. 52 Nr kol. 1621

Maciej KRUSZYNA[1], Marek WIERZBICKI[2]

KOORDYNACJA KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ NA STYKU DWÓCH GMIN NA PRZYKŁADZIE PROGRAMU PILOTAŻOWEGO: WROCŁAW – ŚW. KATARZYNA

Streszczenie. W referacie przedstawiono podstawowe założenia programu pilotażowego koordynacji komunikacji zbiorowej na styku dwóch gmin. Program ten jest wdrażany obecnie pomiędzy Wrocławiem i Świętą Katarzyną. Koordynacja przewozów wymaga dopracowania wielu szczegółów: przebiegu linii i częstotliwości kursowania, cen i form biletów, stosowania (bądź nie) ulg, formuł rozliczeń, promocji i reklamy. W niniejszym tekście autorzy koncentrują się na omówieniu celów i podstawowych założeń pilotażu. Szerzej opisano także możliwości organizacji transportu pomiędzy dwoma gminami. Rozwiązanie wpływa na ekonomiczny aspekt koordynacji.

CO-ORDINATION OF PUBLIC TRANSPORT BETWEEN TWO COMMUNITIES ON THE EXAMPLE FROM WROCŁAW AND ŚW. KATARZYNA

Summary. In this paper the basic assumptions of co-ordination of public transport between two communities are presented. This co-ordination is introduced now between Wrocław and Św. Katarzyna. Much details, as: line lead, frequency, price and form of tickets, reduced fares, accounts, promotion and publicity should be specified. The authors concentrate here on aims and basic assumptions of co-ordination. Possible solutions of organization the transport between two communities are widely described. The solutions influence on economic aspect of co-ordination.

1. CELE I PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA PROGRAMU PILOTAŻOWEGO

Celem podstawowym programu pilotażowego jest testowanie współpracy różnych podmiotów w zakresie integracji komunikacji zbiorowej na styku dwóch gmin (Wrocław i Święta Katarzyna), a w szczególności testowanie:
- trasowania linii;
- układania skoordynowanych rozkładów jazdy;
- stosowania taryf powiązanych na linie podmiejskie i na komunikację miejską;
- nowoczesnych systemów biletowych;
- podziału kursów i zadań pomiędzy przewoźników;
- możliwości objęcia systemu dopłatami z Urzędu Marszałkowskiego;
- rozliczeń pomiędzy przewoźnikami i gminami;
- informacji o integracji, pilotażu, taryfach i zaletach wdrażanych rozwiązań.

[1] Politechnika Wrocławska, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27, 50-370 Wrocław
[2] TRAKO, Transport Konsulting, Wilczyce, ul. Sosnowa 29, 51-361 Wrocław

Testowanie powyższych zagadnień w praktyce pozwoli na zastosowanie sprawdzonych rozwiązań w przyszłych przetargach na obsługę komunikacji podmiejskiej, gdzie obowiązujące umowy wygasają z końcem 2005 roku.

Autorzy po rozpoznaniu rzeczywistych możliwości prawnych, finansowych, organizacyjnych oraz politycznych przygotowali jedno podstawowe rozwiązanie, które jest możliwe do wprowadzenia już od początku roku 2005. Zakres opracowania obejmuje tylko dwie aktualne linie do Siechnic wraz z wariantami skróconymi oraz ewentualnym powiązaniem ze wspomagającą linią komunikacji miejskiej. Dalsze prace integracyjne proponuje się wprowadzać w kolejnych krokach.

Do programu włącza się trzy dotychczasowe linie: 501, 610 i 100. Proponuje się trzy warianty tras różniące się przede wszystkim rozkładem jazdy. Dwie podstawowe linie w obszarze pilotażu (501/510) otrzymają odrębne, charakterystyczne dla pilotażu numery. „Piątka" na początku numeru, zgodnie z dotychczasową tradycją, informuje o innych zasadach taryfowych niż na liniach miejskich. Numeracja powyższa jest zgodna z zasadami zawartymi w opracowaniu [1]. Możliwe jest także włączenie w dalszej kolejności do pilotażu niektórych kursów PKS.

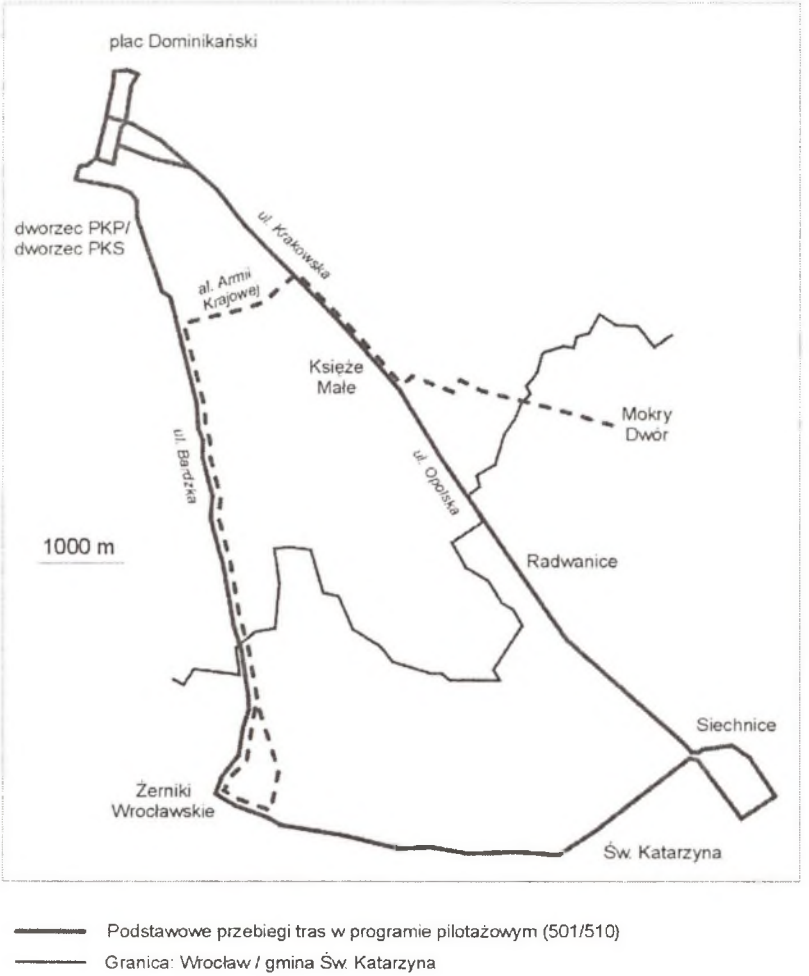
Ze względu na konieczność dokładnego określenia wysokości wpływów z biletów na liniach podmiejskich i brak nowoczesnego systemu biletowego we Wrocławiu, z którym należy integrować linie podmiejskie tymczasowo (czyli do momentu wprowadzenia elektronicznych systemów pobierania opłat we Wrocławiu), proponuje się stosowanie odrębnych biletów jednorazowych sprzedawanych wyłącznie przez kierowców. Istota integracji polega na wprowadzeniu atrakcyjnych cenowo biletów miesięcznych umożliwiających korzystanie z linii podmiejskich oraz całej sieci komunikacji miejskiej we Wrocławiu. Utrzymanie odrębności biletowej (mimo pewnej sprzeczności z ideą integracji) umożliwi włączenie Urzędu Marszałkowskiego do finansowania komunikacji lokalnej oraz zmobilizuje przewoźników do dbałości o wysoki poziom wpływów ze sprzedaży biletów. W przyszłości zastosowanie nowoczesnych rozwiązań elektronicznych pozwoli na rozwiązanie powyższych problemów.

Komunikacja lokalna w świetle obowiązujących przepisów jest zadaniem własnym gminy, w ramach którego zadania nieopłacalne lecz konieczne z socjalnego punktu widzenia, powinny być dotowane. Natomiast celem przewoźnika jest prowadzenie zyskownej działalności gospodarczej. W przypadku połączeń przekraczających granice gmin powstaje szereg skomplikowanych powiązań typu: gmina 1 ↔ gmina 2, gmina 1 ↔ przewoźnik, gmina 2 ↔ przewoźnik. Sytuacja komplikuje się dodatkowo przy kilku firmach przewozowych, dlatego poszukiwanie prostych zależności, a w szczególności wzajemnych rozliczeń, jest istotnym elementem niniejszego opracowania. W układzie docelowym wszystkie rozliczenia powinny być realizowane automatycznie dzięki rozbudowanym systemom elektronicznym, które na obecnym etapie nie mogą być stosowane. Dlatego też autorzy opracowania ograniczą się do przedstawienia rozwiązań najprostszych, możliwych do natychmiastowego zastosowania.

2. TRASY I CZĘSTOTLIWOŚCI KURSOWANIA

Główną ideą korekt tras linii w programie pilotażowym jest utworzenie ciągłego przebiegu po trasie „okólnej": Wrocław – Siechnice – Św. Katarzyna – Żerniki Wrocławskie – Wrocław (oraz w drugą stronę). Jest to korzystne szczególnie dla mieszkańców gminy Św. Katarzyna, którzy będą mogli podróżować bezprzesiadkowo, np. z Radwanic do Św. Katarzyny oraz wybierać dowolny kierunek podróży w celu dostania się do Wrocławia. Przyjmuje się, że „Radwanicka" część trasy okólnej będzie się wyróżniała numerem 501, a „Żernicka" część numerem 510. Nawiązuje to do dzisiejszej numeracji. Rozwiązanie takie

wymagać będzie zmiany numeru dla pewnych kursów (pojazdów). Zmiana taka będzie się odbywać na dwóch wyróżnionych przystankach. Ogólny przebieg tras pokazano na rysunku 1. W celu zwiększenia częstotliwości na pewnych odcinkach trasy okólnej (i w pewnych porach doby) wprowadza się dodatkowe kursy o specyficznym (nieokólnym) przebiegu – zbliżone do dzisiejszych tras linii 501 i 610.



Rys. 1. Ogólny przebieg tras
Fig. 1. General line leads

W wariantach 1 i 2 uzyskuje się częstotliwości dla trasy okólnej: co 60 minut w szczycie porannym, popołudniowym i wieczorem oraz co 80 minut pomiędzy szczytami. Dzięki zagęszczeniu kursów na trasie „Radwanickiej" (501) wzrasta tam częstotliwość do: co 15 i 30 minut w szczycie porannym, co 24 minuty w szczycie popołudniowym, i co 40 minut pomiędzy szczytami. W wariancie 1 dodatkowe kursy na odcinku pl. Dominikański – Żerniki Wrocławskie wykonuje linia 510, a w wariancie 2 kursy dodatkowe wykonuje linia 100 na odcinku Armii Krajowej – Żerniki Wrocławskie.

W wariancie 3, z wyjątkiem szczytów, uzyskuje się jednakowe częstotliwości na całym „kółku": co 40 minut w szczycie i 60 minut poza szczytami. Kilka dodatkowych kursów linii 501 na trasie Wrocław – Siechnice – Wrocław przez Radwanice pozwala na wzrost częstotliwości do 15 – 20 minut w szczycie porannym i 30 minut w szczycie popołudniowym. Tak więc wariant trzeci oferuje większą częstotliwość dla całego obwodu trasy „okólnej" i nieco mniej kursów „jednostronnych" Wrocław – Siechnice – Wrocław przez Radwanice.

Z obliczeń pracy przewozowej dla poszczególnych wariantów wynika, że największą pracą przewozową linii podmiejskich (501+510) charakteryzuje się wariant 1, w którym zaproponowano kursy uzupełniające linii 510 na trasie pl. Dominikański – Żerniki Wrocławskie. W tym wariancie, z uwagi na znaczną liczbę kursów linii 510, Wrocław nie musi uruchamiać własnej komunikacji do Lamowic. W wariancie 2 praca przewozowa na linii 510 jest mniejsza niż obecnie, dlatego w dni robocze konieczne jest utrzymanie kursów wspomagających komunikacji wrocławskiej (np.: linia miejska 100) na odcinku ul. Bardzka – Żerniki Wrocławskie lub Lamowice. W wariancie 3 zaproponowano wygodne, równoodstępowe częstotliwości kursowania linii: co 30, 40 i 60 minut oraz synchronizację odjazdów, która zapewnia, że autobusy linii 501 i 510 nie odjeżdżają jednocześnie z pl. Dominikańskiego i Siechnic, dzięki czemu, mimo częstotliwości każdej z linii co 60 minut, do Siechnic z pl. Dominikańskiego autobusy odjeżdżają co 30 minut (naprzemiennie). Wielkość pracy przewozowej (w wozokilometrach) linii podmiejskich w tym wariancie jest podobna jak aktualnie oraz w wariancie 2. Jednocześnie, ewentualne wspomaganie komunikacją miejską linii 510 na odcinku ul. Bardzka – Lamowice może być konieczne wyłącznie w godzinach szczytu.

Reasumując, w zależności od okoliczności „towarzyszących" każdy z wariantów może być uznany za optymalny. Wariant 1 – jest najkorzystniejszy, gdy w wyniku porozumienia gmin Wrocław może zaniechać utrzymywania własnej komunikacji na odcinku Buforowa – Lamowice. Wariant 2 – jest optymalny, gdy gmina Wrocław będzie chciała utrzymać kursowanie własnej komunikacji do Lamowic. Wariant 3 – posiada najbardziej optymalne i czytelne rozwiązanie rozkładów jazdy. Jego wprowadzenie poprzedzać powinno wykonanie badań sprawdzających, czy nieco mniejsza częstotliwość kursowania linii 501 w szczycie popołudniowym (30 minut zamiast 24) będzie wystarczająca. Liczba kursów linii 510 (oprócz paru przypadków w godzinach szczytu) powinna wystarczać dla obsługi osiedli Lamowice i Jagodno.

3. PRAWNE UWARUNKOWANIA KOMUNIKACJI MIĘDZYGMINNEJ

Obowiązujące od 1 stycznia 2004 roku normy prawne [2] umożliwiają przyporządkowanie przewozów międzygminnych do dwóch różnych systemów organizacyjnych. Linia komunikacyjna może zostać zakwalifikowana jako przewozy podmiejskie lub jako komunikacja miejska. W związku z powyższym proponowane są dwa podstawowe rozwiązania organizacyjne połączeń międzygminnych nazywane dalej typem A oraz typem B.

Rozwiązania typu A: komunikacja miejska charakteryzuje się:

- uprawnieniami do przejazdów ulgowych jednakowymi z wszystkimi liniami miejskimi we Wrocławiu,
- istnieniem porozumienia gmin dotyczącego wspólnej realizacji komunikacji miejskiej i podjęcia przez rady gmin w tej sprawie stosownej uchwały,
- zwolnieniem z obowiązku stosowania ulg ustawowych wymienionych w przepisach[3] (w związku z powyższym przewoźnikom nie przysługują roszczenia do Urzędu Marszałkowskiego o zwrot utraconych korzyści z tytułu ulg),

- prawem do ustalania zasad uprawnień do przejazdów ulgowych w komunikacji miejskiej przysługującym radom gmin,
- organem właściwym dla koordynacji rozkładów jazdy i wydawania zezwoleń jest Prezydent Wrocławia,
- komunikacja miejska zwolniona jest z obowiązku wnoszenia opłat za korzystanie z dróg krajowych,
- komunikacja miejska zwolniona jest z opłat za korzystanie z przystanków na terenie Wrocławia.

Jeżeli gminy nie zawarły stosownych porozumień, to linia komunikacyjna międzygminna kwalifikowana jest jako komunikacja podmiejska.

Rozwiązania typu B: komunikacja podmiejska charakteryzuje się:

- stosowaniem ulg ustawowych wymienionych w przepisach [...] (w związku z powyższym przewoźnikom przysługują roszczenia do Urzędu Marszałkowskiego o zwrot utraconych korzyści z tytułu ulg),
- organem właściwym dla koordynacji rozkładów jazdy i wydawania zezwoleń jest Marszałek Województwa Dolnośląskiego,
- komunikacja podmiejska zobowiązana jest do wnoszenia opłat za korzystanie z dróg krajowych,
- komunikacja podmiejska zobowiązana jest do wnoszenia opłat za korzystanie z przystanków na terenie Wrocławia,
- autobusy komunikacji podmiejskiej, zgodnie z przepisami prawa przewozowego muszą być wyposażone w koło zapasowe, bagażniki na bagaż podręczny oraz w firanki w oknach.

W projekcie pilotażowym przyjęto dwa podstawowe rozwiązania organizacyjne systemów taryfowych (typu A i B). Rozwiązanie A polega na przedłużeniu sytemu linii miejskich (odpowiedników dzisiejszych linii „600") na obszar gmin podwrocławskich z elastyczną możliwością kształtowania cen biletów na obszarach tych gmin, lecz ze zgodnymi z uchwałą Rady Miejskiej Wrocławia opłatami za przejazdy w granicach miasta oraz uprawnieniami do przejazdów ulgowych. Pasażer podróżujący tymi liniami w granicach Wrocławia wnosi opłaty za przejazd według tych samych zasad co na innych liniach komunikacji miejskiej. Jedyną różnicą jest konieczność zakupu biletów jednorazowych u kierowcy, konduktora lub w automacie bezpośrednio w autobusie (brak przedsprzedaży). Ten sposób sprzedaży pozwala na jasne określenie wpływów z biletów za przejazdy na obszarze każdej z gmin poza Wrocławiem. Rozwiązanie A0: jest to odmiana rozwiązania A polegająca na przedłużeniu linii miejskich (typu „100") bez wprowadzania odrębnych stref taryfowych na odległość nie większą niż 2 przystanki od granicy Wrocławia. Za przejazd tymi liniami na całej długości obowiązują zasady taryfowe jak w granicach miasta, a gmina ościenna nie partycypuje w eksploatacji tych linii.

Rozwiązania typu B polegają na wprowadzeniu do Wrocławia linii podmiejskich (odpowiedników dzisiejszych linii „500") z obszarów gmin przyległych, o odrębnych zasadach taryfowych, z uprawnieniami do przejazdów ulgowych zgodnymi z przepisami ogólnokrajowymi, dotyczącymi pozamiejskiej komunikacji autobusowej (szczegółowe opisy w punkcie 4). Wówczas integracja polega wyłącznie na umożliwieniu pasażerom zakupu specjalnych biletów aglomeracyjnych według zasad określonych w uchwale Rady Miejskiej Wrocławia. Rozwiązanie B1: to odmiana rozwiązania typu B, w której nie występują żadne dotacje gminne do przewozów pasażerskich (np.: linie PKS lub dzisiejsza 501), dla wyłonienia przewoźnika nie jest konieczne ogłaszanie przetargu. Rozwiązanie B2: to odmiana rozwiązania typu B, w której gmina zewnętrzna dotuje kursy nierentowne, a przewoźnik wyłaniany jest w drodze przetargu ogłaszanego przez gminę zewnętrzną. Rozwiązanie B3: to odmiana rozwiązania typu B, w której gmina zewnętrzna dotuje kursy nierentowne lub ich nie

dotuje, natomiast Wrocław płaci przewoźnikowi za honorowanie wszystkich form miejskich biletów okresowych na terenie miasta, przewoźnik wyłaniany jest w drodze przetargu organizowanego przez jedną lub dwie gminy. Na obszarze miasta obowiązują wówczas jednorodne bilety miesięczne, a osoby posiadające bilety okresowe komunikacji miejskiej mogą podróżować bez ograniczeń, natomiast pozostali muszą zakupić bilety jednorazowe w autobusie (u kierowcy, konduktora lub w automacie) według cen i uprawnień do przejazdów ulgowych obowiązujących w komunikacji podmiejskiej.

4. ROZWIĄZANIA TARYFOWE

Istotą systemu zintegrowanego są jednolite rozkłady jazdy, jednolite ceny biletów i jednolite bilety. Jednolitość rozkładów jazdy zapewnia się dzięki ich koordynacji z rozkładami komunikacji miejskiej we Wrocławiu.

Z uwagi na skomplikowane warunki organizacyjno – prawne transportu lokalnego w Polsce, stosunkowo wysoki wskaźnik rentowności przewozów oraz skromność środków budżetowych na obecnym etapie pilotażu autorzy odradzają stosowanie „twardych" metod urzędowej regulacji rynku przewozów, ponieważ są one stosunkowo kosztowne, prowadzą do wzrostu kosztów administracyjnych i obniżenia rentowności samych przewozów. (Jako „twarde" metody regulacji rozumie się budowanie organizacji zarządzającej transportem lokalnym w regionie na wzór Zarządu Dróg i Komunikacji we Wrocławiu).

Konsekwencją powyższych założeń jest konieczność współistnienia dwóch typów rozwiązań A i B (opisanych powyżej) i brak możliwości wprowadzenia pełnej integracji taryfowej wszystkich środków lokomocji w obszarze aglomeracji. W początkowym etapie dla linii objętych programem pilotażowym proponuje się prosty system biletowy: bilety jednorazowe kupowane w autobusach (u kierowcy, konduktora lub w automacie) drukowane na drukarce kasy fiskalnej oraz bilety miesięczne i na pół miesiąca (lub inny krótszy okres czasu), które można nabyć w co najmniej kilku wyznaczonych punktach sprzedaży (np.: Dworzec PKS, DLA – ul. Krakowska, Księże Małe, Urząd Gminy Święta Katarzyna). Zestawienie oferty biletowej pokazano w tabeli 1. Należy stworzyć możliwość nabycia biletów miesięcznych przez internet, wymaga to jednak zastosowania odpowiedniego oprogramowania.

Oprócz biletów okresowych ważnych na linie 501 i 510 funkcjonować powinien bilet międzygminny na powyższe linie i sieć komunikacji miejskiej we Wrocławiu. Proponowane w opracowaniu rozwiązanie wnoszenia opłat należy traktować jako tymczasowe. Zastosowanie elektronicznych systemów pobierania opłat we Wrocławiu oraz wprowadzenie „elektronicznej portmonetki", którą można będzie płacić za przejazdy w całej aglomeracji, stworzy nowe możliwości pełnej integracji systemu transportowego.

W ramach programu pilotażowego, jeśli wygospodarowane zostaną odpowiednie środki, można testować nowoczesne rozwiązania biletowe. Należy rozważać wprowadzenie biletów magnetycznych (lub chipowych). Umożliwiają one łatwe stosowanie taryf z ceną biletu proporcjonalną do długości przejechanej trasy. Ponadto pozwalają rejestrować obciążenie poszczególnych kursów i odcinków trasy pasażerami oraz zmniejszyć pracę kierowcy związaną ze sprzedażą biletów. Pełna korzyść z zastosowania elektroniki będzie odczuwalna przez pasażerów dopiero wówczas, gdy te same urządzenia funkcjonować będą w komunikacji miejskiej i podmiejskiej. Niezależnie od biletów elektronicznych powinno się utrzymać tradycyjne bilety „jednorazowe" – z dopłatą manipulacyjną, sprzedawane przez kierowców – dla sporadycznych klientów.

Tabela 1

Zestawienie oferty biletowej dla wszystkich rozwiązań

Rozwiązania: B1, B2	Rozwiązanie B3	Rozwiązanie A	Rozwiązanie A1
przejazd międzygminny	przejazd międzygminny	przejazd międzygminny	wszystkie przejazdy traktowane są jako wewnątrzmiejskie
- odrębne bilety, - jeden bilet aglomeracyjny*	- odrębne bilety, - jeden bilet aglomeracyjny*	- odrębne bilety jednorazowe, - bilety okresowe na wrocławską komunikację miejską plus dopłata na gminę ościenną	
przejazd wewnątrzmiejski	przejazd wewnątrzmiejski	przejazd wewnątrzmiejski	obowiązują bilety wrocławskie (bez dodatkowych opłat za miastem)
- odrębne bilety	- odrębne bilety jednorazowe, - honorowane wszystkie wrocławskie bilety okresowe	- bilety jednorazowe jak w komunikacji miejskiej tylko u kierowcy, - honorowane wszystkie wrocławskie bilety okresowe	
* bilet uprawnia do przejazdu między gminami oraz na wszystkich liniach we Wrocławiu			

Źródło: opr. własne.

5. PODSUMOWANIE

Korzyści wynikające z przyjęcia proponowanych rozwiązań to:

- możliwość dokładnego wyznaczenia wpływów z biletów,
- możliwość refundacji strat spowodowanych stosowaniem biletów ulgowych przez Urząd Marszałkowski (w rozwiązaniach typu B),
- pełna wiedza na temat rentowności linii i poszczególnych kursów (tylko poza miastem w rozwiązaniu A),
- niezależność taryfy pozamiejskiej od decyzji Rady Miejskiej Wrocławia,
- wprowadzenie zależności ceny od odległości podróży,
- skuteczniejsze egzekwowanie należności za przejazdy,
- zwolnienie gmin z obowiązku kontroli biletów na liniach podmiejskich (obowiązek przewoźnika, a w przypadku porozumienia gmin w sprawie wspólnej realizacji komunikacji miejskiej, dodatkowo gmina Wrocław może prowadzić kontrolę biletową na swoim obszarze),
- możliwość funkcjonowania bez rozbudowanych struktur biurokratycznych,
- brak konieczności prowadzenia kłopotliwych rozliczeń pomiędzy przewoźnikami i gminami,
- zainteresowanie przewoźnika prowadzeniem właściwego marketingu usług w celu maksymalizacji wysokości wpływów ze sprzedaży biletów w warunkach konkurencji (w przypadku porozumienia gmin w sprawie wspólnej realizacji komunikacji miejskiej, przewoźnik mógłby otrzymywać prowizję w wysokości 30 % utargu),
- możliwość precyzyjnego ustalenia warunków rozliczeń kosztów partycypacji poszczególnych gmin w utrzymaniu linii podmiejskich,
- możliwość przyłączania do systemu kolejnych linii obsługiwanych przez PKS lub przewoźników prywatnych na tych samych zasadach,
- uniwersalność, możliwość stosowania tych samych rozwiązań na innym terenie przy udziale innych partnerów (gmin i przewoźników).

Największe, wymierne korzyści Wrocławia mogą pochodzić z redukcji kosztów komunikacji miejskiej na obszarach peryferyjnych. W przypadku gdy linie komunikacji podmiejskiej objęte porozumieniem o bilecie aglomeracyjnym przebiegają przez peryferyjne, słabo zaludnione obszary miasta, gmina Wrocław może zaniechać lub zmniejszyć usługi przewozowe do tych osiedli i obniżyć wydatki na transport miejski.

Dla zawieszenia bądź ograniczenia własnej komunikacji peryferyjnej przez miasto powinny być spełnione następujące warunki:

- liczba miejsc w autobusach podmiejskich musi być wystarczająca dla pomieszczenia dodatkowych pasażerów osiedli peryferyjnych,
- liczba kursów powinna być wystarczająca (zgodna z kryteriami obsługi tych osiedli),
- w pojazdach obowiązują wyłącznie bilety jednorazowe przewoźnika, a kontrolę biletów prowadzi przewoźnik (w przypadku rozwiązań A i B3 w granicach miasta honorowane są bilety okresowe gminy Wrocław, która też może prowadzić kontrolę biletową na swoim obszarze),
- ceny podstawowych biletów normalnych (jednorazowy i miesięczny imienny na jedną linię lub na całą sieć komunikacyjną) za przejazd w granicach miasta powinny być zgodne z uchwałą Rady Miejskiej Wrocławia),
- należy dopuścić możliwość stosowania przez przewoźnika wyłącznie biletów podstawowych z uwagi na uproszczenie taryf i wzajemnych rozliczeń (w przypadku rozwiązań A i B1 w granicach miasta honorowane są wszystkie bilety okresowe gminy Wrocław),
- w rozwiązaniach typu A przewoźnik zobowiązany jest do stosowania uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych zgodnych z uchwałą Rady Miejskiej Wrocławia.

W omawianym programie pilotażowym, dzięki zaangażowaniu linii 501 i 510 do obsługi przewozów miejskich, można wygenerować oszczędności zawieszając kursowanie linii 610 i 100. Po zlokalizowaniu przystanku linii 501 w rejonie zajezdni przy ul. Opolskiej część kursów linii 134 można skierować do Mokrego Dworu zamiast linii 100. Zwiększenie liczby kursów linii 510 na odcinku pl. Dominikański – Lamowice – Żerniki, jak w wariancie 1 i 3, może pozwolić również na wycofanie linii 145 z Lamowic.

Literatura

1. Kruszyna M., Wierzbicki M.: Założenia integracji komunikacji zbiorowej w aglomeracji wrocławskiej. Wrocław 2003.
2. Ustawa o transporcie drogowym z dnia 6.09.2001 (DzU Nr 125, Poz.1371, rok 2001) wraz ze zmianami z dnia 23.07.2003 (DzU Nr 149, Poz.1452, rok 2003), gdzie zdefiniowano termin „komunikacja miejska".
3. Obwieszczenie Marszałka Sejmu RP z dnia 9.10.2002 w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, DzU Nr 175, Poz.1440, rok 2002.

Abstract

The co-ordination program of public transport between two comminities: Wroclaw and St Katarzyna is quite advantageous. The most important are new possibilities in organisation of suburban transport service and cost reduction.