

5.4. Zintegrowany system taryfowy

5.4.1. Przesłanki wprowadzenia w Opolu zintegrowanego systemu taryfowego

Centrum Opoli koncentruje ruch drogowy, co skutkuje pogarszaniem warunków komunikacyjnych. Realizując zrównoważony rozwój miasta, należy ograniczać w tym obszarze ruch pojazdów osobowych (szczególnie osób tam niemieszkających), wprowadzać strefy przeznaczone wyłącznie dla pieszych i ruchu rowerowego, a także - równoległe - rozwijać (i promować) wszelkie bardziej ekologiczne, niż transport indywidualny, sposoby przemieszczania się.

W miastach najefektywniejszym pod względem przewozów osobowych, ekologicznym transportem jest komunikacja publiczna. Korzystaniu z niej sprzyja integracja wszelkich funkcjonujących w mieście systemów transportu (w tym systemu parkingowego), zarówno obszarowa (odpowiednio rozmieszczone węzły przystankowe i przystanki), jak i taryfowa (jeden wspólny bilet na wszystkie usługi transportowe).

Zintegrowane węzły przystankowe powinny umożliwiać łatwe przesiadanie się z jednego środka transportu na inny. Dotyczy to więc zarówno wygodnych podejść do przystanków i przejść pomiędzy peronami przystankowymi, jak i lokalizacji parkingów w systemie park-and-ride (P+R). Zostawiając na tych parkingach samochód można przesiąść się do pojazdu komunikacji publicznej (pociągu, autobusu) o atrakcyjnej częstotliwości kursowania i zachęcającej taryfie i dojechać do innych części miasta, w tym do jego centrum.

5.4.2. Obecna taryfa przejazdowa w komunikacji miejskiej Opola

Podstawowymi źródłami finansowania wydatków transportu publicznego są jego środki własne oraz – jako ich dopełnienie - środki budżetowe zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego.

Środkami własnymi są przede wszystkim przychody z opłat za przejazdy wnoszonych przez pasażerów w oparciu o obowiązującą taryfę. Środki budżetowe, to głównie dopłaty jednostek organizujących zintegrowany transport publiczny¹⁵.

Taryfa przejazdowa jest jednym z najważniejszych narzędzi, których stosowanie ma na celu zachęcenie do korzystania z transportu publicznego.

Socjalny charakter tego transportu generuje konieczność ustalania ulg i bonifikat cenowych. Podstawą jest cena biletu jednorazowego, w oparciu o który oferuje się bilety wieloprzejazdowe i ustala ich ceny. Osoby, które korzystają z komunikacji rzadko, mogą kupować bilety jednorazowe, kto zaś podróżuje często, ma możliwość opłacenia tych podróży ryczałtowo, kupując bilety okresowe - w efekcie koszt pojedynczego przejazdu jest niższy, niż cena biletu jednorazowego.

Aktualnie stosowane w Opolu rodzaje biletów oraz ich ceny zestawiają tabele 5.2 i 5.3.

¹⁵ Poziom dopłaty określa, w jakim stopniu koszty funkcjonowania transportu publicznego ponosi – poprzez te dopłaty - ogół mieszkańców, a w jakim – poprzez kupowanie usług przewozowych - pasażerowie.

Tab. 5.2. Cennik opłat za usługi przewozowe środkami transportu Miejskich Zakładów Komunikacyjnych Sp. z o.o. w Opolu w granicach administracyjnych miasta obowiązujący od 1 lipca 2008 r.¹⁶

Rodzaj biletu	Cena biletu		
	Normalny	Ulgowy	
		50%	40%
Bilety jednorazowe			
Jednorazowy uprawniający do przejazdu jednej osoby w jedną stronę na liniach autobusowych dziennych w granicach administracyjnych Opola	2,3	1,15	1,4
Jednorazowy sprzedawany z kasy fiskalnej przez kierowcę w autobusie uprawniający do przejazdu jednej osoby w jedną stronę na liniach autobusowych dziennych w granicach administracyjnych Opola	2,6	1,3	1,55
Jednorazowy sieciowy uprawniający jedną osobę do niekontrolowanej liczby przejazdów w ciągu dnia na liniach komunikacyjnych dziennych w granicach administracyjnych Opola, z wyłączeniem linii specjalnych	7,5	3,75	4,5
Jednorazowy przesiadkowy dwukrotnego kasowania uprawniający jedną osobę do przejazdu z przesiadką pod warunkiem dokonania drugiego kasowania przed upływem jednej godziny od kasowania pierwszego, na liniach komunikacyjnych dziennych w granicach administracyjnych Opola, z wyłączeniem linii specjalnych	3	1,5	1,75
Jednorazowy nocny uprawniający do przejazdu jednej osoby w jedną stronę na linii komunikacyjnej nocnej w granicach administracyjnych Opola. Bilet sprzedawany wyłącznie z kasy fiskalnej przez kierowcę w autobusie	6,4	3,2	-
Bilety okresowe			
Miesięczny na okaziciela uprawniający jedną osobę do niekontrolowanej liczby przejazdów we wszystkie dni miesiąca na dowolnych liniach komunikacyjnych w granicach administracyjnych Opola, z wyłączeniem linii nocnej i linii specjalnych	126,5	63,25	75,9
Dekadowy na okaziciela uprawniający jedną osobę do niekontrolowanej liczby przejazdów we wszystkie dni dekady na dowolnych liniach komunikacyjnych w granicach administracyjnych Opola, z wyłączeniem linii nocnej	44	22	26,4
Miesięczny imienny uprawniający jedną osobę do niekontrolowanej liczby przejazdów we wszystkie dni miesiąca na dowolnych liniach komunikacyjnych w granicach administracyjnych Opola, z wyłączeniem linii nocnej i linii specjalnych. Bilet ważny tylko z legitymacją imienną wydaną przez przewoźnika	88	44	52,8

¹⁶ Wprowadzony uchwałą nr 2008/XXXII/341 Rady Miasta Opole z roku 2008 w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe środkami miejskiego transportu zbiorowego.

Miesięczny imienny trasowany (ważny z legitymacją imienną wydaną przez przewoźnika) uprawniający jedną osobę do niekontrolowanej liczby przejazdów od poniedziałku do piątku na wybranych liniach komunikacyjnych w granicach administracyjnych Opola, z wyłączeniem linii nocnej i linii specjalnych, obejmujący co najwyżej dwie linie komunikacyjne:			
- na dwie linie	70,40	35,20	42,25
- na jedną linię	57,20	28,60	34,30
Miesięczny imienny trasowany (ważny z legitymacją imienną wydaną przez przewoźnika) uprawniający jedną osobę do niekontrolowanej liczby przejazdów we wszystkie dni miesiąca na wybranych liniach komunikacyjnych w granicach administracyjnych Opola, z wyłączeniem linii nocnej i linii specjalnych, obejmujący co najwyżej dwie linie komunikacyjne:			
- na dwie linie	77,00	38,50	46,20
- na jedną linię	63,80	31,90	38,30

Tab. 5.3. Cennik opłat za usługi przewozowe środkami transportu Miejskich Zakładów Komunikacyjnych Sp. z o.o. w Opolu na liniach autobusowych wybiegających poza granice administracyjne miasta obowiązujący od 1 lipca 2008 r.¹⁷

Rodzaj biletu	Cena biletu	
	100 %	50 %
Bilety jednorazowe		
Jednorazowy normalny uprawniający do przejazdu jednej osoby w jedną stronę środkami miejskiej komunikacji zbiorowej na liniach wybiegających poza granice administracyjne Opola	4,20	2,10
Jednorazowy uprawniający do przejazdu w jedną stronę środkami miejskiej komunikacji zbiorowej na liniach wybiegających poza granice administracyjne Opola, dziecko do lat 6, posiadające dokument stwierdzający wiek dziecka, w szczególności dowód osobisty lub paszport, a w przypadku jego braku oświadczenie jego opiekuna	2,10	x
Jednorazowy uprawniający do przejazdu w jedną stronę środkami miejskiej komunikacji zbiorowej na liniach wybiegających poza granice administracyjne Opola, inwalidę, posiadającego dokument stwierdzający zaliczenie do I grupy inwalidzkiej, całkowicie niezdolnego do pracy i samodzielnej egzystencji oraz osobę posiadającą dokument stwierdzający zaliczenie do znacznego stopnia niepełnosprawności	2,10	x

¹⁷ Wprowadzony uchwałą nr 2008/XXXII/340 Rady Miasta Opole z roku 2008 w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe środkami miejskiego transportu zbiorowego na liniach wybiegających poza granice administracyjne miasta Opola.

Jednorazowy uprawniający do przejazdu w jedną stronę środkami miejskiej komunikacji zbiorowej na liniach wybiegających poza granice administracyjne Opola, osobę, która ukończyła 70 rok życia, posiadającą dokument ze zdjęciem potwierdzający wiek i tożsamość	2,10	x
Jednorazowy normalny sprzedawany z kasy fiskalnej przez kierowcę w autobusie uprawniający do przejazdu jedną osobę w jedną stronę środkami miejskiej komunikacji zbiorowej na liniach wybiegających poza granice administracyjne Opola	4,40	2,20
Jednorazowy sprzedawany z kasy fiskalnej przez kierowcę w autobusie uprawniający do przejazdu w jedną stronę środkami miejskiej komunikacji zbiorowej na liniach wybiegających poza granice administracyjne Opola, dziecko do lat 6, posiadające dokument stwierdzający wiek dziecka, w szczególności dowód osobisty lub paszport, a w przypadku jego braku oświadczenie jego opiekuna	2,20	x
Jednorazowy sprzedawany z kasy fiskalnej przez kierowcę w autobusie uprawniający do przejazdu w jedną stronę środkami miejskiej komunikacji zbiorowej na liniach wybiegających poza granice administracyjne Opola, inwalidę, posiadającego dokument stwierdzający zaliczenie do I grupy inwalidzkiej, całkowicie niezdolnego do pracy i samodzielnej egzystencji oraz osobę posiadającą dokument stwierdzający zaliczenie do znacznego stopnia niepełnosprawności	2,20	x
Jednorazowy sprzedawany z kasy fiskalnej przez kierowcę w autobusie uprawniający do przejazdu w jedną stronę środkami miejskiej komunikacji zbiorowej na liniach wybiegających poza granice administracyjne Opola, osobę, która ukończyła 70 rok życia, posiadającą dokument ze zdjęciem potwierdzający wiek i tożsamość	2,20	x
Jednorazowy wewnątrzstrefowy sprzedawany z kasy fiskalnej przez kierowcę w autobusie uprawniający do przejazdu jedną osobę w jedną stronę środkami miejskiej komunikacji zbiorowej na liniach wybiegających poza granice administracyjne Opola wewnątrz strefy pozamiejskiej	2,40	1,20
Jednorazowy wewnątrzstrefowy sprzedawany z kasy fiskalnej przez kierowcę w autobusie uprawniający do przejazdu w jedną stronę środkami miejskiej komunikacji zbiorowej na liniach wybiegających poza granice administracyjne Opola wewnątrz strefy pozamiejskiej, dziecko do lat 6, posiadające dokument stwierdzający wiek dziecka, w szczególności dowód osobisty lub paszport, a w przypadku jego braku oświadczenie jego opiekuna	1,20	x
Bilety okresowe		
Na okaziciela uprawniający jedną osobę do niekontrolowanej liczby przejazdów środkami komunikacji miejskiej we wszystkie dni miesiąca na liniach wybiegających poza granice administracyjne Opola z wyłączeniem linii nocnej i linii specjalnych	192,50	96,25
Imienny uprawniający jedną osobę do niekontrolowanej liczby przejazdów środkami komunikacji miejskiej we wszystkie dni miesiąca na liniach wybiegających poza granice administracyjne Opola z wyłączeniem linii nocnej i linii specjalnych	154,00	77,00
Imienny szkolny uprawniający dzieci i młodzież szkół podstawowych, gimnazjów i szkół ponadgimnazjalnych nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia, posiadających aktualną legitymację szkolną, do niekontrolowanej liczby przejazdów środkami komunikacji miejskiej we wszystkie dni miesiąca na liniach wybiegających poza granice	123,20	x

administracyjne Opola z wyłączeniem linii nocnej i linii specjalnych		
Imienny trasowany (ważny z legitymacją imienną wydaną przez przewoźnika) uprawniający jedną osobę do niekontrolowanej liczby przejazdów środkami komunikacji miejskiej od poniedziałku do piątku na wybranych liniach autobusowych wybiegających poza granice administracyjne Opola z wyłączeniem linii nocnej i linii specjalnych:		
- na dwie linie	137,50	68,75
- na jedną linię	126,50	63,25
Imienny trasowany szkolny (ważny z legitymacją imienną wydaną przez przewoźnika) uprawniający dzieci i młodzież szkół podstawowych, gimnazjów i szkół ponadgimnazjalnych nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia, posiadających aktualną legitymację szkolną, do niekontrolowanej liczby przejazdów środkami komunikacji miejskiej od poniedziałku do piątku na wybranych liniach autobusowych wybiegających poza granice administracyjne Opola z wyłączeniem linii nocnej i linii specjalnych:		
- na dwie linie	110,00	x
- na jedną linię	101,20	x
Imienny trasowany (ważny z legitymacją imienną wydaną przez przewoźnika) uprawniający jedną osobę do niekontrolowanej liczby przejazdów środkami komunikacji miejskiej we wszystkie dni miesiąca na wybranych liniach autobusowych wybiegających poza granice administracyjne Opola z wyłączeniem linii nocnej i linii specjalnych:		
- na dwie linie	149,60	74,80
- na jedną linię	132,00	66,00
Imienny trasowany (ważny z legitymacją imienną wydaną przez przewoźnika) szkolny uprawniający dzieci i młodzież szkół podstawowych, gimnazjów i szkół ponadgimnazjalnych nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia, posiadających aktualną legitymację szkolną, do niekontrolowanej liczby przejazdów środkami komunikacji miejskiej we wszystkie dni miesiąca na wybranych liniach autobusowych wybiegających poza granice administracyjne Opola z wyłączeniem linii nocnej i linii specjalnych:		
- na dwie linie	119,70	x
- na jedną linię	105,60	x

5.4.3. Współczesne rozwiązania biletowe

Nowoczesną formą biletów są bilety plastikowe – elektroniczne karty płatnicze lub karty bezstykowe. Pozwalają one na:

- zintegrowanie działalności funkcjonujących na danym obszarze systemów transportowych umożliwiające - na podstawie jednego biletu - poruszanie się wszystkimi środkami transportu oraz korzystanie z parkingów P+R,
- uproszczenie taryfy – opłaty pobierane są z biletu w formie impulsów; bilet pozwala związać koszt przejazdu z jego długością, czasową lub przestrzenną (długość ta zostanie wyznaczona przez podwójny kontakt biletu z czytnikiem: pierwszy raz przy wejściu do autobusu oraz drugi raz – przy wyjściu z niego),
- elastyczne stosowanie różnego rodzaju promocji, bonifikat, bonusów, rabatów, np.:
 - jednorazowy przejazd w oparciu o bilet elektroniczny może być tańszy od identycznego przejazdu w oparciu o bilet papierowy; szczególną ulgą mógłby zostać objęty przypadek pozostawienia własnego samochodu osobowego na parkingu P+R i dalsze korzystanie z transportu publicznego,
 - wielkości wnoszonych opłat (kwot odliczanych przez system z biletu) mogą mieć tendencję degresywną – każdy następny odcinek przejechanej trasy byłby tańszy od odcinka poprzedniego,
 - do każdego doładowania biletu pasażer mógłby otrzymywać, jako bonifikatę, dodatkowe systemowe doładowanie w wielkości uzależnionej od wartości swojego doładowania,
 - może też być sytuacja odwrotna: wartość realizowanego przejazdu byłaby różna, zależna od wielkości posiadanego aktualnie na bilecie stanu konta – im wyższy stan, tym przejazd tańszy,
 - w momencie powtórnego kontaktu biletu z czytnikiem (przy wysiadaniu z pojazdu) pasażer mógłby otrzymywać kwotową bonifikatę,
- zabezpieczenie przed nieprawidłowym oraz nieuprawnionym korzystaniem z biletu:

- ograniczenie możliwości przejazdów bez wniesienia opłaty – „bramka elektroniczna” w drzwiach autobusu nie pozwoli wsiąść bez dokonania przez pasażera niezbędnych „biletowych” czynności, związanych z wniesieniem opłaty,
 - jeśli pasażer zapomniałby „potwierdzić” fakt wysiadania, system może potraktować ten przypadek jako przejazd do końcówki trasy,
 - bilet miałby ustalony termin ważności z możliwością jego przedłużenia. Miałby także ustalony termin uprawniający do przejazdów bezpłatnych lub ulgowych – z możliwością przedłużenia, jak również - ustalony dopuszczalny czas nieużywania biletu,
 - możliwość używania biletu przez osoby trzecie w przypadku jego zgubienia zostałaaby zablokowana przez system po zgłoszeniu tego faktu,
- funkcjonowanie biletu elektronicznego jako tzw. „karta miejska” – można nim płacić za parkowanie (w pasie drogowym, na parkingach wydzielonych, na parkingach w systemie P+R), a także za udział w imprezach miejskich, zakupy w określonych placówkach handlowych, kultury, rekreacji itp.; inne rodzaje elektronicznych kart plastikowych również mogłyby zostać włączone do systemu, jako bilety elektroniczne: bankowe karty płatnicze, karty bonusowe, wydawane przez handlowe markety, legitymacje identyfikacyjne szkolne i studenckie.



Fot. 5.31. Przykłady biletów elektronicznych.

5.4.4. Elementy polityki transportowej Opola

Opole jest miastem nowoczesnym, otwartym na kraj i Europę. Należy więc zdecydowanie reagować na gwałtowny rozwój motoryzacji, zwłaszcza indywidualnej i towarowej, oraz na płynące stąd zagrożenia dla miejskiego środowiska naturalnego i warunków życia mieszkańców, a także dla poziomu atrakcyjności gospodarczej i turystycznej miasta.

Przeciwdziałając tym zagrożeniom miasto musi podejmować różnorodne działania, oparte o współczesne rozwiązania techniczne, informatyczne, organizacyjne i prawne, ukierunkowane na osiągnięcie strategicznego celu, jakim jest zintegrowany, zrównoważony system transportowy (którego elementem jest system parkingowy) – sprawny, bezpieczny, na odpowiednim poziomie jakościowym, ekonomicznie efektywny i nieuciążliwy dla środowiska naturalnego.

Działania te powinny zachęcać do korzystania z komunikacji zbiorowej. Należy do nich zaliczyć:

- zarządzanie ruchem realizujące priorytety dla komunikacji publicznej (w efekcie korzystanie z tej komunikacji będzie wygodniejsze i sprawniejsze) i ograniczenia ruchu i parkowania dla transportu indywidualnego (zwłaszcza w obszarze centralnym i jego otoczeniu),
- rezerwowanie w planach zagospodarowania przestrzennego terenów z przeznaczeniem na parkingi, szczególnie parkingi w systemie P+R,
- politykę taryfową integrującą systemy przejazdowe oraz system parkowania obejmujący zarówno miejsca przeznaczone do parkowania w pasie drogowym, jak i parkingi P+R, w oparciu o którą korzystanie z komunikacji publicznej będzie wygodniejsze oraz ekonomicznie atrakcyjniejsze w porównaniu z korzystaniem z samochodu osobowego (bilet parkingowy w systemie P+R powinien upoważniać do przejazdów środkami komunikacji miejskiej, a jego cena powinna zachęcać do pozostawienia samochodu osobowego na tym parkingu, natomiast cena biletu za parkowanie w pasie drogowym, szczególnie w obszarze centralnym miasta, powinna być wyższa od ceny biletu przejazdowego tym środkami, zniechęcając tym samym do wjeżdżania w ten obszar i parkowania w nim),
- zapewnienie mobilności osobom starszym i niepełnosprawnym poprzez likwidację barier i uciążliwości w korzystaniu z systemu transportu publicznego.

Biorąc pod uwagę, że różne obszary miasta charakteryzują się różnym poziomem natężenia ruchu drogowego, polityka transportowa Opola powinna zakładać różne metody realizacji w poszczególnych jego obszarach:

- w obszarze centralnym należy wprowadzić bezwzględny priorytet ruchu pieszego i rowerowego, i jednocześnie ograniczać ruch samochodowy (wykluczyć całkowicie ruch pojazdów ciężkich z wyłączeniem autobusów komunikacji publicznej i autobusów turystycznych) i likwidować miejsca przeznaczone do parkowania. Miejsca parkingowe należy lokalizować na obrzeżach centrum i wszystkie powinny być płatne (dla okolicznych mieszkańców mogą zostać ustalone preferencje cenowe). Realizacja potrzeb parkingowych poszczególnych grup użytkowników powinna być zaspokajana w następującej kolejności:
 - pojazdy uprzywilejowane, obsługujące strefę – postoje bezpłatne w trakcie wykonywania czynności,
 - pojazdy komunikacji publicznej, autobusy turystyczne, taksówki - postoje bezpłatne na specjalnie wyznaczonych i oznakowanych przystankach, stanowiskach dla autobusów turystycznych, czy postojach taxi,
 - osoby niepełnosprawne, poruszające się oznakowanymi pojazdami - postoje bezpłatne na specjalnie wyznaczonych i oznakowanych miejscach,
 - służby miejskie, obsługujące strefę – postoje bezpłatne w trakcie wykonywania czynności (w oparciu o specjalne oznakowanie),
 - zaopatrzenie instytucji handlowych – postoje bezpłatne wyłącznie w wyznaczonych godzinach,
 - instytucje i zakłady pracy, mające prawo do płatnego zastrzeżonego miejsca parkowania („koperta”),
 - wszystkie inne postoje – traktowane jako płatne,
- w obszarach o intensywnej wysokiej zabudowie mieszkalnej komunikacja publiczna powinna mieć wysoki priorytet w ruchu, z dopuszczeniem ruchu rowerowego (ruch pieszy wyłącznie na chodnikach oraz na wyznaczonych przejściach przez jezdnie). Ruch na osiedlowych ulicach powinien odbywać się z ograniczoną prędkością. Autobusy mogłyby wjeżdżać wyznaczonymi ulicami w głąb osiedli mieszkalnych, a podczas postoju na przystankach wstrzymywać ruch samochodowy. Na ulicach łączących te obszary z miejskim centrum powinny posiadać wszelkie formy uprzywilejowania w ruchu. Miejsca parkingowe mogą być płatne (na osiedlach sąsiadujących z obszarem centralnym lub w

- rejonach o szczególnie dużej koncentracji ruchu), albo bezpłatne (na osiedlach oddalonych od tego obszaru). Prywatni inwestorzy muszą mieć obowiązek budowy parkingów na własnym terenie i z własnych środków,
- obszary o niskiej zabudowie mieszkalnej powinny mieć zapewnione warunki dla obsługi komunikacją publiczną. Autobusy powinny objeżdżać osiedla wyznaczonymi ulicami posiadającymi pierwszeństwo przejazdu. Wnętrza osiedli powinny być strefami ruchu uspokojonego, w których obowiązuje zasada pierwszeństwa dla nadjeżdżających z prawej strony, z priorytetem dla ruchu rowerowego i dopuszczeniem ruchu pieszego. Miejsca parkingowe mogą być bezpłatne.

5.4.5. Propozycja nowego systemu taryfowego dla komunikacji publicznej organizowanej przez Miasto Opole

5.4.5.1. Podstawowe zasady funkcjonowania zintegrowanego biletu

Nowy system taryfowy:

- powinien integrować systemy transportu kolejowego, komunikacji miejskiej oraz parkowania P+R,
- powinien dać możliwość odbywania podróży wieloprzejazdowych (bez konieczności posiadania odrębnych biletów na każdy przejazd),
- powinien dawać możliwość dynamicznego ustalania aktualnych promocji i zniżek,
- współczesny poziom rozwoju elektroniki i oprogramowania komputerowego pozwala na realizację wszelkich oczekiwań społecznych względem systemu taryfowego. Biorąc to pod uwagę podstawową formą biletu powinien być bilet elektroniczny („karta miejska”), ale w użyciu powinny pozostawać także jednorazowe bilety papierowe, zarówno przejazdowe, jak i parkingowe, które byłyby sprzedawane wyłącznie w pojazdach oraz na parkingach P+R (może też w automatach biletowych na przystankach).

Bilety zintegrowane będą upoważniać do korzystania z parkingów działających w systemie P+R oraz do przejazdów:

- a) autobusami komunikacji miejskiej w granicach administracyjnych Opola,
- b) autobusami opolskiej komunikacji miejskiej na liniach wybiegających poza granice administracyjne Opola,
- c) autobusami innych przewoźników włączonych w zintegrowany system taryfowy - w granicach administracyjnych Opola,
- d) pociągami osobowymi spółki "Przewozy Regionalne" w klasie 2 pomiędzy stacjami leżącymi na obszarze ograniczonym następującymi stacjami – przejazdy na liniach kolejowych w granicach administracyjnych Opola:

- Opole Zachodnie,

- Opole Grudzice,
- Opole Grotowice,
- Opole Gosławice.

e) pociągami osobowymi spółki "Przewozy Regionalne" w klasie 1 i 2 – przejazdy na liniach kolejowych wybiegających poza granice administracyjne Opola.

Właścicielowi biletu nie będzie przysługiwać odszkodowanie ani częściowy zwrot wartości biletu w przypadku zmian w rozkładach jazdy pociągów czy autobusów. Nie będą też zwracane wartości biletu w razie jego utracenia albo zniszczenia. W tych przypadkach nie będzie się także wydawać duplikatu biletu.

Jeżeli w czasie przejazdu pasażer nie będzie posiadać ważnego biletu, albo będzie posiadać bilet ulgowy bez ważnego dokumentu potwierdzającego prawo do ulgowego przejazdu, stosowane będą względem niego zasady wynikające z przepisów o kontroli biletowej obowiązujących w danym środku przejazdu.

Bilety zintegrowane:

- jednorazowe (w tym jednodniowe) – w zależności od oczekiwań pasażera mogą być biletami elektronicznymi, albo papierowymi,
- okresowe (10 dniowe i 30 dniowe) – są biletami elektronicznymi.

Bilety zintegrowane sprzedawane będą przez punkty sprzedaży, których liczba i lokalizacja ustalone zostaną przez organizatora zintegrowanego transportu. Do niego należeć też będzie przeszkolenie osób prowadzących tę sprzedaż, jak również zaopatrzenie punktów sprzedaży w te bilety.

Punkty sprzedaży wyposażone także będą w odpowiednią informację pasażerską dotyczącą funkcjonowania biletów zintegrowanych.

Zaproponowane rozwiązania taryfowe, które są możliwe do wprowadzenia w pierwszym etapie integracji transportu, zasadniczo nie wymagają tworzenia instytucji rozliczającej wpływ ze sprzedaży biletów, jednakże docelowo, przy sukcesywnym rozbudowywaniu zintegrowanego systemu transportowego w Opolu, będzie to konieczne. Dla realizacji integracji i wprowadzenia w

życie propozycji zawartych w niniejszym opracowaniu konieczne będzie utworzenie jednostki zarządzającej rozwojem systemu transportowego. Opis zasad funkcjonowania tej jednostki opisano w punkcie 5.4.

Rozliczenia finansowe zaproponowane w pierwszym etapie integracji transportu publicznego proponuje się rozwiązać następująco:

- wpływy z biletów miesięcznych, które jednocześnie stanowiąc będą rodzaj bezpłatnego biletu parkingowego na wyznaczonych parkingach P+R stanowiąc będą przychód MZK Opole,
- MZK Opole emitować będzie znaczki – bilety aglomeracyjne z bonifikatą 30 %, które będą sprzedawane przewoźnikom regionalnym w celu naklejenia ich na wydawane przez nich bilety miesięczne, w ten sposób powstaną bilety zintegrowane region + miasto, przewoźnik stosujący bilety aglomeracyjne powinien także obniżyć co najmniej o 15 % swoją cenę biletu miesięcznego do którego doklejany będzie znaczek MZK,
- MZK Opole wyemituje również znaczki za 10 zł, które po doklejeniu do 30 dniowych biletów na komunikację miejską upoważnią ich posiadacza do przejazdów koleją w granicach administracyjnych Opola, wpływy ze sprzedaży tych znaczków będą w 100 % przekazywane przewoźnikowi kolejowemu – spółce Przewozy Regionalne,
- wszystkie formy biletów jednodniowych i dwukrotnego kasowania łączonych z biletem jednorazowym przewoźnika regionalnego lub biletów parkingowych upoważniających do przejazdów komunikacją miejską stanowiąc będą przychód MZK Opole.

Natomiast, jeżeli władze miasta zdecydują o powołaniu jednostki zarządzającej transportem miejskim w Opolu, wtedy wszystkie wpływy z biletów za przejazdy komunikacją miejską oraz z opłat parkingowych powinny stanowić przychód tej jednostki. Natomiast wynagrodzenie MZK Opole naliczane będzie jako iloczyn liczby zrealizowanych wozokilometrów i stawki jednostkowej za wozokilometr.

Funkcjonowanie powyższej jednostki, zarządzającej jednocześnie transportem podmiejskim wykraczającym poza granice miasta pozwoli na stopniowe poszerzanie zasięgu działania zintegrowanego systemu taryfowego oraz na stosowanie bardziej skomplikowanych form wzajemnych rozliczeń wpływów ze sprzedaży biletów.

5.4.5.2. Projekt zintegrowanego systemu taryfowego w Opolu

Projekt podstawowy Zintegrowanego Systemu Taryfowego przygotowano dla obszaru miasta Opolu oraz obszarów podmiejskich obsługiwanych aktualnie komunikacją miejską.

W świetle obowiązujących uregulowań prawnych, w kompetencji władz Opolu jest organizacja transportu zbiorowego na obszarze miasta poszerzonym o obszary gmin, które podpiszą z Opolem porozumienie o wspólnej realizacji usług przewozowych. Nowe uregulowania, w których planuje się przekazanie kompetencji zarządzania regionalnym transportem autobusowym powiatom i województwom, mogą skutkować zmianą zasad organizacji tego transportu oraz prowadzić do powstania zarządzających nim jednostek. Wówczas w zakresie integracji wszystkich form transportu miasto Opole powinno być zainteresowane utworzeniem jednostki zarządzającej łącznie komunikacją miejską i transportem regionalnym oraz do ustalenia czytelnych zasad podziału wpływów uzyskiwanych ze sprzedaży biletów.

Projekt podstawowy zaprezentowany w opracowaniu proponuje proste zasady, możliwe do wprowadzenia w krótkim czasie, które pozwalają na rozszerzanie przewozów o kolejne obszary pozamiejskie.

W projekcie miasto Opole zostało podzielone na dwie strefy, centralną i obwodową. Granicę strefy centralnej wyznaczają wszystkie przystanki autobusowe zlokalizowane na zewnątrz obszaru ograniczonego obwodnicą śródmiejską (ul. Fabryczna, Plebiscytowa, Armii Ludowej, Batalionów Chłopskich, Nysy Łużyckiej), korytem Odry oraz linią kolejową od Dworca Głównego do wiaduktu przy ul. Armii Krajowej. Granicę strefy obwodowej wyznaczają dodatkowo granice administracyjne miasta. Uwzględniono także, istniejącą aktualnie poza granicami Opolu, strefę pozamiejską.



Rys. 5.14 Strefy komunikacyjne w Opolu

Podstawowym założeniem projektu jest powiązanie cen biletów z ilością pokonywanych przez pasażerów stref. System ten jest bardziej sprawiedliwy od systemu opłat za każdy przejazd, czy też systemu opłat za czas podróży, ponieważ:

- przejazd z przesiadką np. 4 przystanków nie będzie droższy od przejazdu bezpośredniego np. 15 przystanków,
- przejazd np. 2 przystanków przez centrum, z przestojami autobusu w „korkach”, nie będzie droższy niż przejazd np. 10 przystanków na obszarach peryferyjnych w strefie obwodowej, gdzie autobusy poruszają się z większą prędkością.

Każdy przejazd wewnątrz jednej ze stref, jak również przejazd z przekroczeniem jednokrotnym granicy stref, kosztować będzie jedną jednostkę taryfową, której wartość, jako cenę biletu podstawowego, zaproponowano w tab. 5.4.

Opłata ta będzie pobierana od wszystkich podróży, zarówno bezpośrednich, jak i z przesiadką, pod warunkiem zakończenia podróży w 40 minut od momentu skasowania biletu. Podwyższoną o około 25 % opłatę wносить będą osoby, które przemieszczać się będą z jednego krańca strefy obwodowej na drugi z przejazdem przez strefę centralną (tzn. z dwukrotnym przekroczeniem granicy strefy centralnej), a także osoby podróżujące ze strefy pozamiejskiej do centralnej (przekraczające więc dwie granice międzystrefowe) – bilet taki byłby ważny przez 60 minut od momentu skasowania.

Tę samą zasadę należy stosować przy opłatach za przejazd na podstawie biletów okresowych.

Bilety elektroniczne, jednorazowe i okresowe, byłyby doładowywane w wyznaczonych punktach sprzedaży. Za przejazd jednorazowy na podstawie takiego biletu mogłaby być udzielana bonifikata na poziomie np. 5 % w stosunku do ceny biletu papierowego lub 10 %, w przypadku gdy ilość zgromadzonych na nim środków byłaby wyższa niż np. 50 zł.

Tab. 5.4 Zintegrowany cennik opłat za usługi przewozowe środkami zintegrowanego transportu publicznego w Opolu (propozycja)

L.p.	Rodzaj biletu	Cena biletu				
		w granicach administracyjnych Opola (w strefach centralnej i obwodowej)			poza granicami administracyjnymi Opola (w strefie pozamiejskiej)	
		normalny	ulgowy		normalny	ulgowy
			50%	40%		
I.	Bilety na jedną podróż					
1.	Podstawowe uprawniające do przejazdu środkami miejskiej komunikacji zbiorowej z jednokrotnym przekroczeniem granicy między strefami ważne przez 40 min. od momentu skasowania.	2,40	1,20	1,40	4,40	2,20
2.	Uprawniające do przejazdu środkami miejskiej komunikacji zbiorowej z dwukrotnym przekroczeniu granicy między strefami ważne przez 60 min. od momentu skasowania.	3,00	1,50	1,80	3,00	1,50
3.	Bilety parkingowe zintegrowane P+R, dwukrotnego kasowania – uprawniające do dojazdu do strefy centralnej i powrotu.	5,00	2,50	3,00	x	x
4.	Dopłata do biletu podstawowego przedłużająca jego ważność o każdą następną strefę	1,00	x	x	1,00	x
5.	Nocne uprawniające do przejazdu na linii komunikacyjnej nocnej. Bilety sprzedawane wyłącznie z kasy fiskalnej przez kierowcę w autobusie, ważne przez 60 min. od momentu skasowania	5,00	2,50	x	x	x
II.	Bilety wieloprzejazdowe (24 godzinne, uprawniające do przejazdów środkami miejskiej komunikacji zbiorowej oraz komunikacją kolejową oraz do pozostawienia samochodu osobowego na parkingu P+R).					
1.	Uprawniające do pozostawienia samochodu osobowego na parkingu P+R oraz do przejazdów środkami miejskiej komunikacji zbiorowej i kolejną w granicach administracyjnych Opola w ciągu 24 godzin od momentu zakupu	7,50	3,75	x	10,00	5,00
2.	Rodzinne uprawniające do pozostawienia samochodu osobowego na parkingu P+R oraz do przejazdów środkami miejskiej komunikacji zbiorowej i kolejną w granicach administracyjnych Opola w ciągu 24 godzin od momentu zakupu maksymalnie 5 osób podróżujących wspólnie. Bilet ulgowy przysługuje w	15,00	7,50	x	20,00	10,00

	przypadku, gdy co najmniej 3 osoby są uprawnione do przejazdów ulgowych					
III.	Bilety okresowe na okaziciela (30 dniowe, 7 dniowe, uprawniające do przejazdów środkami miejskiej komunikacji zbiorowej i koleją oraz do pozostawienia samochodu osobowego na parkingu P+R)					
1.	30 dniowy uprawniający jedną osobę do pozostawienia samochodu osobowego na parkingu P+R i przejazdów środkami miejskiej komunikacji zbiorowej i koleją w granicach administracyjnych Opola w ciągu 30 dni od dnia wskazanego jako dzień pierwszy, na dowolnych liniach komunikacyjnych, z wyłączeniem linii nocnej i linii specjalnych Bilet normalny, w soboty, niedziele i święta upoważnia do przejazdu rodziny składającej się maksymalnie z dwóch osób dorosłych i trójki dzieci.	126,50	63,25	75,90	192,50	96,25
2.	7 dniowy uprawniający jedną osobę do pozostawienia samochodu osobowego na parkingu P+R i przejazdów środkami miejskiej komunikacji zbiorowej i koleją w granicach administracyjnych Opola w ciągu 7 dni od dnia wskazanego jako dzień pierwszy, na dowolnych liniach komunikacyjnych, z wyłączeniem linii nocnej i linii specjalnych Bilet normalny, w soboty, niedziele i święta upoważnia do przejazdu rodziny składającej się maksymalnie z dwóch osób dorosłych i trójki dzieci zamieszkującej we wspólnym gospodarstwie domowym.	35,00	17,50	21,00	54,00	27,00
IV.	Bilety okresowe imienne (30 dniowe)					
"1	30 dniowy uprawniający jedną osobę do pozostawienia samochodu osobowego na parkingu P+R i przejazdów środkami miejskiej komunikacji zbiorowej i koleją w granicach administracyjnych Opola, z wyłączeniem linii nocnej i linii specjalnych. Bilet ważny tylko z legitymacją imienną wydaną przez przewoźnika. Bilet normalny, w soboty, niedziele i święta upoważnia do przejazdu rodziny składającej się maksymalnie z dwóch osób dorosłych i trójki dzieci zamieszkującej we wspólnym gospodarstwie domowym.	88,00	44,00	52,80	154,00	77,00
2.	30 dniowy trasowany (ważny z legitymacją imienną wydaną przez przewoźnika) uprawniający jedną osobę do pozostawienia samochodu osobowego na parkingu P+R i przejazdów środkami miejskiej komunikacji zbiorowej w granicach administracyjnych Opola, z wyłączeniem linii nocnej i linii specjalnych: - na jedną linię we wszystkich strefach lub na dwie linie	70,40	35,20	42,25	132,00	66,00

	z jednokrotnym przekroczeniem granicy między strefami przez każdą z tych linii, - na jedną linię w dwóch strefach (z jednokrotnym przekroczeniem granicy między strefami)	57,20	28,60	34,30	x	x
V.	Dopłata do biletów autobusowych i kolejowych obowiązujących poza granicami administracyjnymi Opola					
	Dopłata do miesięcznych biletów autobusowych i kolejowych regionalnych uprawniająca do przejazdów środkami miejskiej komunikacji zbiorowej w granicach administracyjnych Opola.	62,00 (= 70 % * 88,00)	31,00	x	108,00 (= 70 % * 154,00)	54,00
VI	Dopłata dla posiadaczy biletów na sieć komunikacji miejskiej rozszerzająca ważność ich biletów o połączenia kolejowe w mieście.	10,00				