

**KONCEPCJA FUNKCJONOWANIA SZYBKIEJ KOLEI
MIEJSKIEJ W TRÓJMIEŚCIE I POMORSKIEJ KOLEI
METROPOLITALNEJ W OBSŁUDZE TRANSPORTOWEJ
OBSZARU METROPOLITALNEGO ORAZ INTEGRACJI
TRANSPORTU PUBLICZNEGO W OBSZARZE
METROPOLITALNYM I REGIONIE, W TYM INTEGRACJI
TARYFOWO-BILETOWEJ NA OBSZARZE OMT ORAZ
ZASAD ROZLICZEŃ POMIĘDZY JEJ UCZESTNIKAMI**

Zespół autorski:

Dr Hubert Kołodziejski – kierownik zespołu

Prof. dr hab. Olgierd Wyszomirski

Dr hab. Krzysztof Grzelec

Dr hab. Kazimierz Jamroz

Dr hab. Robert Tomanek

Dr Kamil Bujak

Dr Sławomir Grulkowski

Dr Michał Wolański

Informacja o autorach

Dr Hubert Kołodziejski od 2007 r. pełni funkcję Przewodniczącego Zarządu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej. Jednocześnie jest adiunktem w Elbląskiej Uczelni Humanistyczno-Ekonomicznej. Od 2011 r. jest Przewodniczącym Komisji Zarządów Transportu Miejskiego działającej w ramach Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Ponadto od 2014 r. jest członkiem Rady Programowej w Regionalnym Programie Strategicznym dla Województwa Pomorskiego w zakresie transportu. Jego zainteresowania badawcze obejmują funkcjonowanie rynku publicznego transportu zbiorowego oraz integrację podsystemów tego transportu.

Prof. dr hab. Olgierd Wyszomirski jest pracownikiem naukowym Uniwersytetu Gdańskiego, kierownikiem Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego, dyrektorem Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni i członkiem zarządu MZKZG. Jest specjalistą w zakresie organizacji i ekonomiki transportu miejskiego oraz autorem wielu książek, artykułów i opracowań eksperckich w dziedzinie transportu i analizy rynku transportu publicznego, w których z powodzeniem łączy zagadnienia teoretyczne z praktyką gospodarczą. W ostatnich latach współuczestniczył w realizacji szeregu projektów międzynarodowych, m.in. Trolley – Program Interreg IV B Central Europe, TIDE – Transport Innovation Development for Europe i Civitas Dynamo.

Dr hab. Krzysztof Grzelec – główny specjalista ds. analiz ekonomicznych i marketingowych Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej, Prof. Wyższej Szkoły Bankowej w Bydgoszczy, autor i współautor ponad 100 publikacji dotyczących problematyki funkcjonowania i ekonomiki transportu zbiorowego oraz projektów badawczo-

wdrożeniowych dotyczących efektywności systemów transportowych. Współuczestniczył w realizacji programu Trolley – Program Interreg IV B Central Europe.

Dr hab. inż. Kazimierz Jamroz jest nauczycielem akademickim i pracownikiem naukowym w Katedrze Inżynierii Drogowej na Wydziale Inżynierii Lądowej i Środowiska Politechniki Gdańskiej. Przedmiotem działalności są następujące zagadnienia: inżynieria transportu, modelowanie i planowanie transportu, inżynieria ruchu drogowego, bezpieczeństwo ruchu drogowego, inteligentne systemy transportu.

Dr hab. Robert Tomanek – pracownik naukowy, Prorektor Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, autor i współautor 150 publikacji, w tym 6 książek. Od 1998 roku zrealizował samodzielnie bądź we współautorstwie 27 zamawianych prac badawczo-wdrożeniowych dotyczących m.in. restrukturyzacji przedsiębiorstw transportowych, polityki i strategii rozwoju transportu w regionach i miastach, a także optymalizacji gospodarki transportowej w sektorze publicznym. Ponadto kierował dwoma projektami badawczymi finansowanymi ze środków budżetu państwa na naukę: grant MNISW dot. cen transportu miejskiego w Europie oraz jeden projekt badawczy NCBiR dot. optymalizacji kosztów flotowych policji (projekt pozyskany w konkursie na prace badawcze dot. bezpieczeństwa i obronności państwa). W latach 1992-1997 zastępca dyrektora Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP.

Dr Kamil Bujak – doktor nauk ekonomicznych, związany z branżą komunikacji miejskiej od 2003 r. Od 2007 r., w ramach Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej, bierze udział w pracach związanych z integracją i programowaniem rozwoju lokalnego transportu zbiorowego. Autor publikacji naukowych i branżowych.

Dr inż. Sławomir Grulkowski jest nauczycielem akademickim i pracownikiem naukowym w Katedrze Transportu Szynowego i Mostów na Wydziale Inżynierii Lądowej i Środowiska Politechniki Gdańskiej. Przedmiotem działalności naukowej i dydaktycznej są elementy szeroko rozumianego transportu szynowego, w tym: niezawodność dróg szynowych, planowanie i projektowanie dróg kolejowych, diagnostyka toru kolejowego oraz miejski transport szynowy.

Dr Michał Wolański – Pracownik naukowy Szkoły Głównej Handlowej, jest doktorem ekonomii, specjalistą z dziedziny ekonomiki transportu, adiunktem w Katedrze Transportu Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie. Przebywał na stypendiach i stażach w University of Leeds, University of Sydney, Fachhochschule Gelsenkirchen oraz na Uniwersytecie Gdańskim. Posiada bogate doświadczenie w realizacji projektów badawczych dla takich instytucji,

jak: Bank Światowy, Europejski Bank Inwestycyjny, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Urząd Transportu Kolejowego oraz na rzecz przewoźników, urzędów marszałkowskich i samorządów lokalnych.

Streszczenie

1. Obszar Metropolitalny Trójmiasta (OMT) tworzy łącznie 30 gmin. Jego elementami składowymi są:
 - centrum metropolii (rdzeń), które tworzą: Gdańsk, Gdynia i Sopot;
 - obszar funkcjonalny metropolii, który tworzą gminy miejskie: Pruszcz Gdański, Reda, Rumia, Wejherowo, Tczew, gminy wiejskie: Kolbudy, Kosakowo, Pruszcz Gdański, Szemud, Wejherowo i gmina miejsko-wiejska Żukowo;
 - otoczenie metropolii, które tworzą: gminy miejskie: Hel, Jastarnia, Puck, gminy wiejskie: Cedry Wielkie, Luzino, Puck, Pszczółki, Przodkowo, Przywidz, Somonino, Stegna, Suchy Dąb, Trąbki Wielkie, Tczew, gminy miejsko-wiejskie: Kartuzy, Władysławowo.
2. Mieszkańcy Trójmiasta – rdzenia metropolii – 41% podróży realizują samochodem osobowym, udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich w Trójmieście wynosi 40%. Udział samochodu osobowego w podróżach w pozostałym OMT wynosi prawie 49%, natomiast transportu zbiorowego tylko 10%.
3. Kolejowe przewozy pasażerskie w OMT realizowane są na liniach: 131, 201, 202, 203, 204, 207, 214, 229, 250 i 256.
4. Z usług transportu kolejowego w OMT korzystają najczęściej osoby z gospodarstw domowych z jednym samochodem osobowym (54%) i bez samochodu osobowego (33%).
5. Kolej w OMT powinna pełnić rolę osi transportowej dla podróży międzygminnych i międzypowiatowych. Warunkiem realizacji tej funkcji jest rozwój infrastruktury transportu kolejowego w OMT oraz zapewnienie odpowiedniej do oczekiwań pasażerów jakości usług tego transportu.
6. Szybka Kolej Miejska w Trójmieście (SKM) jest najważniejszym przewoźnikiem kolejowym w OMT. W 2013 r. SKM przewiozła 35,2 mln pasażerów realizując 3 mln pociągokilometrów i 801,6 mln pasażerokilometrów. W 2014 r. przywrócono połączenie do Tczewa i zwiększono częstotliwość kursowania pociągów do 7,5 min w godzinach szczytu przewozowego na odcinku Gdańsk Główny – Gdynia Cisowa.
7. W przewozach kolejowych w OMT obowiązuje kolejowa taryfa odcinkowa odległościowa. SKM stosuje także, w zakresie swoich usług, własną taryfę strefową. W pociągach SKM i Przewozów Regionalnych (PR) na odcinku od Ciepłewa w gminie Pruszcz Gdański do Luzina obowiązują także bilety metropolitalne MZKZG. Z biletów tych można tak-

że korzystać w pociągach PR na obszarze MZKZG na trasach kolejowych, których krańce wyznaczają stacje Babi Dół i Reda Rekowo.

8. Rola SKM w Trójmieście, po uruchomieniu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (PKM), nie ulegnie zasadniczej zmianie. SKM w dalszym ciągu będzie pełnić funkcję „kręgosłupa komunikacyjnego” metropolii – od Tczewa do Luzina. SKM powinna obsługiwać przede wszystkim podróże międzymiejskie oraz relatywnie długie przejazdy na obszarze Gdańska.
9. Zmiana obecnej roli SKM w transporcie zbiorowym w metropolii powinna prowadzić do wzrostu jej udziału w przewozach (w podziale zadań przewozowych), zwłaszcza w podróży międzymiejskich. Wymagać to będzie:
 - pełnienia przez stacje i przystanki SKM funkcji nowoczesnych węzłów przesiadkowych, spełniających wymagania związane z dostępnością, oczekiwanym komfortem przesiadania się i oczekiwania;
 - zapewnienia częstotliwości kursowania pociągów SKM i doboru składów adekwatnie do wielkości popytu, oczekiwanego przez pasażerów komfortu jazdy w pociągach SKM;
 - integracji taryfowo-biletowej i koordynacji rozkładów jazdy SKM, PKM i komunalnego transportu miejskiego.
10. Trasa PKM determinuje jej rolę w obsłudze OMT. Jej przebieg powoduje, że powinna być ona traktowana jako podsystem transportu zbiorowego do obsługi tzw. górnego tarasu metropolii, zapewniając dogodną przesiadkę mieszkańcom województwa pomorskiego, przede wszystkim powiatu kartuskiego, w podróży do i z metropolii i w obsłudze Portu Lotniczego im. L. Wałęsy.
11. Ograniczone możliwości substytuowania przez PKM oferty przewozowej komunalnego transportu miejskiego (autobusów, trolejbusów i tramwajów) i regionalnego (autobusy) wynikają z mniejszej dostępności, czasów jazdy tej kolei, zdeterminowanych przebiegiem trasy oraz konieczności przesiadek.
12. Modelowymi rozwiązaniami w zakresie integracji taryfowej i biletowej transportu zbiorowego są:
 - porozumienia taryfowe, polegające na wzajemnym honorowaniu biletów przez organizatorów świadczących usługi na danym obszarze;

- porozumienia taryfowe, polegające na zawieraniu umów w celu ujednoczenia całości lub części regulacji taryfowych przez podmioty posiadające kompetencje decyzyjne w zakresie transportu zbiorowego;
 - powołanie organizatora na poziomie obszaru metropolitalnego – rozwiązanie to umożliwia pełną integrację taryfowo-biletową.
13. Zintegrowany system taryfowo-biletowy powinno charakteryzować: prostota, integracja ograniczająca substytucję poszczególnych subsystemów transportu w metropolii, bodźcowe oddziaływanie na wzrost ruchliwości z wykorzystaniem transportu publicznego.
14. Modelowe finansowanie zintegrowanych systemów biletowych zakłada publiczne dofinansowywanie biletów integracyjnych, w szczególności polegające na uzupełnieniu przychodów poszczególnych organizatorów do poziomu, jaki byłby osiągniany w przypadku sprzedaży biletów własnych danego organizatora i dodatkowym dofinansowaniem integracji taryfowej (lub taryfowo-biletowej), mającym na celu skłonienie organizatorów do wprowadzenia systemu biletu metropolitalnego.
15. Dobre praktyki integracji transportu zbiorowego w krajach Unii Europejskiej pozwalają rekomendować:
- stosowanie systemu biletów zintegrowanych, docelowo obejmującego całość oferty biletowej;
 - finansowanie taryfy zintegrowanej oparte na akceptowalnych, transparentnych kluczach;
 - prostotę i przejrzystość taryfy metropolitalnej;
 - stworzenie struktur, które realizowałyby funkcje organizatora transportu metropolitalnego i regionalnego.
16. Obecnie system transportu zbiorowego w OMT charakteryzuje się znaczną dezintegracją. W ramach transportu zbiorowego funkcjonują autonomiczne systemy taryfowo-biletowe: ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, UM w Wejherowie, UM w Tczewie, SKM, PR, autobusowych przewoźników regionalnych. Uruchomienie PKM może spowodować wprowadzenie kolejnego, autonomicznego systemu taryfowo-biletowego.
17. Bilety metropolitalne MZKZG zapewniają integrację taryfowo-biletową transportu zbiorowego na obszarze 14 gmin tworzących Związek. Głównymi problemami związanymi z funkcjonowaniem biletów metropolitalnych są: brak metropolitalnych biletów jedno-przejazdowych i jednogodzinnych, upoważniających do podróży dowolnymi środkami

transportu zbiorowego na obszarze MZKZG oraz brak możliwości uzyskania refundacji ulg ustawowych od biletów metropolitalnych przez operatorów kolejowych.

18. Przedstawiono cztery warianty integracji taryfowo-biletowej transportu kolejowego i miejskiego w OMT, które charakteryzują się różną głębokością integracji, atrakcyjnością dla pasażerów i różnymi konsekwencjami ekonomiczno-finansowymi dla budżetów samorządów:

- I. Pełną integrację taryfowo-biletową komunikacji kolejowej i komunalnej w OMT.**
- II. Wprowadzenie zmian w obecnie obowiązujących rozwiązaniach taryfowych, polegających na włączeniu usług realizowanych na linii PKM do systemu komunikacji komunalnej.**
- III. Wprowadzenie zmian w obecnie obowiązujących rozwiązaniach taryfowych poprzez rozszerzenie zakresu obowiązywania biletów metropolitalnych w przewozach kolejowych o linię PKM.**
- IV. Nie wprowadzanie żadnych zmian w obecnie obowiązujących rozwiązaniach taryfowo-biletowych i funkcjonowanie PKM jako podmiotu niehonorującego biletów metropolitalnych.**

19. Prognozowane konsekwencje ekonomiczno-finansowe realizacji poszczególnych wariantów zawiera poniższa tabela:

Tab. 1. Prognozowane konsekwencje ekonomiczno-finansowe realizacji poszczególnych wariantów integracji taryfowo-biletowej transportu kolejowego i miejskiego w OMT

Wariant integracji	Wymagany roczny wzrost dopłaty samorządów [zł]	PKM		
		Koszty [zł]	Przychody* [zł]	Dopłata Marszałka** [zł]
I. Pełna integracja	67 183 305	17 574 650	2 153 743	15 420 907
II. Nowe bilety i rozszerzenie ważności obecnie obowiązujących biletów MZKZG	15 823 218	17 574 650	3 920 577	13 918 241
III. Rozszerzenie ważności obecnie obowiązujących biletów MZKZG	16 683 578	17 574 650	2 999 364	15 224 239
IV. Brak integracji	14 158 427	17 574 650	3 364 098	13 949 928

*Szacunkowe przychody wygenerowane przez pasażerów PKM, w zależności od wariantu w ramach biletu zintegrowanego lub metropolitalnego.

**W kwocie dopłaty uwzględniono konieczność pokrycia różnicy pomiędzy udziałem PKM w przychodach z biletów MZKZG i wygenerowanymi przychodami z tych biletów.

Źródło: opracowanie własne.

Spis treści

Streszczenie	5
1. Charakterystyka Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta	12
1.1. Centrum metropolii	13
1.2. Obszar funkcjonalny metropolii	16
1.3. Otoczenie metropolii	22
1.4. Wybrane wyniki badań zachowań transportowych mieszkańców	29
2. Diagnoza funkcjonowania transportu kolejowego w metropolii i jego obecna rola w obsłudze Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta	34
2.1. Charakterystyka systemu transportowego	34
2.2. Podsystem transportu kolejowego	35
2.3. Charakterystyka popytu w transporcie kolejowym	48
2.4. Wpływ transportu kolejowego na rozwój Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta	49
3. Funkcjonowanie SKM w Trójmieście w dotychczasowej formie organizacyjno- prawnej i własnościowej	52
3.1. Ogólna charakterystyka SKM w Trójmieście	52
3.2. Taryfa i zasady finansowania SKM w Trójmieście.....	55
4. Rola transportu kolejowego w obsłudze Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta po uruchomieniu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej	60
5. Integracja transportu kolejowego z pozostałym transportem publicznym w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta i regionie	69
5.1. Modelowe założenia integracji transportu publicznego w miastach i regionie.....	69
5.2. Zintegrowane taryfy w transporcie publicznym w obszarach metropolitalnych i regionach.....	74
5.3. Dobre przykłady integracji transportu kolejowego z komunalnym w obszarach metropolitalnych i regionach.....	85
5.4. Diagnoza obecnego poziomu integracji taryfowo-biletowej i funkcjonalnej w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta i województwie pomorskim	97
5.5. Warianty integracji taryfowo-biletowej.....	109
5.6. Konsekwencje ekonomiczno-finansowe integracji taryfowo-biletowej dla samorządów	120

5.7. Mechanizm rozliczeń podmiotów uczestniczących w pełnej integracji transportu miejskiego w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta	129
5.8. Organizacja transportu publicznego w metropolii jako rezultat integracji tego transportu w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta i regionie.....	135
Spis tabel.....	139
Spis rysunków	140

1. Charakterystyka Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta

Obszar Metropolitalny Trójmiasta (OMT) jest układem osadniczym ciągłym przestrzennie, złożonym z odrębnych administracyjnie jednostek, obejmującym zwarty obszar miejski wraz z powiązaną z nim funkcjonalnie strefą zurbanizowaną. Zgodnie z Koncepcją przestrzennego zagospodarowania kraju 2030 tworzy tzw. miejski obszar funkcjonalny¹.

Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r.² nakłada na władze samorządowe województw obowiązek wyznaczania w dokumentach planistycznych granic obszarów funkcjonalnych. Delimitacja obszaru aglomeracji, jako potencjalnego Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta, przeprowadzona została w wyniku prac podjętych przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego na potrzeby stworzenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego³. W wyniku przeprowadzonej delimitacji, w której brane były pod uwagę m.in. aspekty przestrzenne, uwarunkowania społeczno-gospodarcze, prawno-polityczne, ekologiczne, funkcjonalno-techniczne, ekonomiczne oraz syntezy wyżej wymienionych kryteriów, wyznaczony został Obszar Metropolitalny Trójmiasta, w którym wyróżniono podstawowe elementy składowe jego struktury oraz rozpatrzono powiązania wewnętrzne i zewnętrzne⁴ (Rys. 1).

OMT tworzy łącznie 30 gmin. Jego elementami składowymi są⁵:

- centrum metropolii (rdzeń),
- obszar funkcjonalny metropolii,
- otoczenie metropolii.

OMT zajmuje powierzchnię 3 072 km². W dniu 30 czerwca 2014 r. zamieszkały był przez 1 269 674 osoby.

Gospodarka OMT związana jest głównie z sektorami usług, przemysłu i budownictwa. Profil gospodarczy obszaru zdominowany jest przez dwa główne nurty przemysłu: tradycyjny (gospodarka morska, przemysł rafineryjny i spożywczy) oraz wysokich technologii (przemysł elektroniczny, sektor informatyczny, farmacja i biotechnologia). Ważną dziedziną gospodarki jest także turystyka.

W OMT w 2013 roku funkcjonowało 175 tys. podmiotów gospodarczych, co stanowiło 64% podmiotów z województwa pomorskiego. Ponadto na tym obszarze występują: siedem

¹ Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego 2012, s. 191.

² Dz. U. z 2003 r., nr 80 poz. 717.

³ Uchwała Sejmiku Województwa Pomorskiego nr 1004/XXXIX/09 z 26 października 2009 r.

⁴ Trójmiejski Obszar Metropolitalny 2009. Pod red. J. Auksztola i R. Matczaka. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego i Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk 2011, s. 30.

⁵ Ibidem, s. 31.

podstref Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, dwa parki naukowo-technologiczne i pięć inkubatorów przedsiębiorczości. W tych podmiotach pracowało 390 tys. pracowników (ponad 70% pracowników województwa).

Na analizowanym obszarze swoją siedzibę mają 24 szkoły wyższe oraz zlokalizowanych jest kilkanaście oddziałów zamiejscowych innych uczelni. Razem kształcą one ponad 100 tys. studentów (93% studentów w województwie). W roku szkolnym 2012 w OMT funkcjonowało: 510 szkół ponadgimnazjalnych z łączną liczbą uczniów 46 tys. (69% w województwie), z tego ponad 20 tys. w Trójmieście⁶.

1.1. Centrum metropolii

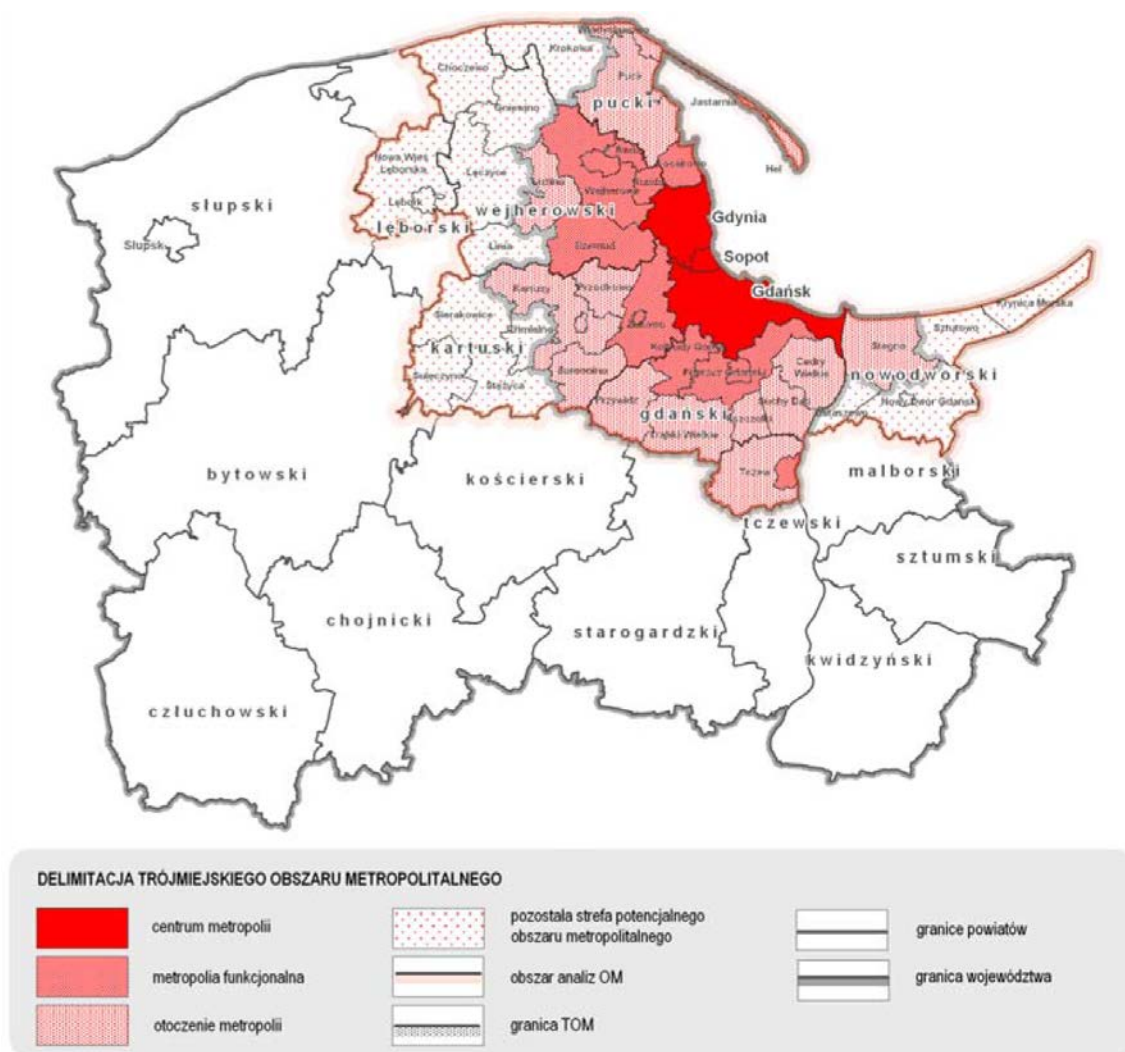
Centrum (rdzeniem) OMT są miasta: Gdańsk, Gdynia i Sopot. Trójmiasto jest ważnym na tle kraju ośrodkiem gospodarczym o dużym potencjale i atrakcyjności inwestycyjnej. Nadmorskie położenie w naturalny sposób predestynuje je do pełnienia roli zaplecza przemysłowo-usługowego branży morskiej.

Dostępność wykwalifikowanej kadry oraz obecność jednostek naukowych i badawczo-rozwojowych wzmocniają region w kreowaniu produktów i usług tzw. wysokich technologii. Ze względu na dziedzictwo historyczne Gdańska oraz walory uzdrowiskowe Sopotu, Trójmiasto jest znanym w Polsce i za granicą celem ruchu turystycznego. Jego rozwojowi sprzyja dobra zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa.

Gminy tworzące rdzeń OMT są członkami Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej.

Poniżej przedstawiono krótką charakterystykę miast rdzeniowych OMT na podstawie danych z lat 2013-2014 r.

⁶ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego. Konsorcjum FRIL – PG, na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego. Jamroz K., Birr K., Grulkowski S. i inni, Gdańsk 2014 r oraz Diagnoza Systemu Transportowego Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta. Jamroz K. Michalski L., Birr K., Grulkowski S. i inni, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej, Gdańsk 2014 r.



Rys. 1. Zdelimitowany Obszar Metropolitalny Trójmiasta w strukturze administracyjnej województwa pomorskiego

Źródło: *Trójmiejski Obszar Metropolitalny 2009*. Pod red. J. Auksztola i R. Matczaka. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego i Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk 2011, s. 31.

Miasto Gdańsk

Gdańsk zajmuje powierzchnię 262 km² i liczy 461 935 mieszkańców. Jest stolicą oraz największym miastem województwa pomorskiego. Pełni funkcję głównego ośrodka biznesowego, administracyjnego i usługowego całego regionu. Jest największym centrum akademickim metropolii oraz istotnym korytarzem transportowym o charakterze międzynarodowym.

W imieniu prezydenta miasta, organizatorem komunikacji miejskiej na obszarze Gdańska i gmin ościennych, z którymi miasto zawarło porozumienia międzygminne, jest Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku (ZTM). W ramach sieci ZTM realizowane są przewozy na 13 liniach tramwajowych i 86 autobusowych. Na zlecenie ZTM, pomijając transport drogą

wodną, usługi przewozowe świadczy trzech operatorów: ZKM w Gdańsku Sp. z o.o. (autobusy i tramwaje), PKS Gdańsk Sp. z o.o. i Warbus Sp. z o.o. (autobusy). W 2013 r. na terenie Gdańska zrealizowano łącznie 30 150 628 wozokm.

Gdańsk jest ważnym węzłem autobusowej komunikacji regionalnej. Miasto posiada połączenia z okolicznymi powiatami, głównie gdańskim, kartuskim, tczewskim i nowodworskim.

Przez Gdańsk przebiega linia kolejowa nr 250 (Gdańsk Główny – Rumia), której zarządcą jest PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. (SKM). Pociągi tego operatora, w granicach miasta, obsługują następujące przystanki: Gdańsk Żabianka – AWFIS, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Przymorze – Uniwersytet, Gdańsk Zaspą, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Politechnika, Gdańsk Stocznia i Gdańsk Główny, oraz na linii nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny): Gdańsk Orunia, Gdańsk Lipce. Na liniach nr 202 (Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński) i 9 prowadzony jest ruch pociągów w komunikacji regionalnej. Operator, Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (PR), obsługuje następujące przystanki: Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Główny, Gdańsk Orunia i Gdańsk Lipce. Na terenie Gdańska wybudowano również 8 nowych przystanków w ramach powstającej linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (PKM). Są to: Gdańsk Strzyża, Gdańsk Niedźwiednik, Gdańsk Brętowo, Gdańsk Jasień, Gdańsk Kiełpiniek, Gdańsk Matarnia, Gdańsk Port Lotniczy oraz Gdańsk Rębiechowo.

Na terenie Gdańska znajduje się port lotniczy obejmujący swoim zasięgiem północny oraz północno-wschodni region Polski. W 2014 r. obsłużono w nim 3,3 mln pasażerów.

Miasto Gdynia

Gdynia stanowi drugie pod względem wielkości miasto OMT i województwa pomorskiego. Na powierzchni 135 km² zamieszkuje je 247 792 osób. Z racji swego nadmorskiego położenia i posiadanej infrastruktury portowej (port morski wyspecjalizowany w przeladunkach kontenerów), stanowi ważny węzeł w międzynarodowym systemie transportowym. Jest siedzibą wielu przedsiębiorstw branży morskiej, w tym przemysłu stocznioowego i handlu morskiego. Od lat 90. XX w. w Gdyni dynamicznie rozwija się sektor usług finansowych i zaawansowanych technologii.

W imieniu prezydenta miasta, organizatorem komunikacji miejskiej na obszarze Gdyni i gmin ościennych, z którymi miasto zawarło porozumienia międzygminne, jest Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni (ZKM). W ramach sieci ZKM realizowane są przewozy na 16 liniach trolejbusowych i 66 autobusowych. Na zlecenie ZKM usługi świadczy operator trolej-

busowy PKT w Gdyni Sp. z o.o. oraz 6 operatorów autobusowych: PKM w Gdyni Sp. z o.o., PKA w Gdyni Sp. z o.o., Pomorska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o. (PKS), PKS Gdańsk Sp. z o.o., P.A. Gryf i Warbus Sp. z o.o. W 2013 r. na terenie Gdyni zrealizowano łącznie 16 461 148 wozokm.

Gdynia jest ważnym węzłem autobusowej komunikacji regionalnej. Miasto posiada połączenia z okolicznymi powiatami, głównie kartuskim, puckim i wejherowskim.

Przez Gdynię przebiega linia kolejowa nr 250, na której prowadzony jest ruch pociągów SKM (obsługa przystanków: Gdynia Cisowa, Gdynia Chylonia, Gdynia Leszczynki, Gdynia Grabówek, Gdynia Stocznia, Gdynia Główna, Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana, Gdynia Redłowo, Gdynia Orłowo). Na liniach 201 (Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port) i 202, z udziałem operatora PR, prowadzony jest ruch pociągów w komunikacji regionalnej (obsługa przystanków: Gdynia Chylonia, Gdynia Główna, Gdynia Orłowo, Gdynia Wielki Kack). Na terenie Gdyni zaplanowano również trzy nowe przystanki (Gdynia Fikakowo, Gdynia Karwiny i Gdynia Stadion) w ramach powstającej linii PKM.

Miasto Sopot

Powierzchnia Sopotu wynosi 17 km², zaś liczba ludności – 37 683 osób. Miasto leży na głównym ciągu komunikacji drogowej i kolejowej OMT, w jej centralnym paśmie. Do jego wiodących funkcji należy obsługa rekreacji i wypoczynku (usługi hotelowe, gastronomiczne i rozrywkowe) oraz lecznictwa uzdrowiskowego.

Na podstawie zawartych porozumień międzygminnych komunikację miejską na terenie Sopotu organizuje ZKM w Gdyni (linie: 21, 31, 144, 177, 181, 185, 187, 244, 287 i S) oraz ZTM w Gdańsku (linie 117, 122, 143 i N1). W 2013 r. na terenie Sopotu pojazdy komunikacji miejskiej wykonały łącznie 1 093 035 wozokm.

Przez Sopot przebiega linia 250, na której prowadzony jest ruch pociągów SKM (przystanki: Sopot Kamienny Potok, Sopot, Sopot Wyścigi). Dodatkowo stacja „Sopot” obsługiwana jest przez pociągi regionalnej komunikacji kolejowej, uruchamiane przez spółkę PR.

1.2. Obszar funkcjonalny metropolii

Obszar funkcjonalny metropolii tworzą gminy:

- miejskie:
 - Pruszcz Gdański,
 - Reda,

- Rumia,
- Wejherowo,
- Tczew,
- wiejskie:
 - Kolbudy,
 - Kosakowo,
 - Pruszcz Gdański,
 - Szemud,
 - Wejherowo,
- miejsko-wiejska: Żukowo.

Wymieniony obszar charakteryzuje się stosunkowo wysokim stopniem urbanizacji, a także silnym procesem suburbanizacji, polegającym na przesiedlaniu się dotychczasowych mieszkańców Trójmiasta na tereny sąsiednich gmin. Znajduje to odzwierciedlenie w dużym udziale podróży obowiązkowych realizowanych do Gdańska, Gdyni lub Sopotu, przede wszystkim w dni powszednie. Gminy położone najbliżej Trójmiasta korzystają z jego infrastruktury komunalnej, w tym miejskiej komunikacji zbiorowej, systemu odbierania i oczyszczania ścieków, utylizacji odpadów, sieci ciepłowniczej i gazowej.

Wszystkie gminy tworzące obszar funkcjonalny metropolii są członkami Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej. Wyjątkiem jest Tczew, który jest na etapie akcesji do MZKZG.

Miasto Pruszcz Gdański

Pruszcz Gdański zajmuje powierzchnię 16 km² i liczy 29 034 mieszkańców. Miasto pełni rolę jednostki mieszkaniowej (zabudowa wolnostojąca i wielorodzinna), obsługi rolnictwa oraz administracji szczebla powiatowego. W związku z bezpośrednim oddziaływaniem autostrady A1, obwodnicy Trójmiasta, dróg krajowych łączących Gdańsk z Łodzią i Warszawą oraz magistrali kolejowej E65, na terenie miasta utworzono Bałtycką Strefę Inwestycyjną, w której swoje magazyny i zakłady produkcyjne ulokowały firmy z branży m.in. elektronicznej, spożywczej, magazynowej, odzieżowej i metalowej.

Na podstawie zawartego porozumienia międzygminnego, komunikację miejską na terenie miasta organizuje ZTM w Gdańsku (linie: 200, 205, 207, 232 i N5). W 2013 r. autobusy ZTM wykonały na tych liniach 289 996 wozokm.

Przez teren Pruszcza Gdańskiego przebiega linia kolejowa nr 9 (przystanek Pruszcza Gdański), na której prowadzony jest ruch pociągów SKM i regionalnych uruchamianych przez spółkę PR.

Miasto Reda

Powierzchnia Redy wynosi 34 km², zaś liczba mieszkańców – 23 343. Miasto, wraz z Rumią i Wejherowem, jest częścią tzw. Małego Trójmiasta Kaszubskiego. Ze względu na bliskość rdzenia metropolii, położenie wzdłuż wspólnej osi komunikacyjnej oraz relatywnie niższe ceny nieruchomości, w ciągu ostatniej dekady w Redzie rozwinęło się budownictwo mieszkaniowe.

Na podstawie zawartego porozumienia międzygminnego z miastem Wejherowo, przewozy komunikacji miejskiej w Redzie wykonuje MZK Wejherowo (linie: 8, 9, 17, 18 i 19). W 2013 r. autobusy MZK wykonały łącznie 415 698 wozokm. Przez miasto przebiega też linia J organizowana przez ZKM w Gdyni.

Przez teren Redy przebiega linia kolejowa nr 202, na której prowadzony jest ruch pociągów SKM (przystanki: Reda i Reda Pieleeszewo) oraz PR (przystanek Reda). Regionalna komunikacja kolejowa obsługuje dodatkowo przystanek Reda Rekowo, położony na linii 213 (Reda – Hel).

Miasto Rumia

Rumia zajmuje powierzchnię 30 km² i liczy 47 506 mieszkańców. Znaczną część miasta zajmują lasy – ok. 42% powierzchni. Obejmują one południową i zachodnią część obszaru Rumi. Każda z części miasta posiada odmienny charakter i strukturę przestrzenną. Dominującą funkcją Rumi jest mieszkalnictwo z przewagą zabudowy jednorodzinnej.

Na podstawie porozumienia międzygminnego z miastem Gdynia, komunikację miejską w Rumi organizuje ZKM w Gdyni (linie: 85, 86, 87, 173, J, R, 383, 386, M i N30). W 2013 r. autobusy wykonały łącznie 924 403 wozokm. Obsługę komunikacyjną Rumi zapewnia też linia 9, na której przewozy realizuje MZK Wejherowo.

Przez teren Rumi przebiega linia kolejowa nr 202, na której prowadzony jest ruch pociągów SKM (przystanki: Rumia Janowo, Rumia) oraz spółki PR (przystanek Rumia).

Miasto Wejherowo

Wejherowo, podobnie jak Reda i Rumia, leży w ciągu głównej trasy Gdańsk – Szczecin. Na powierzchni 27 km² zamieszkuje je 50 310 osób. Jest centrum kultury regionalnej, ośrod-

kiem kultu religijnego, miastem rozwijającego się sektora handlowo-usługowego i budownictwa mieszkaniowego. Stanowi także lokalny ośrodek edukacyjno-akademicki.

Organizatorem komunikacji miejskiej na terenie Wejherowa (linie: 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 11 i 16) jest Urząd Miasta, na zlecenie którego usługi świadczy MZK Wejherowo. W 2013 r. autobusy MZK zrealizowały na terenie miasta pracę eksploatacyjną na poziomie 1 103 736 wozokm. Obsługę komunikacyjną Wejherowa zapewnia też linia J organizowana przez ZKM w Gdyni.

Przez teren Wejherowa przebiega linia kolejowa nr 202, na której prowadzony jest ruch pociągów SKM (przystanki: Wejherowo Śmiechowo, Wejherowo Nanice, Wejherowo).

Miasto Tczew

Tczew liczy 60 568 mieszkańców i zajmuje powierzchnię 22 km². Jest nadwiślańskim miastem położonym na Kociewiu, siedzibą starostwa powiatu tczewskiego. Stanowi zaplecze kooperacyjne Trójmiasta w zakresie przemysłu, logistyki, usług oraz rynku pracy. Najbliższymi, ważniejszymi ośrodkami miejskimi są: Gdańsk (32 km), Gdynia (55 km) i Elbląg (52 km). Tczew, który jest położony przy skrzyżowaniu szlaków transportowych Śląsk – Bałtyk i Berlin – Królewiec, stanowi ważny węzeł komunikacyjny Polski północnej. Spośród gmin OMT, Tczew wyróżnia najwyższa gęstość zaludnienia (2 753 os/km²).

Organizatorem komunikacji miejskiej w Tczewie, w imieniu miasta, jest Zakład Usług Komunalnych, natomiast operatorem, wybrana w wyniku procedury przetargowej spółka Meteor. Świadczy ona usługi na liniach: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 12, 14, 17, 19, N. W 2013 r. autobusy komunikacji miejskiej w Tczewie wykonały łącznie 1 422 860 km.

Przez Tczew przebiega linia kolejowa nr 9, na której prowadzony jest ruch pociągów SKM oraz spółki PR (stacja Tczew), a także linie nr 131 (Chorzów Batory – Tczew) i 203 (Tczew – Kostrzyn), z których korzystają pociągi komunikacji regionalnej.

Gmina Kolbudy

Gmina Kolbudy zajmuje powierzchnię 83 km² i liczy 15 471 mieszkańców. W ostatnich latach na jej terenie dynamicznie rozwijało się budownictwo mieszkaniowe, w tym zabudowa wielorodzinna na pograniczu Gdańska. 47% powierzchni całkowitej gminy zajmują użytki rolne, natomiast 40% powierzchni pokrywają lasy oraz tereny zadrzewione i zakrzewione, determinując rozwój turystyki i rekreacji.

Gmina Kolbudy, na podstawie porozumienia międzygminnego z miastem Gdańsk, zleca usługi komunikacji miejskiej ZTM w Gdańsku (linie 174, 255, 256 i 574). W 2013 r. autobusy komunikacji miejskiej wykonały na terenie Kolbud 106 192 wozokm.

Komunikacja regionalna (połączenia wewnętrzne i zewnętrzne gminy, w tym do Pruszcza Gdańskiego i Gdańska), oparta jest na transporcie autobusowym realizowanym przez PKS Gdańsk.

Gminę przecina linia nr 229 (Pruszcz Gdański – Łeba), lecz na jej terenie nie są wykonywane regularne kolejowe przewozy pasażerskie.

Gmina Kosakowo

Gmina Kosakowo, zamieszkała przez 12 041 osób, skupia bardzo różnorodne funkcje na stosunkowo małym obszarze (50 km²), wliczywszy funkcję mieszkaniową (z przewagą zabudowy jednorodzinnej) oraz rekreacyjną, związaną z nadmorskim położeniem miejscowości Rewa i Mechelinki. Na terenie gminy znajduje się infrastruktura techniczna o strategicznym znaczeniu dla całego regionu, w tym lotnisko cywilno-wojskowe, baza paliw płynnych, oczyszczalnia ścieków oraz kawernowe zbiorniki gazu.

Na podstawie porozumienia międzygminnego z miastem Gdynia, gmina Kosakowo zleca organizację komunikacji miejskiej ZKM w Gdyni (linie 86, 146, 165, 173, 194, N94, M, 105). W 2013 r. autobusy komunikacji miejskiej wykonały na terenie Kosakowa łącznie 481 356 wozokm.

Gmina Pruszcz Gdański

Powierzchnia gminy Pruszcz Gdański wynosi 143 km², a liczba jej mieszkańców – 25 331 osób. W strukturze funkcjonalno-przestrzennej gminy wyróżnia się obszary części wyżynnej i nizinnej. W części wyżynnej znajdują się tereny z zabudową mieszkaniową jedno i wielorodzinną, a także usługowe, składowe i produkcyjne, położone wokół węzła autostrady A1 „Rusocin”. W części nizinnej, ze względu na zagrożenie powodziowe i oddziaływanie rafinerii, utrzymany został rolniczy charakter obszaru.

Gmina Pruszcz Gdański we własnym zakresie organizuje komunikację gminą na liniach 841-848, ustalając taryfę opłat i zakres obsługi, a wykonawstwo przewozów zleca operatorom wyłonionym w drodze przetargu nieograniczonego. Dodatkowo, na mocy porozumienia międzygminnego z miastem Gdańsk, zleca ZTM organizację przewozów na liniach 112 i N9. Łącznie w 2013 r. na terenie gminy autobusy ZTM wykonały 26 004 wozokm.

Przez teren gminy Pruszcz Gdański przebiega linia kolejowa nr 9, na której prowadzony jest ruch pociągów SKM oraz spółki PR (przystanek Cieplewo). Dodatkowo gminę przecina linia nr 229, lecz na jej terenie nie są wykonywane regularne przewozy pasażerskie.

Gmina Szemud

Gmina Szemud zajmuje obszar o powierzchni 177 km² i liczy 16 254 mieszkańców. Ze względu na brak przemysłu ciężkiego i urozmaiconą rzeźbę terenu z licznymi jeziorami i ciekami wodnymi, tworzy zaplecze rekreacyjno-turystyczne Trójmiasta. W miejscowościach na terenie gminy dominuje zabudowa jednorodzinna. Występuje dodatnie saldo migracji osiedleńczej mieszkańców Trójmiasta, których miejsca aktywności zawodowej pozostają poza terenem gminy.

Na podstawie porozumienia międzygminnego z miastem Gdynia, gmina Szemud zleca organizację komunikacji miejskiej ZKM w Gdyni (linie 191 i 193). W 2013 r. autobusy komunikacji miejskiej wykonały na terenie gminy łącznie 150 522 wozokm.

Autobusowy transport regionalny (połączenia wewnętrzne i zewnętrzne gminy, w tym do Gdyni, Kartuz i Wejherowa), świadczy głównie PKS.

Gmina Wejherowo

Gmina Wejherowo (194 km² powierzchni, 23 372 mieszkańców) sąsiaduje bezpośrednio z czterema miastami (Wejherowem, Redą, Rumią i Gdynią), w naturalny sposób stając się ich obszarem funkcjonalnym. Obserwuje się stopniowy zanik charakteru rolniczego gminy na rzecz mieszkalnictwa, produkcji i usług. Ze względu na występujące naturalne zbiorniki wodne i kompleksy leśne, obszar gminy spełnia także funkcję rekreacyjną.

Na podstawie porozumienia międzygminnego z miastem Wejherowo, gmina Wejherowo zleca organizację i świadczenie usług komunikacji miejskiej na liniach: 1, 3, 4, 5, 7, 10, 11, 12, 13, 14. Natomiast na podstawie porozumienia międzygminnego z miastem Gdynia, ZKM organizuje na terenie gminy przewozy na linii 288. Łącznie w 2013 r. autobusy komunikacji miejskiej wykonały na tym obszarze 614 760 wozokm.

Przez teren gminy Wejherowo przebiega linia kolejowa nr 202 z przystankiem Gościcino Wejherowskie, który obsługiwany jest przez pociągi SKM. Dodatkowo, na terenie gminy położona jest linia nr 230 (Wejherowo – Garczegorze), na której nie jest prowadzony regularny ruch pasażerski.

Autobusowy transport regionalny w gminie (oraz połączenia do sąsiednich powiatów) świadczy przede wszystkim PKS.

Gmina Żukowo

Żukowo jest jedną z trzech gmin miejsko-wiejskich na obszarze OMT. Na powierzchni 164 km² zamieszkuje ją 32 958 osób. Gminę charakteryzuje wysoki potencjał inwestycyjny, determinowany m.in. przez dużą rezerwę gruntów przeznaczonych do zagospodarowania, dobre skomunikowanie z największymi miastami metropolii oraz położenie w strefie oddziaływania autostrady A1 i Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy. Gmina ta stanowi także regionalne centrum kultury kaszubskiej.

Na podstawie porozumienia międzygminnego z miastem Gdynia, gmina Żukowo zleca ZKM organizację komunikacji miejskiej na liniach 171 i Z. Natomiast na podstawie porozumienia międzygminnego z miastem Gdańsk, gmina Żukowo zleca usługi ZTM (linie 126 i 171). W 2013 r. autobusy komunikacji miejskiej wykonały na terenie Żukowa łącznie 361 582 wozokm.

Przez teren gminy Żukowo przebiega linia kolejowa nr 201 (przystanki: Rębiechowo, Pępowo Kartuskie, Żukowo Wschodnie, Borkowo, Babi Dół), na której prowadzony jest ruch pociągów regionalnych uruchamianych przez spółkę Przewozy Regionalne. Teren gminy przecinają też linie nr 229 oraz 234 (Gdańsk Kokoszki – Stara Piła), które nie są obecnie wykorzystywane do przewozów pasażerskich.

1.3. Otoczenie metropolii

W skład tzw. otoczenia metropolii wchodzi następujące gminy:

- miejskie:
 - Hel,
 - Jastarnia,
 - Puck,
- wiejskie:
 - Cedry Wielkie,
 - Luzino,
 - Puck,
 - Pszczółki,
 - Przodkowo,
 - Przywidz,
 - Somonino,
 - Stegna,

- Suchy Dąb,
- Trąbki Wielkie,
- Tczew,
- miejsko-wiejskie:
 - Kartuzy,
 - Władysławowo.

Otoczenie metropolii, w porównaniu do obszaru funkcjonalnego, cechuje się mniejszym nasileniem procesów suburbanizacji. Gminy położone na Mierzei Helskiej, Pobrzeżu i Pojezierzu Kaszubskim, a także w rejonie Mierzei Wiślanej posiadają duży potencjał turystyczny, co wiąże się z występowaniem dużej liczby przemieszczeń o charakterze fakultatywnym w relacjach do/z Trójmiasta. Wschodnia i południowo-wschodnia część OMT, ze względu na korzystne ukształtowanie terenu i występowanie urodzajnych gleb, stanowi zaplecze rolnicze aglomeracji.

Miasto Hel

Hel zajmuje powierzchnię 22 km² i liczy 3 613 mieszkańców. Atrakcyjne położenie miasta otoczonego wodami Morza Bałtyckiego determinuje turystykę jako podstawowy kierunek jego rozwoju. Kolejnymi, wyróżniającymi się funkcjami Helu są rybołówstwo, przetwórstwo rybne i obronność kraju.

Do Helu prowadzi linia kolejowa nr 213 (przystanek Hel), na której prowadzony jest ruch pociągów regionalnych uruchamianych przez spółkę PR.

Autobusowy transport regionalny (w tym połączenia do Pucka, Redy i Gdyni) oparty jest głównie na komunikacji realizowanej przez przewoźników minibusowych i PKS. Zakres obsługi komunikacyjnej jest istotnie zwiększany w sezonie letnim.

Miasto Jastarnia

Położona na Mierzei Helskiej Jastarnia jest znanym w Polsce kurortem wypoczynkowym. Na powierzchni 8 km² zamieszkuje go 3 861 osób. Miasto posiada port morski, stanowiący bazę dla floty rybackiej i żeglugi turystycznej. Na terenie Jastarni znajdują się zabytkowe zabudowania rybackie.

Jastarnię przecina linia kolejowa nr 213 (przystanki: Kuźnica, Jastarnia Wczasy, Jastarnia, Jurata), na której prowadzony jest ruch pociągów regionalnych uruchamianych przez spółkę PR.

Autobusowy transport regionalny (w tym połączenia do Pucka, Redy i Gdyni) oparty jest głównie na komunikacji realizowanej przez przewoźników minibusowych i PKS. Zakres obsługi komunikacyjnej jest istotnie zwiększany w sezonie letnim.

Miasto Puck

Puck pod względem powierzchni (5 km²) jest najmniejszym miastem OMT o bogatej tradycji morskiej. Mieszka w nim 11 369 osób. Miasto spełnia przede wszystkim funkcje rekreacji i wypoczynku oraz ośrodka sportów wodnych.

Przez Puck przebiega linia kolejowa nr 213 (przystanek Puck), na której prowadzony jest ruch pociągów regionalnych uruchamianych przez spółkę PR.

Dominującym przewoźnikiem autobusowej komunikacji regionalnej, oferującym m.in. połączenia do Gdyni, Rumi i Wejherowa, jest PKS. W sezonie letnim zakres obsługi komunikacyjnej Pucka powiększany jest o ofertę przewoźników minibusowych, realizujących przewozy do miejscowości nadmorskich położonych na Mierzei Helskiej.

Gmina Cedry Wielkie

Gmina Cedry Wielkie położona jest na terenie Żuław Wiślanych, co determinuje jej rolniczy charakter. Zajmuje powierzchnię 124 km² i liczy 6 864 mieszkańców. Ze względu na przebiegającą obwodnicę południową Gdańska oraz drogę krajową E7, jest dobrze skomunikowana z rdzeniem metropolii. Jednym z kierunków rozwoju gminy jest turystyka, przede wszystkim wodna i rowerowa.

Transport zbiorowy (połączenia wewnętrzne i zewnętrzne gminy, w tym do Pruszcza Gdańskiego i Gdańska) oparty jest na komunikacji regionalnej obsługiwanej przez przewoźników autobusowych, w tym PKS Gdańsk i Plus Express.

Gmina Luzino

Gmina Luzino obejmuje obszar o powierzchni 111 km², a liczba jej ludności wynosi 15 043 mieszkańców. Podstawową specjalizacją gminy jest drobna przedsiębiorczość oraz rolnictwo z przewagą niewielkich gospodarstw. Ze względu na brak uciążliwych źródeł zanieczyszczeń, zróżnicowane ukształtowanie terenu, duże powierzchnie leśne, sąsiedztwo Pradoliny Łeby i Redy oraz strefy krawędziowej wysoczyzny Pojezierza Kaszubskiego, gmina posiada znaczny potencjał rekreacyjny.

Na podstawie porozumienia międzygminnego z miastem Wejherowo, gmina Luzino zleca MZK Wejherowo organizację i świadczenie usług komunikacji miejskiej na linii nr 10. W 2013 r. autobusy komunikacji miejskiej wykonały łącznie 27 391 wozokm.

Przez gminę Luzino przebiega linia kolejowa nr 202 (przystanek Luzino), na której prowadzony jest ruch pociągów SKM.

Dominującym przewoźnikiem autobusowej komunikacji regionalnej, oferującym połączenia wewnętrzne i zewnętrzne, przede wszystkim do Wejherowa, jest PKS.

Gmina Luzino jest członkiem Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej.

Gmina Puck

Gmina Puck, pod względem powierzchni, jest największą gminą OMT (237 km²). Zamieszkuje ją 25 004 osoby. Przeważającą część jej obszaru zajmują grunty orne i lasy. Główne funkcje gminy to: rolnictwo, leśnictwo, funkcje mieszkaniowe jednorodzinne, rekreacja, funkcje produkcyjne i usługowe.

Przez gminę Puck przebiega linia kolejowa nr 213 (przystanki: Mrzezino, Żelistrzewo, Swarzewo), na której prowadzony jest ruch pociągów regionalnych uruchamianych przez PR.

Dominującym przewoźnikiem autobusowej komunikacji regionalnej, oferującym połączenia wewnętrzne i zewnętrzne, m.in. do Gdyni, Rumii i Wejherowa, jest PKS. W sezonie letnim zakres obsługi komunikacyjnej gminy Puck powiększany jest o ofertę przewoźników minibusowych realizujących przewozy do miejscowości nadmorskich.

Gmina Pszczółki

Gmina Pszczółki obejmuje powierzchnię 50 km² i liczy 8 914 mieszkańców. Leży na pograniczu wysoczyzny morenowej, należącej do Pojezierza Starogardzkiego oraz obszaru delty Wisły i Żuław Wiślanych. Jest gminą rolniczo-przemysłową, wyspecjalizowaną w sadownictwie, ogrodnictwie i pszczelarstwie. Teren gminy przecina autostrada A1.

Przez gminę Pszczółki przebiega linia kolejowa nr 9 (przystanki: Różyny, Skowarcz, Pszczółki), na której prowadzony jest ruch pociągów SKM oraz regionalnych, uruchamianych przez PR.

Autobusowy transport zbiorowy (połączenia wewnętrzne i zewnętrzne gminy, w tym do Tczewa, Pruszcza Gdańskiego i Gdańska), oparty jest na komunikacji regionalnej obsługiwanej głównie przez przewoźnika Arriva Sp. z o.o.

Gmina Pszczółki jest na etapie akcesji do Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej.

Gmina Przdokowo

Gmina Przdokowo położona jest na terenie Pojezierza Kaszubskiego. Powierzchnia gminy wynosi 85 km², zaś liczba ludności – 8 521 osób. Największy odsetek podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na jej terenie działa w obszarze usług. Mimo zachodzących zmian w strukturze gospodarki regionu, na terenie gminy Przdokowo duże znacznie odgrywa rolnictwo. Ze względu na warunki krajobrazowe, gmina jest predestynowana do obsługi rekreacji i wypoczynku mieszkańców OMT.

Transport zbiorowy (połączenia wewnętrzne i zewnętrzne gminy, w tym do Gdyni, Gdańska, Wejherowa i Kartuz), oparty jest na autobusowej komunikacji regionalnej uruchamianej przez P.A. Gryf i PKS.

Gmina Przywidz

Gminę Przywidz o powierzchni 129 km² zamieszkują 5 772 osoby. W strukturze użytkowania gruntów zdecydowanie przeważają użytki rolne (z dominacją gruntów klasy IV) oraz lasy i grunty leśne. Gmina posiada duży potencjał w zakresie rozwoju turystyki i rekreacji.

Transport zbiorowy w gminie oraz sąsiadujących gminach i powiatach oparty jest przede wszystkim na siatce autobusowych połączeń regionalnych uruchamianych przez spółki P.A. Gryf i PKS Gdańsk.

Gmina Somonino

Gmina Somonino położona jest na Pojezierzu Kaszubskim u stóp wzniesień Wzgórz Szymbarskich. Zajmuje powierzchnię 112 km², która zamieszkuje 10 176 osób. Głównym obszarem gospodarki gminy jest turystyka, której sprzyjają wyjątkowe warunki krajobrazowe, m.in. jeziora, wzgórza morenowe i kompleksy leśne.

Przez gminę Somonino przebiega linia kolejowa nr 201 (przystanki Somonino, Sławki), na której prowadzony jest ruch pociągów regionalnych uruchamianych przez spółkę PR. Na terenie gminy położona jest też linia nr 214 (Somonino – Kartuzy), na której odbywa się sezonowy ruch pociągów pasażerskich.

Autobusowy transport zbiorowy w gminie oraz sąsiadujących gminach i powiatach oparty jest przede wszystkim na siatce połączeń regionalnych uruchamianych przez spółki P.A. Gryf i PKS Gdańsk.

Gmina Stegna

Powierzchnia gminy to 170 km², a liczba jej mieszkańców wynosi 9 916 osób. Znakiem rozpoznawczym Stegny są szerokie, piaszczyste plaże, zalesione wydmy oraz gęsta sieć rzek i kanałów, co stwarza bardzo dobre warunki do rozwoju turystyki wodnej (żeglarstwo, wędkarstwo, kajakarstwo, sporty motorowe). Południowo-wschodnią część gminy zajmują tereny Żuław Wiślanych, sprzyjając produkcji rolniczej.

Transport zbiorowy (połączenia wewnętrzne i zewnętrzne gminy, w tym do Gdańska i Nowego Dworu Gdańskiego), oparty jest na komunikacji regionalnej obsługiwanej przez przewoźników autobusowych, w tym PKS Gdańsk i PKS w Elblągu.

Przez teren gminy Stegna przebiega wąskotorowa linia kolejowa wykorzystywana wyłącznie w celach turystycznych.

Gmina Suchy Dąb

Położona w obrębie Żuław Wiślanych gmina Suchy Dąb posiada żyzne gleby (mady brunatne i gleby murszowe), co przesądza o jej rolniczym charakterze. Zajmuje powierzchnię 85 km² i liczy 4 169 mieszkańców. Atrakcyjność turystyczną gminy wyznaczają liczne zabytki kultury żuławskiej, w tym domy podcieniowe.

Transport zbiorowy (połączenia wewnętrzne i zewnętrzne gminy, w tym do Tczewa, Pruszcza Gdańskiego i Gdańska), oparty jest na komunikacji regionalnej, obsługiwanej głównie przez przewoźnika Arriva.

Gmina Trąbki Wielkie

Gmina Trąbki Wielkie (163 km², 10 805 mieszkańców) położona jest na Wyżynie Gdańskiej w południowej części powiatu gdańskiego, przy drodze wiodącej z Gdańska do Starogardu Gdańskiego. 60% obszaru gminy zajmują użytki rolne z dominacją gleb średniej i dobrej jakości. Pozostałe, główne funkcje gminy to turystyka i rekreacja, rzemiosło oraz usługi.

Transport zbiorowy (połączenia wewnętrzne i zewnętrzne gminy, w tym do Pruszcza Gdańskiego, Starogardu Gdańskiego i Gdańska), oparty jest na komunikacji regionalnej obsługiwanej przez przewoźników autobusowych, w tym PKS Gdańsk, PKS Starogard Gdański i Arriva.

Gmina Tczew

Powierzchnia gminy Tczew wynosi 171 km², a liczba jej mieszkańców – 13 585 osób. Gmina Tczew jest nadwiślańską gminą usytuowaną na pograniczu Kociewia i Żuław Wiślanych, przy trzech międzynarodowych szlakach drogowych: autostradzie A1 oraz drogach krajowych 22 i 91. Przeważającą część tego obszaru zajmują grunty orne i sady. Część terenów gminy funkcjonuje w ramach Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Przez gminę Tczew przebiega linia kolejowa nr 9 (przystanek Miłobądz), na której prowadzony jest ruch pociągów SKM oraz regionalnych, uruchamianych przez spółkę PR. Na terenie gminy położona jest też linia nr 131 (przystanek Czarlin) oraz 203 (przystanki Swarżyn, Rokitki Tczewskie), na których prowadzony jest ruch pociągów regionalnych uruchamianych przez spółkę PR.

Autobusowy transport zbiorowy (połączenia wewnętrzne i zewnętrzne gminy, w tym do Tczewa i Gdańska), oparty jest na komunikacji regionalnej obsługiwanej m.in. przez PUH Latocha i Arriva.

Gmina Tczew jest na etapie akcesji do Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej.

Gmina Kartuzy

Gmina Kartuzy jest jedną z trzech gmin miejsko-wiejskich i drugą pod względem powierzchni (206 km²) w OMT. Na jej terenie mieszka 33 085 osób. Położona w centrum Pojezierza Kaszubskiego, jak większość gmin powiatu kartuskiego, ma duży potencjał turystyczno-wypoczynkowy. Większość zarejestrowanych na terenie gminy podmiotów gospodarczych działa w sektorze małych i średnich przedsiębiorstw, głównie w usługach.

Transport zbiorowy w gminie oparty jest przede wszystkim na siatce autobusowych połączeń regionalnych uruchamianych przez spółkę P.A. Gryf. Przewoźnik ten zapewnia również przewozy do sąsiadujących gmin i powiatów oraz do Gdańska.

Przez gminę Kartuzy przebiega linia kolejowa nr 201 (przystanek Kiełpino Kartuskie), na której prowadzony jest ruch pociągów regionalnych uruchamianych przez spółkę PR. Dodatkowo w sezonie letnim, z wykorzystaniem linii nr 214 uruchamiane jest połączenie miasta Kartuzy z Gdynią.

Gmina Władysławowo

Z dniem 1 stycznia 2015 r. Gmina Władysławowo (39 km² powierzchni, 15 379 mieszkańców) uzyskała status gminy miejsko-wiejskiej. Na jej terenie znajduje 7 sołectw: Karwia,

Ostrowo, Tupadły, Jastrzębia Góra, Rozewie, Chłapowo i Chałupy. Gmina Władysławowo należy do najbardziej atrakcyjnych turystycznie obszarów województwa pomorskiego. Miasto posiada port rybacki i jachtowy oraz przystań pasażerską. Ważnym sektorem gospodarki Władysławowa jest przetwórstwo rybne.

Przez Władysławowo przebiega linia kolejowa nr 213 (przystanki: Władysławowo, Władysławowo Port, Chałupy), na której prowadzony jest ruch pociągów regionalnych uruchamianych przez spółkę PR.

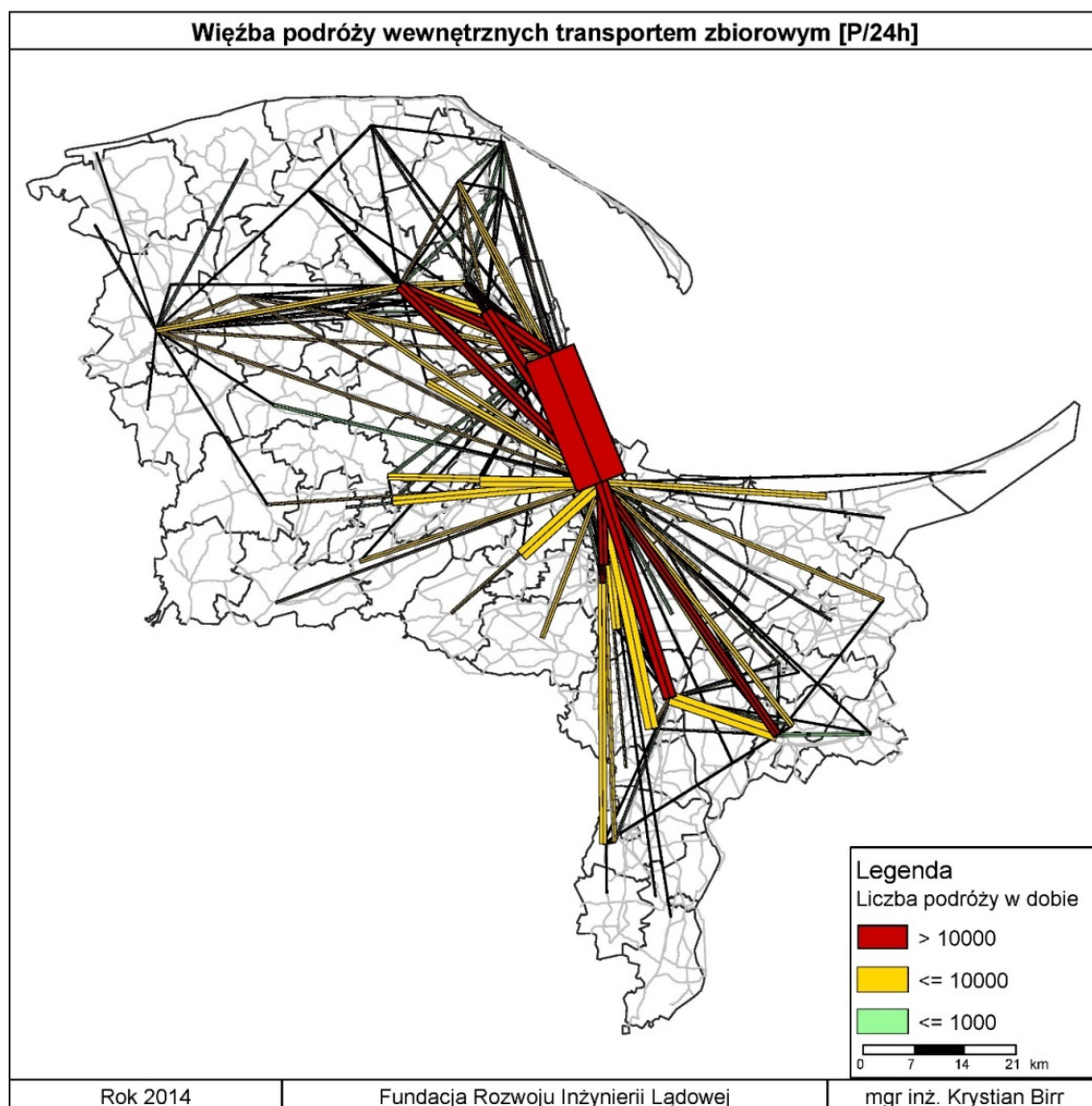
Dominującym przewoźnikiem autobusowej komunikacji regionalnej, oferującym m.in. połączenia do Gdyni, Rumi i Wejherowa, jest PKS. W sezonie letnim zakres obsługi komunikacyjnej Władysławowa powiększany jest o ofertę przewoźników minibusowych, realizujących przewozy do miejscowości nadmorskich położonych na Mierzei Helskiej.

1.4. Wybrane wyniki badań zachowań transportowych mieszkańców

Stowarzyszenie Gdański Obszar Metropolitalny, przygotowując Strategię Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030, zleciło wykonanie badań zachowań transportowych mieszkańców regionu. Badania przeprowadzono od 17 października do 15 listopada 2014 r., w dni robocze, metodą wywiadów bezpośrednich wśród członków gospodarstw domowych zlokalizowanych w OMT. Zrealizowano wywiady z 2 025 osobami mieszkającymi w Gdańsku, Gdyni i Sopocie oraz 6301 osobami mieszkającymi w OMT, poza Trójmiastem.

Rozmieszczenie funkcji (osadnictwo, przemysł, usługi, obszary turystyczne) implikuje konieczność wykonywania podróży w OMT. Większość podróży ma charakter obligatoryjny: 45% to podróże związane z pracą, a 10% to podróże związane z nauką. Pozostałe to podróże nieobligatoryjne związane są z zakupami, usługami itp. Na podstawie badań przeprowadzonych dla potrzeb Planu Transportowego Województwa Pomorskiego [1] można oszacować, że w ciągu doby na analizowanym obszarze wykonywanych jest prawie 3 mln podróży, z tego ok. 20% pieszo, 30% transportem zbiorowym i 50% transportem indywidualnym.

Spośród wszystkich podróży międzygminnych realizowanych transportem zbiorowym w OMT, największy potok podróżnych występuje wzdłuż linii kolejowych, co przedstawia więźba podróży transportem zbiorowym na rys. 2. Na tle wszystkich podróży szczególnie wyróżniają się relacje pomiędzy miastami Trójmiasta oraz związane z Trójmiastem. Największe potoki podróżnych związanych z Trójmiastem występują w relacjach z: Tczewa, Pruszczą Gdańskiego, Rumi, Redy i Wejherowa.

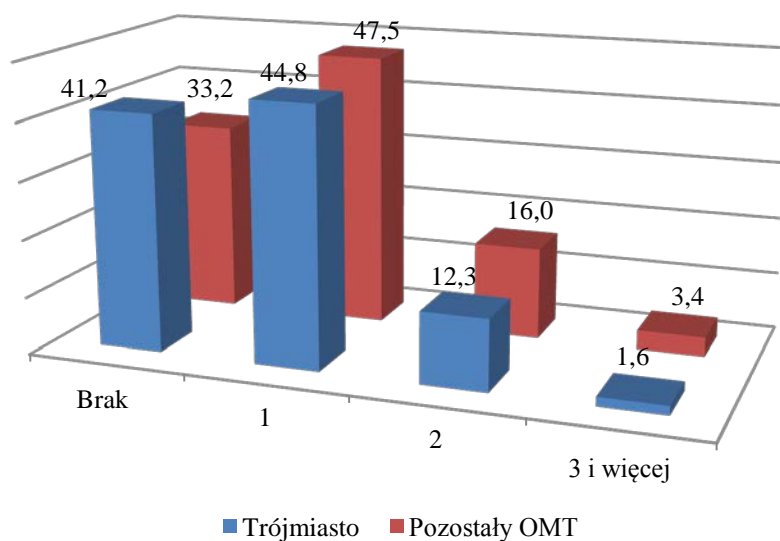


Rys. 2. Więźba podróży transportem zbiorowym w OMT (2014 r.)

Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego. Konsorcjum FRIL – PG, na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego. Jamroz K., Birr K., Grulkowski S. i inni, Gdańsk 2014 r.

Udział gospodarstw domowych posiadających samochody osobowe

Wyniki badań zrealizowanych na zlecenie GOM wskazują, że większości badanych gospodarstw domowych (59% w Trójmieście i 67% w pozostałych gminach OMT) znajduje się przynajmniej jeden samochód osobowy. Relatywnie więcej gospodarstw znajdujących się poza Trójmiastem posiada na wyposażeniu samochód osobowy (Rys. 3).

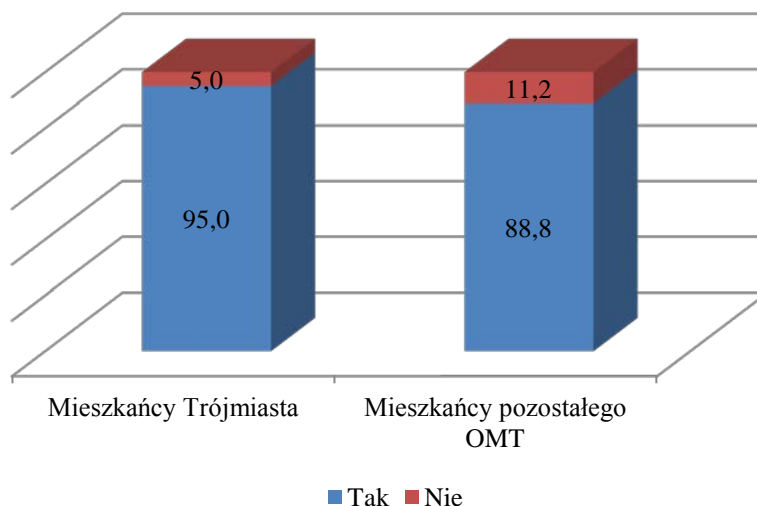


Rys. 3. Udział gospodarstw domowych posiadających samochody osobowe w OMT w 2014 r [%]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z badań zachowań transportowych mieszkańców OMT.

Realizacja podróży w dniu poprzedzającym badanie

Zdecydowana większość mieszkańców OMT odbyła podróż w dniu poprzedzającym badanie (Rys. 4). Tylko 5% mieszkańców Trójmiasta i 11,2% mieszkańców pozostałych jednostek tworzących OMT nie zrealizowało żadnych podróży.

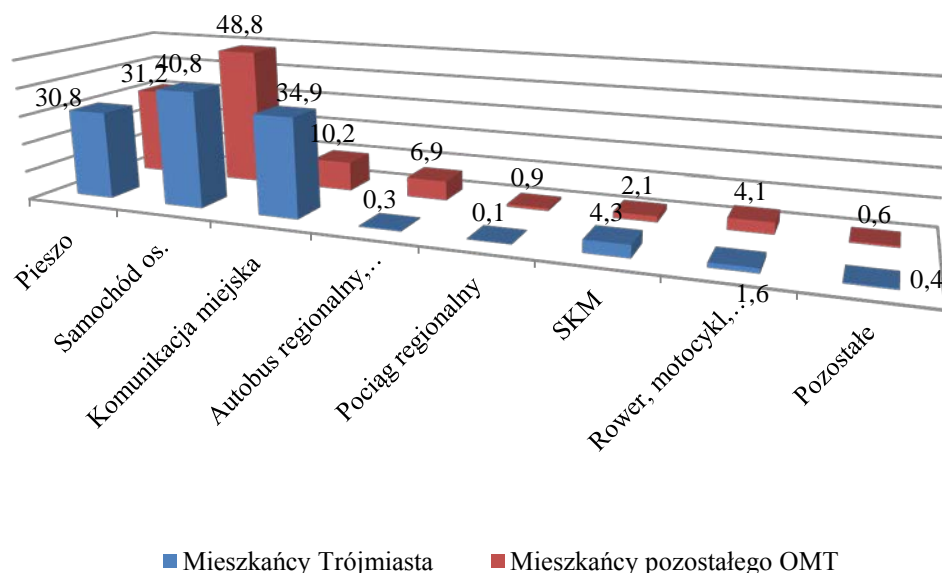


Rys. 4. Podróżowanie w dniu poprzedzającym badanie przez mieszkańców OMT w 2014 r. [%]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z badań zachowań transportowych mieszkańców OMT.

Sposoby realizacji podróży

Większość zbadanych podróży mieszkańców Trójmiasta wykonana została samochodem osobowym (41%) i komunikacją miejską (35%), natomiast w przypadku osób zamieszkujących pozostały OMT, prawie połowa podróży odbyła się z wykorzystaniem samochodu (Rys. 5).



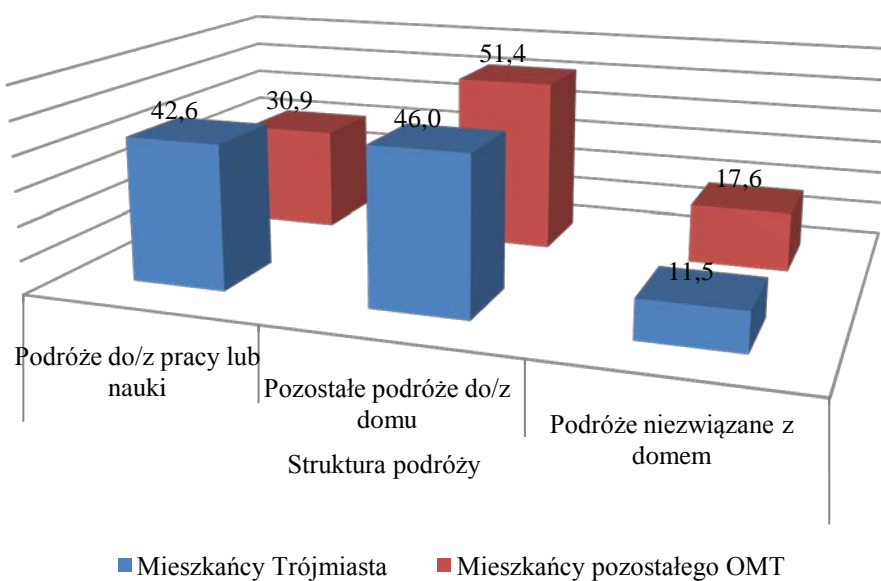
Rys. 5. Sposoby realizacji podróży przez mieszkańców OMT w 2014 r. [%]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z badań zachowań transportowych mieszkańców OMT.

Bardzo zróżnicowany jest udział transportu zbiorowego w poszczególnych powiatach OMT. Największy udział transportu zbiorowego odnotowano w powiatach tczewskim i wejherowskim i w miastach na prawach powiatu (w Gdańsku, Gdyni i Sopocie – przez które przebiegają główne linie transportu kolejowego), a najmniejszy w powiatach kartuskim i nowodworskim. Wskazuje to na istotny udział transportu kolejowego w aglomeracyjnych przewozach pasażerskich. Wyniki badań przeprowadzonych na obszarze województwa pomorskiego wskazują, że w przypadku podróży międzypowiatowych, udział transportu kolejowego w przewozach pasażerskich wynosi ponad 12% , a w podróżach międzygminnych ok. 9% . W przypadku obszaru OMT wartości te mogą być nieco wyższe.

Struktura podróży

Około 40% wszystkich podróży realizowanych przez mieszkańców OMT związanych jest z przemieszczeniami do/z miejsc pracy lub nauki (Rys.6).

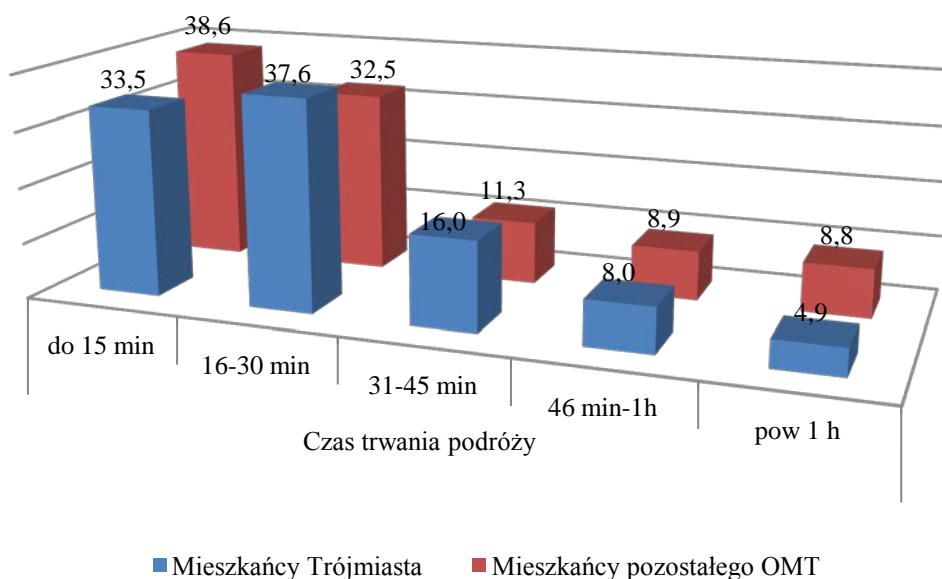


Rys. 6. Struktura podróży realizowanych przez mieszkańców OMT w 2014 r. [%]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z badań zachowań transportowych mieszkańców OMT.

Czas podróży

Największy odsetek podróży wykonywanych przez mieszkańców Trójmiasta trwa od 16 do 30 min, natomiast w przypadku osób zamieszkujących pozostały OMT, zawiera się w przedziale do kwadransa (Rys. 7).



Rys. 7. Czas trwania podróży realizowanych przez mieszkańców OMT w 2014 r. [%]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z badań zachowań transportowych mieszkańców OMT.

2. Diagnoza funkcjonowania transportu kolejowego w metropolii i jego obecna rola w obsłudze Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta

2.1. Charakterystyka systemu transportowego

W OMT występują różne kategorie podsystemów transportowych (międzynarodowy, krajowy, wojewódzki, lokalny), ich rodzaje (drogowy, kolejowy, lotniczy, wodny: morski i śródlądowy, przesyłowy – rurowy) i klasy. W OMT występuje pan-europejski korytarz transportowy sieci TEN-T: B – A (Bałtyk – Adriatyk), który rozpoczyna się w Gdańsku i Gdyni, biegnie przez Warszawę, Katowice, Żylinę, Brno, Bratysławę, Wiedeń, Graz, Klagenfurt, Villach, Udine, Triest, Wenecję do Bolonii. W tym korytarzu znajdują się drogi międzynarodowe: E-75 w ciągu autostrady A1 (Gdańsk – Świecie – Toruń – Łódź – Częstochowa – Katowice – Cieszyn – granica państwa), i E-77 w ciągu drogi nr 7 (Żukowo – Gdańsk – Elbląg – Olsztynek – Warszawa – Kielce – Kraków – Chyżne – granica państwa).

W korytarzu Bałtyk – Adriatyk można wyróżnić międzynarodowe trasy kolejowe E65 i CE65. W skład tych korytarzy, prowadzących w kierunku Katowic i dalej w kierunku Brna i Wiednia, w OMT wchodzi następujące linie kolejowe lub ich odcinki:

- linia kolejowa nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny;
- linia kolejowa nr 131 Chorzów Batory – Tczew;
- linia kolejowa nr 202 Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński;
- linia kolejowa nr 201 Nowa Wieś Wielka – Kościerzyna – Gdynia Port;
- linia kolejowa nr 226 Pruszcz Gdański – Gdańsk Port Północny;
- linia kolejowa nr 260 Pszczółki – Pruszcz Gdański;
- linia kolejowa nr 248 Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Osowa.

Istotnymi elementami tej infrastruktury są także dwa porty morskie: Gdańsk i Gdynia oraz międzynarodowe drogi wodne: E-70 (od Kłajpedy przez Zalew Wiślany – Nogat – Wisłę – Brdę – Kanał Bydgoski – Noteć – Wartę – Odrę – drogi wodne Niemiec i Holandii) oraz E-40 (od Gdańska przez Martwą Wisłę – Wisłę – Bug i dalej na Ukrainę), a także port lotniczy w Gdańsku.

Krajową sieć transportową tworzą: linie kolejowe (nr 9, 131, 201, 202, 203, 213, 229) o łącznej długości 287,353 km, drogi krajowe (A1, S6, S7 i drogi nr 6, 7, 20, 22, 55, 87, 90 i 91) klasy (A, S, GP, G i Z) o łącznej długości 428 km, drogi wodne (klasy II, III i Vb)

o łącznej długości 322 km, duże porty morskie w Gdańsku i Gdyni, 9 małych portów oraz lotnisko w Gdańsku.

Wojewódzką sieć transportową tworzą: kolejowe linie regionalne (250, 248, 260, 214, 256) o długości 97,644 km, 31 dróg wojewódzkich (klasy GP, G i Z) o łącznej długości 813 km⁷.

Dla obsługi transportowej OMT najbardziej istotne są dwa podsystemy transportu: drogowy, kolejowy i lotniczy.

Oceniając system transportu w OMT, można stwierdzić, że wiele elementów tego systemu funkcjonuje poprawnie⁸. Występuje jednak wiele mankamentów w jego funkcjonowaniu, polegających na:

- braku spójności sieci transportowej (występujące braki elementów sieci);
- braku wyraźnej integracji między poszczególnymi podsystemami transportu (konieczność rozwoju węzłów integracyjnych);
- słabej dostępności transportu zbiorowego, szczególnie na obszarach wykluczenia społecznego (obszarach położonych poza trzonem OMT);
- niskiej innowacyjności organizacji funkcjonowania niektórych podsystemów transportu (braki w wykorzystaniu ITS do zarządzania ruchem i przewozami, braki informacji pasażerskiej);
- dość niskim poziomie bezpieczeństwa i dużym stopniem uciążliwości transportu.

2.2. Podsystem transportu kolejowego

Transport kolejowy jest istotnym elementem systemu transportu zbiorowego w OMT. W modelu funkcjonowania transportu zbiorowego w województwie pomorskim, a także w OMT, sieć transportu kolejowego stanowi szkielet układu transportu zbiorowego użyteczności publicznej. Natomiast pozostałe rodzaje transportu (autobus regionalny, autobus miejski, tramwaj, trolejbus itp.) mogą wspomagać funkcjonowanie kolei poprzez pełnienie roli dowozowej do integracyjnych (przesiadkowych) węzłów transportowych.

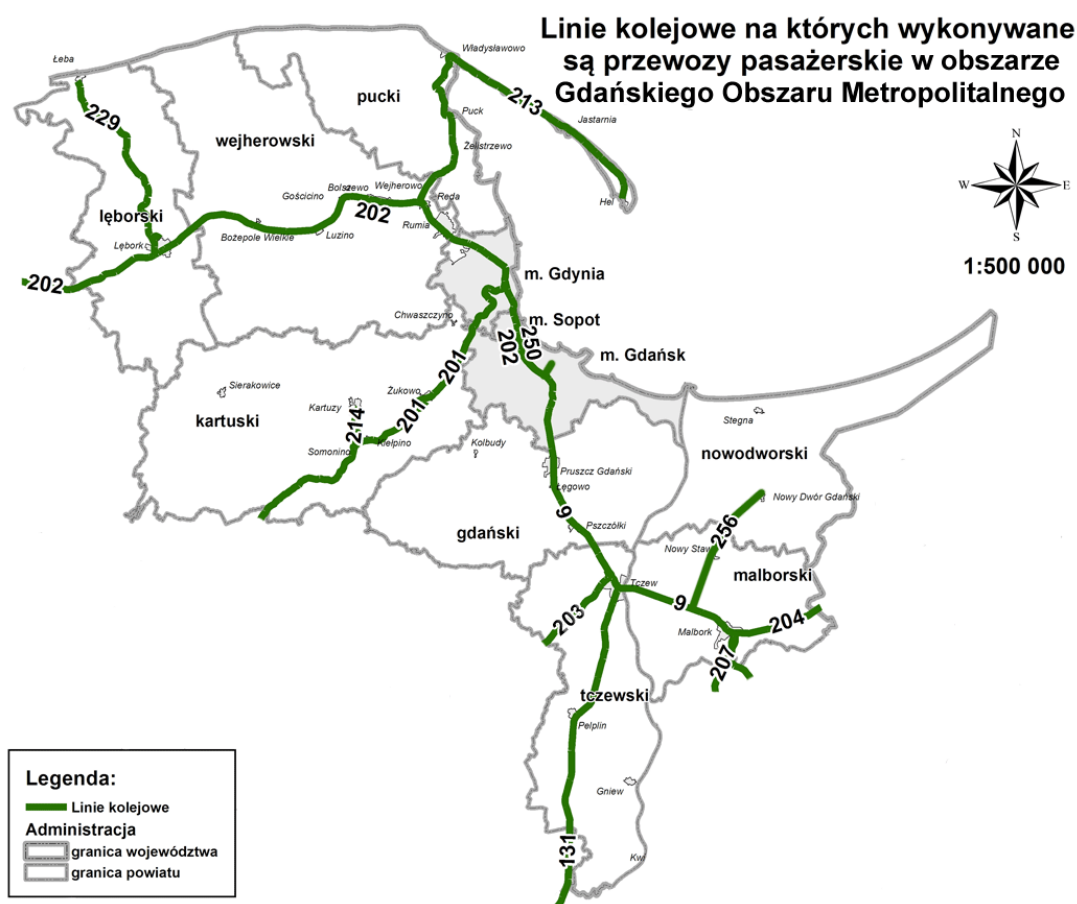
Sieć pasażerskiego transportu kolejowego w OMT tworzą linie kolejowe nr 9, 131, 201, 202, 203, 204, 207, 213, 214, 229, 249, 250, 256, 260 o łącznej długości ok. 370 km, co przedstawiono na rys. 8. Na tych liniach realizowane są kolejowe połączenia międzynarodowe, krajowe regionalne i aglomeracyjne. Połączenia międzynarodowe są realizowane bezpo-

⁷ Ibidem.

⁸ Diagnoza Systemu Transportowego....

średnimi pociągami do Berlina i Wiednia (przez Czechy). Obecnie w OMT całoroczne przewozy pasażerskie krajowe i regionalne wykonywane są na siedmiu liniach kolejowych:

- **9:** Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny, w granicach OMT Malbork – Gdańsk Główny;
- **131:** Chorzów Batory – Tczew, w granicach OMT Morzeszczyn – Tczew;
- **201:** Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port, w granicach OMT Gołubie Kaszubskie – Gdynia Główna;
- **202:** Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński, w granicach OMT Gdańsk Główny – Pogorzelice;
- **203:** Tczew – Kostrzyn, w granicach OMT Tczew – Swaróżyn;
- **213:** Reda – Hel;
- **250:** Gdańsk Główny – Rumia (SKM);
- **260:** Zajączkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański;



Rys. 8. Linie kolejowe w Gdańskim Obszarze Metropolitalnym, na których wykonywane są przewozy pasażerskie (2014 r.)

Źródło: Opracowanie własne.

Dodatkowo w okresie wakacyjnym na trzech liniach kolejowych uruchamiane są pociągi sezonowe:

- **214:** Somonino – Kartuzy;
- **229:** Pruszcz Gdański – Łeba, odcinek Lębork – Łeba;
- **256:** Szymankowo – Nowy Dwór Gdański.

Ponadto na linii kolejowej nr **249:** Gdańsk Główny – Gdańsk Brzeźno, pomiędzy stacją kolejową Gdańsk Główny a przystankiem osobowym Gdańsk Stadion Expo uruchamiany jest okazjonalnie pociąg pasażerski dowożący kibiców na mecze i imprezy organizowane na stadionie ARENA.

Tab. 2. Linie kolejowe eksploatowane w ruchu pasażerskim w Gdańskim Obszarze Metropolitalnym (2014 r.)

Nr linii	Nazwa linii	Odcinek linii	Długość odcinka [km]
9	Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny	Malbork – Gdańsk Główny	49,853
131	Chorzów Batory – Tczew	Morzeszczyn – Tczew	30,820
201	Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port	Gołubie Kaszubskie – Gdynia Główna	12,023
202	Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński	Gdynia Główna – Pogorzelice	66,822
		Gdańsk Główny – Gdynia Główna	20,992
203	Tczew – Kostrzyn	Tczew – Swaróżyn	12,796
213	Reda – Hel	Reda – Hel	61,669
214	Somonino – Kartuzy	Somonino – Kartuzy	7,578
229	Pruszcz Gdański – Łeba	Lębork – Łeba	32,378
249	Gdańsk Główny – Gdańsk Brzeźno	Gdańsk Główny – Gdańsk Stadion Expo	3,510
250	Gdańsk Główny – Rumia	Gdańsk Główny – Rumia	31,084
256	Szymankowo – Nowy Dwór Gdański	Szymankowo – Nowy Dwór Gdański	24,647
260	Zajączkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański	Zajączkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański	14,593

Źródło: Opracowanie własne.

Na wskazanym na rys. 8 OMT, dostęp do kolei posiadają wszystkie znajdujące się tu miasta, przy czym Kartuzy, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw i Łeba posiadają tylko połączenia kolejowe sezonowe. Natomiast nie mają bezpośredniego dostępu do funkcjonujących

pasażerskich linii kolejowych następujące gminy: Cedry Wielkie, Kolbudy, Kosakowo, Przywidz, Przodkowo, Stegna, Suchy Dąb, Szemud, Trąbki Wielkie.

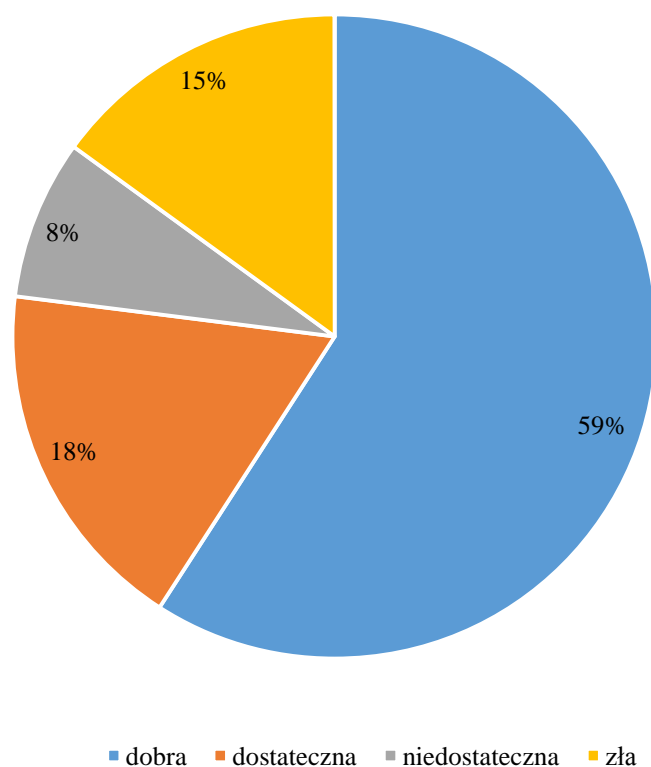
Przewiduje się, że w drugiej połowie 2015 r. uruchomione zostaną przewozy pasażerskie na budowanej regionalnej linii kolejowej nr **248**: Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Osowa (zarządzanej przez Pomorską Kolej Metropolitalną S.A.). Wybudowanie tego odcinka umożliwi realizację bezpośrednich połączeń kolejowych z Gdańska do Gdyni (poprzez tzw. górny taras) oraz do Kartuz i Kościerzyny. Uruchomienie przewozów na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, funkcjonującej na zasadach zbliżonych do systemu Szybkiej Kolei Miejskiej, przez możliwość szybkiego dotarcia pociągów z Gdańska do Kościerzyny i Kartuz, ma szansę przyczynić się do jeszcze większej integracji OMT, a także umożliwić szybszy dojazd mieszkańców do rdzenia metropolii.

Obecnie na głównych liniach kolejowych w województwie pomorskim ku końcowi zmierzają prace modernizacyjne i rewitalizacyjne. Przede wszystkim dotyczy to modernizacji linii kolejowej nr 9 oraz linii nr 202 (na odcinku Gdańsk Główny – Gdynia Główna), linii kolejowej nr 201 na odcinku Kościerzyna – Gdynia Główna, linii kolejowej nr 213 Reda – Hel. Zakończona rewitalizacja linii nr 131 spowodowała znaczną poprawę parametrów eksploatacyjnych i zwiększenie dopuszczalnej prędkości do 160 km/h. Celem wykonywanych napraw rewitalizacyjnych jest uzyskanie prędkości 100/120 km/h na liniach regionalnych.

Według oceny zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z roku 2013, stan techniczny linii kolejowych w obszarze metropolitalnym należy ocenić pozytywnie. 85% sieci linii kolejowych jest w co najmniej dostatecznym stanie technicznym, a prawie połowa w stanie dobrym. 15% linii kolejowych w obszarze metropolitalnym nie odpowiada standardom jakości dróg kolejowych. Są to głównie odcinki nieeksploatowane lub wykorzystywane w niewielkim stopniu (Rys. 9).

W najlepszym stanie technicznym są te linie, które niedawno zostały zmodernizowane lub wyremontowane. Kluczowa dla regionu linia nr 9, mimo długotrwałej modernizacji, ciągle charakteryzuje się dość przeciętnym stanem technicznym. Zwraca uwagę dość dobry stan linii kolejowej nr 201 Kościerzyna – Gdynia, linii nr 202 Gdańsk Główny – Gdynia Główna – Wejherowo – Słupsk, linii kolejowej nr 213 Reda – Hel.

W OMT znajdują się również linie kolejowe nieczynne, ale posiadające pewien ukryty potencjał. Szczególnie dotyczy to zachodniego skraju OMT. Takim przykładem jest np. linia kolejowa nr 229 na odcinku Kartuzy – Sierakowice.



Rys. 9. Stan techniczny linii kolejowych w OMT (2013 r.)

Źródło: Opracowanie własne.

Obserwuje się ograniczoną przepustowość linii kolejowych leżących na terenie aglomeracji Trójmiasta. Na północy – odcinek linii kolejowej nr 202 (Rumia – Wejherowo – Lębork), na południu – odcinek linii kolejowej nr 9 (Gdańsk Główny – Pruszcz Gdański) – z uwagi na istniejące tylko dwa tory, na których eksploatowane są pociągi pasażerskie (międzywojewódzkie, regionalne, aglomeracyjne), a także towarowe. Z tego względu istnieje realne zagrożenie braku możliwości zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów wewnątrz aglomeracji, a także sprawnej obsługi portów w przyszłości. Do istotnych wyzwań inwestycyjnych, warunkujących rozwój portów, należy przebudowa linii kolejowej nr 226 (Pruszcz Gdański – Gdańsk Port Północny) wraz z mostem przez Martwą Wisłę.

Znacznym problemem jest duża liczba przejazdów kolejowych niestrzeżonych oraz ogólnie, przejazdów w poziomie szyn (odcinek Gdynia – Hel, Luzino – Tczew) (Gdynia – ul. Pucka, ul. Północna, ul. Hutnicza, ul. Piaskowa; Gdańsk Orunia – ul. Sandomierska, ul. Gościnną, ul. Niegowska, Gościcino; Luzino; Bożepole Wielkie, Mosty; Rumia – ul. Zbychowska; Reda – ul. Pucka; Puck – ul. Wejherowska, ul. 10 Lutego, ul. Helska; Władysławowo –

Droga Chłapowska, ul. Niepodległości; Półwysep Helski; Wejherowo – ul. Sienkiewicza, ul. Pucka, ul. 12 Marca, ul. Kwiatowa).

Integracja infrastrukturalna transportu kolejowego z innymi rodzajami transportu

Integracja transportu kolejowego z innymi rodzajami transportu dotyczy aspektów organizacyjnych i infrastrukturalnych. Aspekty infrastrukturalne obejmują standardy i wymagania umożliwiające sprawne, ekonomiczne i wygodne dla pasażerów funkcjonowanie węzłów integracyjnych i taboru w dostosowaniu do określonych parametrów, pozwalających na budowanie wspólnych przystanków i peronów.

Infrastruktura, z której korzystają przewoźnicy kolejowi, zapewnia możliwość przesiadek w ramach wybranych stacji i przystanków kolejowych, na których zatrzymują się pociągi SKM, PR i Arriva. Ze względu na prowadzenie ruchu kolei regionalnych i SKM, odpowiednio liniami nr 202 i 250, wymagane jest przemieszczanie się pomiędzy peronami, na których zatrzymują się pociągi różnych przewoźników. Uwagę zwraca również brak standaryzacji w zakresie konstrukcji i wysokości peronów oraz ich wyposażenia. Wciąż istnieją znaczne potrzeby rewitalizacyjne w tym zakresie.

Większość peronów Szybkiej Kolei Miejskiej położonych na trasie linii kolejowej nr 250 ma wysokość 96 cm. Obecnie prowadzone są prace przystosowujące wysokość peronów o innej niż 96 cm wysokości (76 cm) do standardowej. Dotyczy to 4 przystanków: Gdynia Orłowo, Gdynia Grabówek, Gdynia Chylonia i Reda. Na trasie od Redy do Słupska wysokość peronów wynosi 55 cm, a niektórych 33 cm.

Kluczowym elementem infrastruktury, bezpośrednio związanym z obsługą pasażerów jest peron oraz dodatkowe wyposażenie stacji lub przystanku w elementy integrujące inne systemy transportowe (przystanki autobusowe, parkingi dla samochodów i rowerów).

Badania dotyczące sposobu dotarcia do przystanku początkowego ze źródła podróży lub z przystanku końcowego do celu podróży wskazują, że⁹:

- 69% podróżnych przemieszcza się pieszo, zatem przystanki te dostępne są w zasięgu dojścia pieszego;

⁹ Opracowania transportowe dla województwa pomorskiego. Część I - Analiza potrzeb transportowych mieszkańców województwa pomorskiego, w celu wskazania niezbędnych do realizacji inwestycji kolejowych w perspektywie finansowej 2014-2020 wraz z częścią badawczą. Etap 1 - Część: Badawcza. Jamroz K., Dziedzic T., Birr K., Grulkowski S., Kustra W. i inni, Konsorcjum FRIL – PG, na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2013 r. oraz Plan Zrównoważonego Rozwoju...

- 31% podróżnych przesiada się z jednego środka transportu na inny, z tego 18% podróżnych korzysta z transportu zbiorowego, 12,3% z dojazdu samochodem osobowym i 0,7% z dojazdu pojazdem dwukołowym (rower, motorower, motocykl).

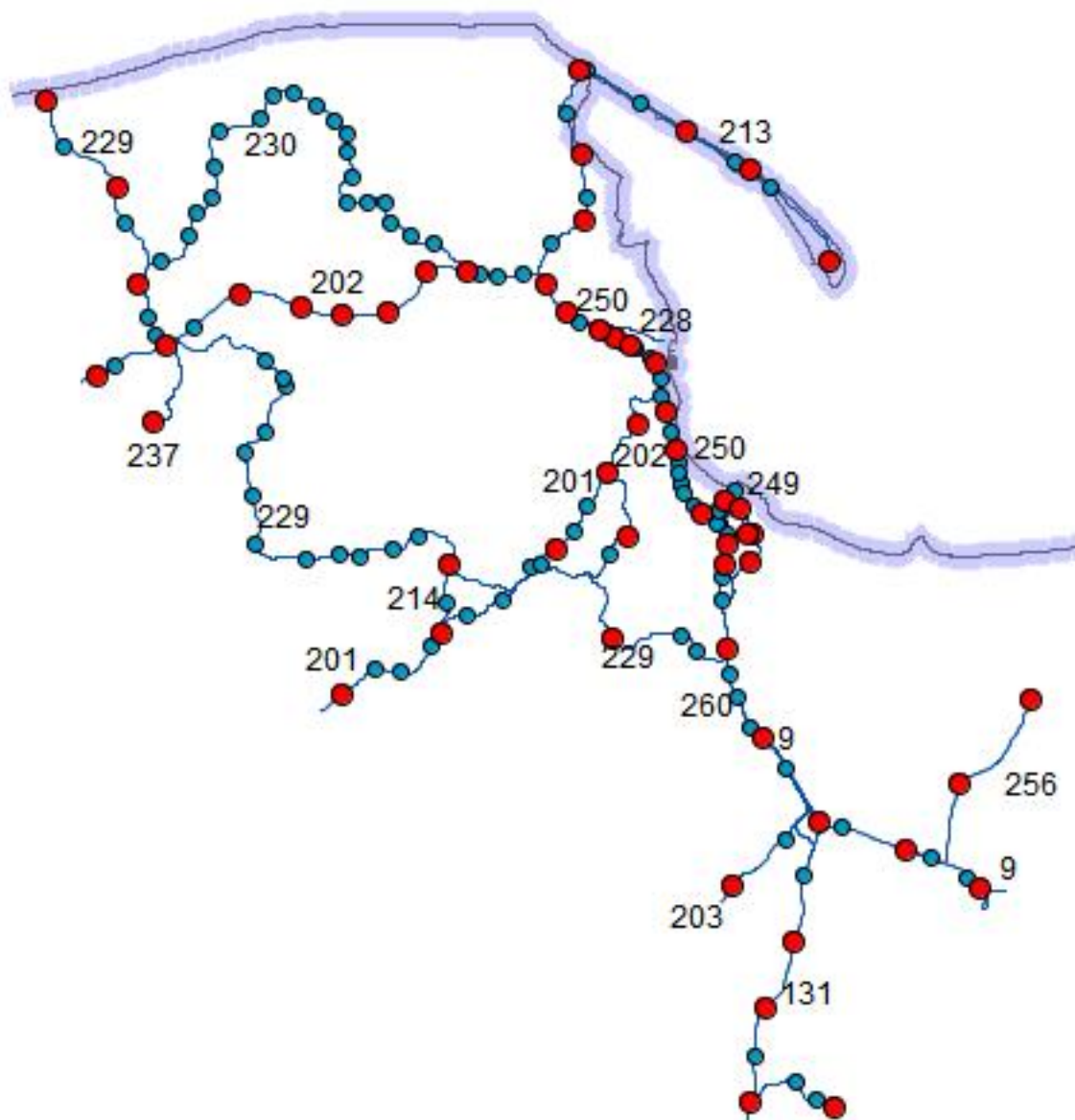
W tabeli 3 przedstawiono liczbę stacji i przystanków kolejowych na liniach kolejowych w OMT. Łącznie zlokalizowanych jest na nich 39 stacji i 40 przystanków.

Do stacji i przystanków, które mogą spełniać funkcję węzłów przesiadkowych dla pociągów PR i SKM w OMT, na odcinku od Tczewa do Łęborka można zaliczyć stacje: Tczew, Pszczółki, Pruszcz Gdański, Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Sopot, Gdynia Orłowo, Gdynia Główna, Gdynia Chylonia, Rumia, Reda, Wejherowo, Luzino i Łębork. Wybrane stacje i przystanki mogą też pełnić rolę węzłów przesiadkowych dla pasażerów pociągów międzywojewódzkich i międzyaglomeracyjnych.

Tab. 3. Stacje i przystanki na liniach kolejowych w OMT (2014 r.)

Nr linii	Nazwa linii	Odcinek linii	Liczba stacji	Liczba przystanków
229	Pruszcz Gdański – Łeba	Łębork – Łeba	3	5
213	Reda – Hel	Reda – Hel	7	7
202	Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński	Gdynia Główna – Pogorzelice	11	6
		Gdańsk Główny – Gdynia Główna	5	1
9	Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny	Malbork – Gdańsk Główny	6	9
203	Tczew – Kostrzyn	Tczew – Swarozyn	2	1
131	Chorzów Batory – Tczew	Morzeszczyn – Tczew	4	2
201	Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port	Gołubie Kaszubskie – Gdynia Główna	6	8
260	Zajączkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański	Zajączkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański	3	3
249	Gdańsk Główny – Gdańsk Brzeźno	Gdańsk Główny – Gdańsk Stadion Expo	1	1
250	Gdańsk Główny – Rumia	Gdańsk Główny – Rumia	7	15
214	Somonino – Kartuzy	Somonino – Kartuzy	2	1
256	Szymankowo – Nowy Dwór Gdański	Szymankowo – Nowy Dwór Gdański	3	4

Źródło: Opracowanie własne.



Rys. 10. Sieć transportu kolejowego w OMT wraz z lokalizacją stacji i punktów handlowych w ruchu pasażerskim (2014 r.)

Źródło: www.plk-sa.pl.

W ostatnich latach znacznie poprawił się stan infrastruktury towarzyszącej (kolejowe budynki dworcowe, budynki stacyjne, wyposażenie peronów, przejazdy kolejowo-drogowe). Wciąż jednak inwestycji wymagają przystanki na liniach nr 202 (na odcinku Gdynia Chylonia – Lębork – Pogorzelice) i nr 203 (Swarożyn). Warte odnotowania jest chęć niektórych samorządów do przejmowania infrastruktury dworcowej i jej modernizacji w ramach węzłów integracyjnych.

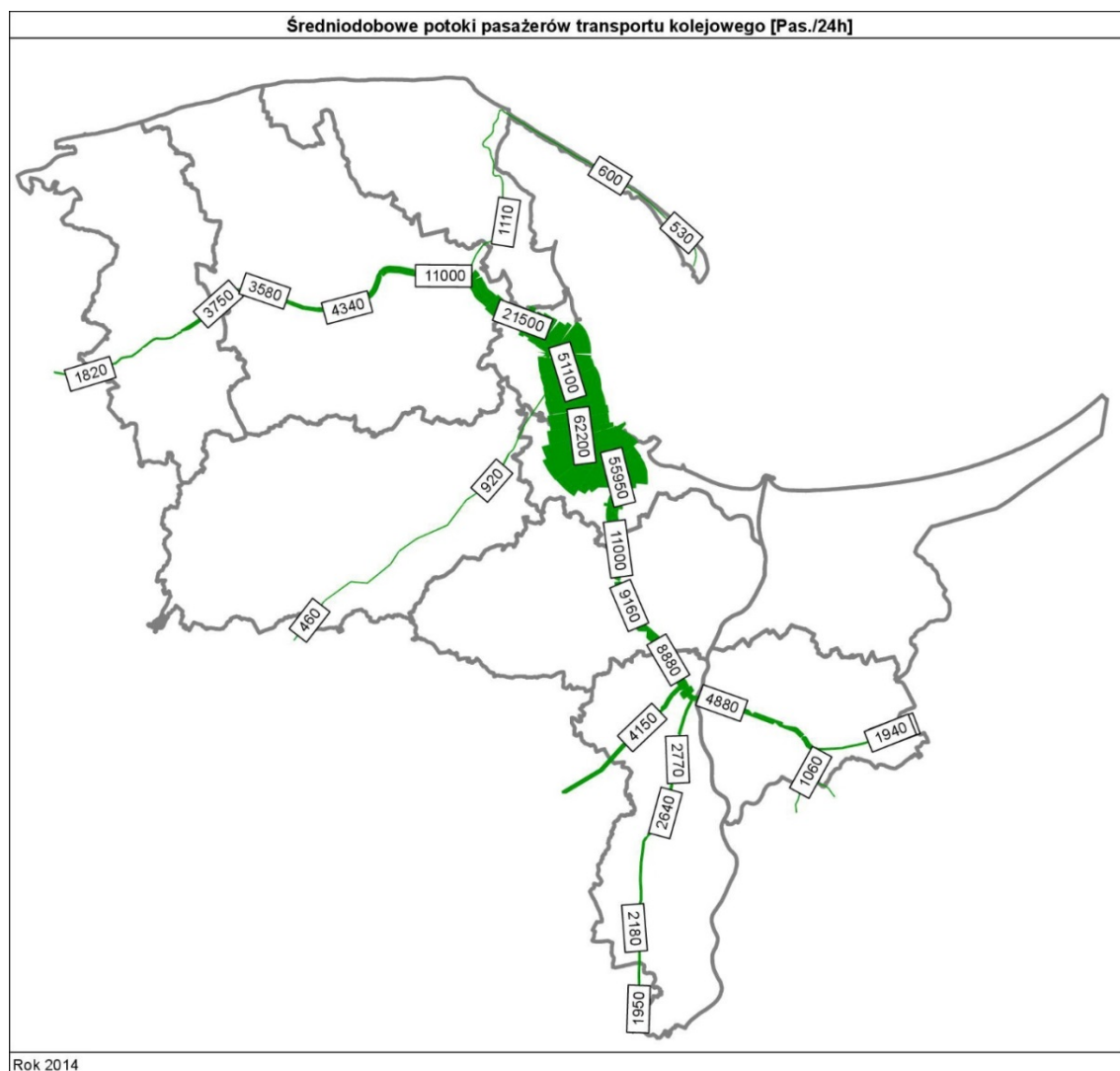
Integracja infrastruktury transportu kolejowego i regionalnego drogowego ogranicza się w OMT do zapewnienia pasażerom możliwości korzystania z dworców kolejowych i autobusowych oraz dworców kolejowych i przystanków autobusowych w ramach zespołów, których dogodnie położenie względem siebie predestynuje je do pełnienia funkcji węzłów przesiadkowych.

Jednym z najsłabszych elementów podsystemu kolejowego jest infrastruktura obsługi pasażerów (budynki dworcowe i perony). Stare budynki dworcowe, będące własnością PKP Nieruchomości lub PKP Dworce Kolejowe – oprócz kilku wyjątków – są w złym stanie technicznym, często zaniedbane. Zauważalny jest brak koncepcji na wykorzystanie i przekształcenie tych obiektów, wraz z rewizją ich podstawowych funkcji. Dobrym kierunkiem może być usamorzadowanie tych obiektów, wraz z zachowaniem w nich funkcji obsługi transportowej. Dobry przykład w tym względzie stanowi dworzec w Tczewie wraz z przyległymi obszarami pokolejowymi, gdzie nastąpiło połączenie funkcji komercyjnych i transportowych [4] oraz dworzec w Rumi.

Problem ten dostrzeżono w Planie Transportowym Województwa Pomorskiego, w którym przewidziano konieczność rewitalizacji, modernizacji, przebudowy lub budowy: 25 węzłów integracyjnych (3 krajowych, 6 regionalnych i 16 lokalnych) i 21 przystanków zintegrowanych.

Perony kolejowe na większości przystanków i stacji są niedostosowane do współczesnych wymogów, głównie w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych. Zarówno dojścia i dojazdy do peronu, jak i wysokość jego krawędzi nie spełniają wymogów interoperacyjności lub dostosowane są do tych wymogów w sposób prowizoryczny.

Najbardziej obciążone odcinki sieci kolejowej przedstawiono na rys. 11 i w tab. 4. Większość podróży (55%), to podróże obowiązkowe; 45% to podróże związane z pracą, a 10% to podróże związane z nauką. Pozostałe (45%) to podróże nieobowiązkowe związane z zakupami, usługami itp.



Rys. 11. Kartogram istniejących średniodobowych potoków pasażerskich transportu kolejowego w OMT w roku 2013

Źródło: Opracowanie własne.

Największe potoki podróżnych skoncentrowane są w relacjach, które przebiegają przez ośrodki centralne (miasta powiatowe) w OMT. Dodatkowym czynnikiem generującym popyt jest bezpośrednie połączenie z rdzeniem OMT. Największe potoki pasażerów występują na odcinkach linii kolejowych: Gdynia – Gdańsk – Tczew – Malbork, Słupsk – Lębork – Wejherowo – Gdynia – Gdańsk, Tczew – Smętowo, Tczew – Chojnice, Gdynia – Hel, Gdynia – Kościerzyna. W pozostałych relacjach potoki podróżnych są niewielkie.

Tab. 4. Parametry eksploatacyjne najważniejszych odcinków sieci kolejowej w obrębie OMT w 2013 r.

Lp.	Nr linii	Odcinek	Długość odcinka L [km]	Liczba pasażerów LP		Praca przewożowa PP [mln pas. km]
				[mln pas./rok]	[tys. pas./dobę]	
1	202/9	Gdynia – Tczew	52,7	4,315	16,060	202,506
2	201	Gdynia – Sławki (Kościerzyna)	67,4	0,502	1,873	19,597
3	213	Gdynia – Hel (poza sezonem)	76,5	0,738	2,749	31,713
4	213	Gdynia – Hel (sezon letni)	76,5	0,566	8,700	24,317
5	214	Somonino – Kartuzy	7,6	0,006	0,089	0,039
6	250/202	Wejherowo – Gdańsk Gł. (SKM)	44	34, 200	114, 000	410,400

Źródło: Opracowanie własne.

Parametrami decydującymi o atrakcyjności poszczególnych relacji z punktu widzenia pasażerów są głównie liczba kursów w ciągu doby oraz czas trwania podróży, który przekłada się na tzw. prędkość handlową. Obydwa parametry zestawiono w tabeli 5.

Tab. 5. Charakterystyka relacji kolejowych w OMT w 2013 r.

Lp.	Kategoria	Relacja	Prędkość handlowa [km/h]	Liczba kursów				
				Pon – Czw	Piątek	Sobota	Niedziela	
1	Regio	Gdynia Chylonia – Tczew (Malbork)	41	7	7	5	3	
2	Regio	(Malbork) Tczew – Gdynia Chylonia	40	3	3	3	3	
3	Regio	Gdynia Główna – Tczew (Malbork)	30	1	1	1	1	
4	Regio	(Malbork) Tczew – Gdynia Główna	40	1	1	1	1	
5	Regio	Gdynia Chylonia – Tczew (Elbląg)	40	4	4	3	3	
6	Regio	(Elbląg) Tczew – Gdynia Chylonia	42	6	6	5	5	
7	Regio	Gdynia Główna – Tczew (Olsztyn Główny)	46	2	2	2	2	
8	Regio	(Olsztyn Główny) Tczew – Gdynia Główna	47	2	2	2	2	
9	Regio	Gdynia Chylonia – Czarlin (Smętowo)	50	1	1	0	1	
10	Regio	(Smętowo) Czarlin – Gdynia Główna	39	2	2	1	0	
11	Regio	Gdynia Chylonia – Tczew	37	1	1	1	0	

Koncepcja funkcjonowania Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście...

Lp.	Kategoria	Relacja	Prędkość handlowa [km/h]	Liczba kursów				
				Pon – Czw	Piątek	Sobota	Niedziela	
12	Regio	Tczew – Gdynia Chylonia	37	1	1	0	1	
13	Regio	Gdynia Chylonia – Czarlin (Bydgoszcz Główna)	44	5	5	5	4	
14	Regio	(Bydgoszcz Główna) Czarlin – Gdynia Chylonia	48	3	3	3	3	
15	Regio	Gdynia Chylonia – Czarlin (Laskowice Pomorskie)	48	2	2	0	2	
16	Regio	(Laskowice Pomorskie) Czarlin – Gdynia Chylonia	43	4	4	4	1	
17	Regio	Gdynia Główna – Czarlin (Bydgoszcz Główna)	50	1	1	1	1	
18	Regio	(Bydgoszcz Główna) Czarlin – Gdynia Główna	39	2	2	2	2	
19	Regio	Gdynia Główna – Czarlin (Laskowice Pomorskie)	52	1	1	1	1	
20	Regio	Tczew – Czarlin (Laskowice Pomorskie)	63	1	1	1	0	
21	Regio	(Bydgoszcz Główna) Czarlin – Tczew	63	1	1	0	1	
22	Regio	Gdynia Główna – Swaróżyn (Chojnice)	52	1	1	1	1	
23	Regio	(Chojnice) Swaróżyn – Gdynia Główna	54	1	1	1	1	
24	Regio	Tczew – Swaróżyn (Chojnice)	63	9	9	6	7	
25	Regio	(Chojnice) Swaróżyn – Tczew	62	9	9	6	7	
26	Regio	Gdynia Główna – Sławki (Kościerzyna)	50	8	8	5	7	
27	Regio	(Kościerzyna) Sławki – Gdynia Główna	52	8	8	6	6	
28	Regio	Gdynia Główna – Hel	41	9	9	9	9	
29	Regio	Hel – Gdynia Główna	41	9	9	9	9	
30	Regio	Gdynia Główna – Władysławowo	49	1	1	0	0	
31	Regio	Władysławowo – Gdynia Główna	49	1	1	0	0	
32	Regio	Gdańsk Główny – Luzino (Słupsk)	45	5	5	3	2	
33	Regio	(Słupsk) Luzino – Gdańsk Główny	45	5	5	2	2	
34	Regio	Gdynia Główna – (Luzino) Słupsk	57	2	2	2	2	
35	Regio	(Słupsk) Luzino – Gdynia Główna	63	2	2	3	2	
36	Regio	Wejherowo – Luzino (Słupsk)	61	1	1	2	2	

Lp.	Kategoria	Relacja	Prędkość handlowa [km/h]	Liczba kursów				
				Pon – Czw	Piątek	Sobota	Niedziela	
37	Regio	(Słupsk) Luzino – Wejherowo	67	1	1	2	3	
38	Regio	Gdańsk Główny – Luzino (Lębork)	46	8	8	5	5	
39	Regio	(Lębork) Luzino – Gdańsk Główny	46	9	9	7	4	
40	SKM	Gdańsk Główny – Gdynia Chylonia	35	13	13	1	1	
41	SKM	Gdynia Chylonia – Gdańsk Główny	35	8	8	1	0	
42	SKM	Gdańsk Główny – Gdynia Cisowa	35	16	16	5	5	
43	SKM	Gdynia Cisowa – Gdańsk Główny	35	14	14	2	2	
44	SKM	Gdańsk Główny – Rumia	35	3	3	1	0	
45	SKM	Rumia – Gdańsk Główny	35	6	6	3	1	
46	SKM	Gdańsk Główny – Reda	35	3	3	0	0	
47	SKM	Reda – Gdańsk Główny	35	4	4	0	0	
48	SKM	Gdańsk Główny – Wejherowo	38	41	41	33	31	
49	SKM	Wejherowo – Gdańsk Główny	38	42	42	33	33	
50	SKM	Gdańsk Główny – Gdynia Główna	37	11	11	31	24	
51	SKM	Gdynia Główna – Gdańsk Główny	37	13	13	30	26	
52	SKM	Wejherowo – Gdynia Cisowa	46			1	1	
53	SKM	Gdynia Cisowa – Wejherowo	42			2	2	

Źródło: Opracowanie własne.

W ruchu aglomeracyjnym największa liczba kursów wykonywana jest w relacjach Gdańsk Główny – Wejherowo i Wejherowo – Gdańsk Główny. Prawie połowa z niespełna 173 uruchamianych w dzień powszedni pociągów kolei miejskiej kursuje w tych relacjach.

Największa liczba kursów w ciągu doby w ruchu regionalnym wykonywana jest w relacjach Tczew – Chojnice, Gdynia Główna – Hel i Gdańsk Główny – Lębork – po 9 kursów oraz w relacji Gdynia Główna – Kościerzyna – 8 kursów.

Jednocześnie największa liczba par pociągów w ciągu doby uruchamiana jest na fragmentach relacji szkieletowych. Wyłączając odcinek Gdańsk Główny – Gdynia Chylonia – który w skali OMT przenosi największy ruch pociągów – są to odcinki Gdańsk Główny – Tczew i Gdynia Chylonia – Reda – po 26 par pociągów, odcinki Tczew – Malbork

i Wejherowo – Lębork – po 17 par pociągów oraz odcinek Reda – Wejherowo – 16 par pociągów.

2.3. Charakterystyka popytu w transporcie kolejowym

Z przeprowadzonych badań¹⁰ wynika, że w największym stopniu pociągami w OMT podróżują osoby w wieku 25-39 lat. W dalszej kolejności ten środek transportu najczęściej wybierają osoby w wieku 55 lat i więcej oraz w przedziale 18-24 lata. Biorąc pod uwagę wykształcenie, wśród klientów kolei dominują osoby z wykształceniem średnim. Z badań wynika również, że pociągami podróżują przede wszystkim mieszkańcy miast (67,5%). W przypadku SKM, pasażer pociągu to zazwyczaj osoba, która pracuje (59%) lub uczy się (21%) poza miejscem zamieszkania.

Z usług kolei korzystają najczęściej osoby, które posiadają tylko jeden samochód na całe gospodarstwo domowe (54%) lub nie posiadają samochodu (33%). Ponad połowa osób najczęściej podróżujących za kierownicą samochodu (59%) nie zmieniłaby tej formy podróży na żadną inną. Nic nie byłoby także w stanie skłonić ich do przesiadki z samochodu do autobusu lub pociągu. Co piąty kierowca rozważałby taką możliwość w momencie zwiększenia liczby połączeń lub wprowadzenia dogodniejszych godzin kursowania komunikacji zbiorowej. Dla większości kierowców argument o obniżeniu cen biletów transportu publicznego okazał się niewystarczający, aby wpłynąć na rezygnację z samochodu – taki argument trafia jedynie do co dziesiątej osoby (10,6%). Można stąd wysnuć wniosek, że większość podróżujących samochodem w charakterze kierowcy, ze względu na wygodę podróży, jest skłonna ponieść wyższy koszt. Ceny biletów mają większe znaczenie jedynie dla osób bezrobotnych oraz poszukujących pracy. Co piąty z nich wskazywał ten argument jako istotny przy zamianie auta na transport publiczny. Wśród tych, którzy zamieniliby jazdę samochodem na podróżowanie w alternatywny sposób, najpopularniejszym środkiem transportu był autobus (43%) i kolej (25%). Najwięcej mieszkańców skłonnych do rezygnacji z podróży samochodowych jest w powiatach: tczewskim i lęborskim. Najczęstszymi postulatami zgłaszanymi wobec transportu kolejowego, prowadzącymi do przesiadania się z samochodu osobowego do kolei są: zwiększenie liczby połączeń, wprowadzenie dogodnych godzin kursowania i obniżenie cen biletów. O możliwości zamiany podróży samochodem na podróż transportem zbiorowym decyduje także wzrost kosztów podróży samochodem.

¹⁰ Plan Zrównoważonego Rozwoju...

2.4. Wpływ transportu kolejowego na rozwój Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta

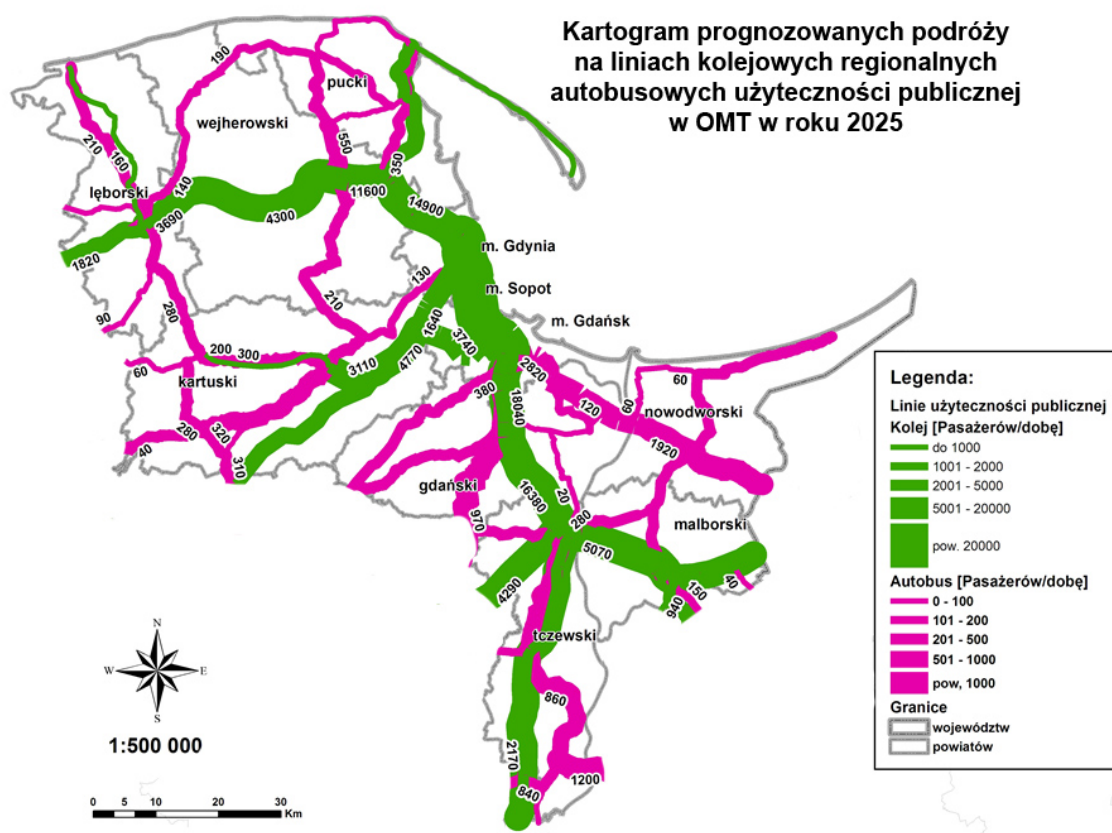
Zakładając umiarkowany scenariusz rozwoju społeczno-gospodarczego OMT można stwierdzić, że do 2025 r.:

- liczba mieszkańców wzrośnie do 1,6 mln osób, tj. o 3,5% w stosunku do 2012 r.;
- PKB w wzrośnie o 55% w stosunku do 2010 r.;
- liczba samochodów osobowych wzrośnie o 27% w stosunku do 2010 r., a wskaźnik motoryzacji osiągnie poziom 640 samochodów osobowych na 1 tys. mieszkańców.

Biorąc pod uwagę duże znaczenie gospodarcze i naukowe Trójmiasta, skupiającego większość miejsc pracy, istnienie miejsc o znaczeniu węzłowym w transporcie wewnętrznym i zewnętrznym (Gdańsk, Gdynia, Tczew), występowanie korytarzy transportowych wyposażonych w odpowiednią infrastrukturę transportową, postępującą suburbanizację, znaczenie ponadregionalne OMT i funkcjonowanie w jego obszarze wielu gałęzi transportu szacuje się 25% wzrost liczby podróży w OMT do 2025 r. Wzrost ten przekracza możliwości obecnego systemu transportowego OMT. Można ponadto przewidywać, że pogłębią się jeszcze bardziej obecnie występujące problemy w przewozach pasażerskich. Pogarszające się warunki podróży transportem zbiorowym będą zachęcać mieszkańców OMT (szczególnie mieszkających na obszarach o małej dostępności do transportu zbiorowego) do większego korzystania z samochodu osobowego. Badania symulacyjne wskazują, że udział tego rodzaju pojazdów w podróżach międzypowiatowych może wzrosnąć z 73 (obecnie) do 78% w 2025 r. Tym samym udział podróżujących transportem zbiorowym spadnie w podróżach międzypowiatowych z 27 do 22%. Ta niekorzystna perspektywa wymaga podjęcia zdecydowanych działań usprawniających system transportowy w OMT.

Uwzględniając rolę transportu kolejowego w warunkach rosnącej kongestii i związanym z tym zjawiskiem wydłużenia czasu podróży, za uzasadnione należy uznać zasady przyjęte w Planie Transportowym Województwa Pomorskiego, tworzące z sieci transportu kolejowego szkielet układu transportu zbiorowego użyteczności publicznej w województwie (i OMT) w odniesieniu do podróży międzygminnych i międzypowiatowych. Pozostałe rodzaje transportu (autobusy regionalne, autobusy miejskie, tramwaje, trolejbusy) powinny w tych podróżach pełnić rolę uzupełniającą i dowozową do integracyjnych (przesiadkowych) węzłów

transportowych¹¹. Spowoduje to wzrost popytu na przewozy kolejowe międzypowiatowe i międzygminne, co przedstawiono na rys. 12.



Rys. 12. Kartogram przewidywanych średniodobowych potoków pasażerskich transportu kolejowego w OMT w 2025 r.

Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju...

Przedstawiony na rys. 12 kartogram międzypowiatowych przewozów pasażerskich transportem kolejowym użyteczności publicznej w 2025 r. wskazuje, że największe potoki pasażerów występować będą na liniach kolejowych między Malborkiem i Tczewem, a Gdańskiem, Gdynią i Wejherowem; duże potoki pasażerów występować będą na liniach kolejowych między Wejherowem i Lęborkiem, Kartuzami, a Gdańskiem i Gdynią. Średnie lub małe potoki wystąpią na pozostałych liniach.

Utworzenie z transportu kolejowego osi transportowej w podróżach międzygminnych i międzypowiatowych w OMT, może się przyczynić do:

- zwiększenia udziału transportu zbiorowego w podróżach, powodującego zmniejszenie udziału indywidualnego transportu samochodowego w obszarach największych zatłoczeń

¹¹ Plan Zrównoważonego Rozwoju...

(ulice i trasy dojazdowe do rdzenia OMT i innych miast) oraz obszarach cennych z ekologicznego punktu widzenia (Półwysep Helski, Pobrzeże Bałtyku, Pojezierze Kaszubskie);

- zwiększenia realizacji międzypowiatowych i międzygminnych obligatoryjnych potrzeb przewozowych (związanych z pracą i nauką) transportem zbiorowym;
- poprawy dostępności do ważnych regionalnych ośrodków administracyjnych, gospodarczych, usługowych z obszarów położonych poza OMT;
- poprawy dostępności do ważnych węzłów transportowych (lotniska, porty morskie, dworce kolejowe) jako istotnych węzłów integracyjnych.

Osiągnięcie wymienionych celów wymaga, aby struktura sieciowa systemu transportowego OMT opierała się na powiązaniach węzłowych różnych systemów transportowych. Z punktu widzenia polityki transportowej OMT istnienie zintegrowanej struktury pozwala na prowadzenie racjonalnej polityki transportowej. Polityka spójności i zrównoważonego rozwoju obszaru województwa pomorskiego powoduje, że szczególną rangę nabierają węzły regionalne i lokalne, które z założenia mają inspirować i pobudzać społeczeństwo do zwiększonej mobilności. Węzły integracyjne powinny być elementem struktury transportowej obszaru (miasta, powiatu), na którym się znajdują. Biorąc pod uwagę konieczność funkcjonowania systemu zintegrowanego wskazuje się na istotną rolę inspirującą władz województwa i pomoc władzom lokalnym w tym względzie¹².

Istotnym elementem wspierającym wzrost udziału transportu kolejowego w przewozach w OMT będzie rozwój infrastruktury kolejowej. Rozwój ten opiera się głównie na budowie nowych (np. PKM) i modernizacji istniejących linii kolejowych (np. Gdynia – Wejherowo – Lębork, Gdańsk – Tczew), przewidzianych w RPS Mobilne Pomorze, w celu zwiększenia między innymi prędkości handlowej. Do działań na rzecz poprawy jakości obsługi ruchu należy zaliczyć budowę i modernizację obiektów dworcowych, przystanków i innych obiektów związanych z obsługą pasażerów. Niezbędnymi działaniami w tym zakresie będą także zakup taboru kolejowego do obsługi zwiększonej liczby podróży i integracja taryfowo-biletowa transportu kolejowego z pozostałymi rodzajami transportu zbiorowego w OMT.

¹² Plan Zrównoważonego Rozwoju...

3. Funkcjonowanie SKM w Trójmieście w dotychczasowej formie organizacyjno-prawnej i własnościowej

3.1. Ogólna charakterystyka SKM w Trójmieście

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. w obecnej formie organizacyjnej funkcjonuje od 1 lipca 2001 r. Celem działalności spółki jest zarządzanie i administrowanie linią kolejową nr 250 (Gdańsk Główny – Rumia), realizowanie przewozów pasażerskich na tej linii i na obszarze województwa pomorskiego na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

SKM dysponuje licencjami udzielonymi na czas nieokreślony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na wykonywanie przewozów kolejowych, udostępnianie taboru i zarządzanie infrastrukturą kolejową.

Spółka realizuje przewozy pasażerskie na podstawie umowy zawartej z Samorządem Województwa Pomorskiego – organizatorem kolejowych przewozów regionalnych świadczonych w ramach usług publicznych. PKP SKM w Trójmieście zatrudnia 780 osób.

Kapitał zakładowy Spółki wynosi 136 905 500 złotych i dzieli się na 273 811 równych i niepodzielnych udziałów o wartości 500 złotych każdy. Struktura udziałów w kapitale zakładowym spółki jest następująca:

- 121 206 udziałów (44,266%) posiadają **Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna** z siedzibą w Warszawie;
- 56 605 udziałów (20,673%) posiada **Skarb Państwa** reprezentowany przez Ministra Finansów;
- 34 000 udziałów (12,417%) posiada **Województwo Pomorskie**;
- 42 000 udziałów (15,339%) posiada **Gmina Miasta Gdańsk**;
- 8 600 udziałów (3,141%) posiada **Gmina Miasta Gdyni**;
- 7 000 udziałów (2,557%) posiada **Gmina Miasta Sopotu**;
- 4 000 udziałów (1,461%) posiada **Gmina Miejska Pruszcz Gdański**;
- 400 udziałów (0,146%) posiada **Gmina Miejska Rumia**.

Wartość środków trwałych SKM w Trójmieście na koniec 2013 r. wyniosła 262,1 mln zł. Działalność przewozową SKM realizuje wykorzystując 64 zespoły trakcyjne, w tym:

- 45 szt. – EN 57;
- 12 szt. – EN 71;
- 7 szt. – EW 58.

Wyszczególnienie	Kwota [mln zł]
Pozostałe koszty operacyjne	23,4
Wynik pozostałej działalności operacyjnej	4,0
Przychody finansowe	2,7
Koszty finansowe	1,2
Wynik z działalności finansowej	1,5
Zysk brutto	1,7
Zysk netto	1,0

Źródło: Roczny raport Grupy PKP 2013.

Spółka uzyskuje od Samorządu Województwa Pomorskiego dotację samorządową do świadczonych usług użyteczności publicznej – kolejowych przewozów pasażerskich i z budżetu państwa refundację utraconych przychodów z tytułu obowiązujących ulg ustawowych. W 2013 r. ze źródeł tych SKM otrzymała odpowiednio 16,8 mln zł i 19,6 mln zł. Ponadto spółka otrzymała w ramach realizowanej działalności inwestycyjnej wsparcie finansowe z Funduszu Kolejowego w wysokości 12 mln zł i środki z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w wysokości 14,9 mln zł.

Determinantami działalności PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. jako podmiotu funkcjonującego na rynku pasażerskich przewozów kolejowych użyteczności publicznej są:

- forma organizacyjno-prawna;
- struktura własnościowa;
- realizowanie funkcji użyteczności publicznej.

PKP SKM w Trójmieście funkcjonując jako spółka z o.o. realizuje strategię finansową, której celem jest uzyskanie dodatniego wyniku finansowego. Realizowanie tego celu podlega kontroli ze strony Rady Nadzorczej oraz wspólników, mających prawo do podziału zysku i odpowiadających za zobowiązania spółki do wysokości wkładów. W tym kontekście za niekorzystną należy uznać strukturę własnościową spółki, w której 65% udziałów posiada PKP S.A. i Skarb Państwa, natomiast 35% samorząd województwa pomorskiego i 5 miast z OMT. Obecna struktura własnościowa nie gwarantuje podporządkowania celów strategicznych spółki (zwłaszcza w aspekcie ekonomiczno-finansowym) przyjętym przez samorządy celom polityki transportowej, które zdefiniowane zostały w planach zrównoważonego rozwoju transportu publicznego województwa i poszczególnych miast. Także realizowana funkcja

użyteczności publicznej, w ramach obowiązujących regulacji, nie sprzyja efektywnemu funkcjonowaniu spółki na rynku przewozów pasażerskich w obsłudze OMT, w szczególności rdzenia metropolii. Różny katalog uprawnień do przejazdów ulgowych w transporcie kolejowym i transporcie miejskim organizowanym przez samorządy gminne oraz obowiązujące zasady refundacji ulg z budżetu centralnego utrudniają, a w niektórych przypadkach uniemożliwiają integrację taryfowo-biletową SKM i transportu miejskiego, w konsekwencji prowadząc do przyjmowania rozwiązań niekorzystnych finansowo dla spółki.

3.2. Taryfa i zasady finansowania SKM w Trójmieście

SKM w Trójmieście stosuje dwa rodzaje taryf: odcinkową i strefową. Taryfa odcinkowa odległościowa jest podstawowym rodzajem taryfy obowiązującej w SKM, biorąc pod uwagę liczbę sprzedawanych biletów. W ostatnim okresie spółka wprowadziła także biletu wg taryfy strefowej. Zestawienie rodzajów taryf i odpowiadających im rodzajów biletów przedstawiono w tabeli 7.

Tab. 7. Zestawienie taryf i rodzajów biletów obowiązujących w SKM w Trójmieście

Rodzaj taryfy	Rodzaj biletu obowiązujący wg danej taryfy
odcinkowa	jednorazowe
odcinkowa	miesięczne
odcinkowa	kwartalne
odcinkowa	abonamentowe
strefowa (tzw. 2-4-5)	jednorazowe
strefowa	dobowe
strefowa	miesięczne
strefowa	kwartalne
strefowa	grupowy
strefowa	rodzinny
strefowa (miejska)	jednorazowy

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych SKM w Trójmieście Sp. z o.o.

Taryfa odcinkowa SKM jest taryfą odcinkową odległościową o podstawowym interwale na obszarze metropolii (dla podróży o długości do 30 km) wynoszącym 6 km. Oznacza to, że

cena biletu zmienia się co każde 6 km. Podróże o długości od 31 do 100 km mają interwał wynoszący 10 km, natomiast interwał podróży pow. 100 km wynosi 20 km.

Taryfa odcinkowa SKM przewiduje następujące rodzaje biletów:

- jednorazowe (normalne i ulgowe);
- okresowe (normalne i ulgowe);
- kwartalne (normalne i ulgowe);
- abonamentowe.

W segmencie biletów jednorazowych nie można wskazać jednolitej zasady różnicowania cen dla kolejnych odcinków podróży w wyodrębnionych przedziałach do 30 km, 31-100 km i pow. 100 km. Taryfa nie jest ani taryfą degresywną, w której opłata za każdy następny odcinek/interwał jest niższa od poprzedniego, ani progresywną, w której opłata za każdy następny odcinek/interwał jest wyższa od poprzedniego – tabela 8.

Tab. 8. Ceny biletów jednorazowych SKM w Trójmieście w 2014 r.*

Odległość [km]	Ceny biletów [zł]										Zmiana ceny [%]
	Normalny	Ułga handlowa		Ułga ustawowa							
		30%	50%	33%	37%	49%	51%	78%	93%	95%	
0-6	2,80	1,96	1,40	1,88	1,76	1,43	1,37	0,62	0,20	0,14	-
7-12	3,80	2,66	1,90	2,55	2,39	1,94	1,86	0,84	0,27	0,19	136%
13-18	4,90	3,43	2,45	3,28	3,09	2,50	2,40	1,08	0,34	0,24	129%
19-24	5,70	3,99	2,85	3,82	3,59	2,91	2,79	1,25	0,40	0,28	116%
25-30	6,70	4,69	3,35	4,49	4,22	3,42	3,28	1,47	0,47	0,33	118%
31-40	7,70	5,39	3,85	5,16	4,85	3,93	3,77	1,69	0,54	0,38	115%
41-50	8,30	5,81	4,15	5,56	5,23	4,23	4,07	1,83	0,58	0,41	108%
51-60	9,00	6,30	4,50	6,03	5,67	4,59	4,41	1,98	0,63	0,45	108%
61-70	11,10	7,77	5,55	7,44	6,99	5,66	5,44	2,44	0,78	0,45	123%
71-80	12,20	8,54	6,10	8,17	7,69	6,22	5,98	2,68	0,85	0,61	110%
81-90	13,50	9,45	6,75	9,04	8,50	6,88	6,61	2,97	0,94	0,67	111%
91-100	14,60	10,22	7,30	9,78	9,20	7,45	7,15	3,21	1,02	0,73	108%
101-120	16,10	11,27	8,05	10,79	10,14	8,21	7,89	3,54	1,13	0,80	110%
121-140	18,20	12,74	9,10	12,19	11,47	9,28	8,92	4,00	1,27	0,91	113%
141-160	22,00	15,40	11,00	14,74	13,86	11,22	10,78	4,84	1,54	1,10	121%
161-180	24,00	16,80	12,00	16,08	15,12	12,24	11,76	5,28	1,68	1,20	109%

*W tabelach 8 i 9 prezentowane są taryfy, które stanowiły podstawę analizy skutków ekonomiczno-finansowych
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych SKM w Trójmieście Sp. z o.o.

W segmencie biletów okresowych miesięcznych i kwartalnych obowiązują bilety na podróż w jedną stronę („Tam” – T) i na podróż w dwie strony (Tam i z Powrotem – T/P) – tabela 9. Także w tym segmencie SKM nie stosuje taryfy degresywnej, ani progresywnej.

Jedynie dla biletów abonamentowych SKM zastosowała taryfę degresywną (choć nie do końca konsekwentnie), ponieważ cena biletu za odcinek 20-30 km wyłamuje się z zasady zmniejszającego się wzrostu opłaty.

Tab. 9. Ceny wybranych biletów miesięcznych SKM w Trójmieście w 2014 r.

Odległość [km]	Ceny biletów [zł]										Zmiana ceny [%]
	T/P	T	T/P 30%	T 30%	T/P 50%	T 50%	T/P 37%	T 37%	T/P 49%	T 49%	
0-6	60,00 zł	30,00 zł	42,00 zł	21,00 zł	30,00 zł	15,00 zł	37,80 zł	18,90 zł	30,60 zł	15,30 zł	-
7-12	80,00 zł	40,00 zł	56,00 zł	28,00 zł	40,00 zł	20,00 zł	50,40 zł	25,20 zł	40,80 zł	20,40 zł	133%
13-18	103,00 zł	51,50 zł	72,10 zł	36,05 zł	51,50 zł	25,75 zł	64,89 zł	32,44 zł	52,53 zł	26,26 zł	129%
19-24	116,00 zł	58,00 zł	81,20 zł	40,60 zł	58,00 zł	29,00 zł	73,08 zł	36,54 zł	59,16 zł	29,58 zł	113%
25-30	143,00 zł	71,50 zł	100,10 zł	50,05 zł	71,50 zł	35,75 zł	90,09 zł	45,04 zł	72,93 zł	36,46 zł	123%
31-40	168,00 zł	84,00 zł	117,60 zł	58,80 zł	84,00 zł	42,00 zł	105,84 zł	52,92 zł	85,68 zł	42,84 zł	117%
41-50	179,00 zł	89,50 zł	125,30 zł	62,65 zł	89,50 zł	44,75 zł	112,77 zł	56,38 zł	91,29 zł	45,64 zł	107%
51-60	190,00 zł	95,00 zł	133,00 zł	66,50 zł	95,00 zł	47,50 zł	119,70 zł	59,85 zł	96,90 zł	48,45 zł	106%
61-70	227,00 zł	103,50 zł	158,90 zł	79,45 zł	113,50 zł	56,75 zł	143,01 zł	71,50 zł	115,77 zł	57,88 zł	119%
71-80	253,00 zł	126,50 zł	177,10 zł	88,55 zł	126,50 zł	63,25 zł	159,39 zł	79,69 zł	129,03 zł	64,51 zł	111%
81-90	279,00 zł	139,50 zł	195,30 zł	97,65 zł	139,50 zł	69,75 zł	175,77 zł	87,88 zł	142,29 zł	71,14 zł	110%
91-100	306,00 zł	153,00 zł	214,20 zł	107,10 zł	153,00 zł	76,50 zł	192,78 zł	96,39 zł	156,06 zł	78,03 zł	110%
101-120	349,00 zł	174,50 zł	244,30 zł	122,15 zł	174,50 zł	87,25 zł	219,87 zł	109,93 zł	177,99 zł	88,99 zł	114%
121-140	388,00 zł	194,00 zł	271,60 zł	135,80 zł	194,00 zł	97,00 zł	244,44 zł	122,22 zł	197,88 zł	98,94 zł	111%
141-160	441,00 zł	220,50 zł	308,70 zł	154,35 zł	220,50 zł	110,25 zł	277,83 zł	138,91 zł	224,91 zł	112,45 zł	114%
161-180	495,00 zł	247,50 zł	346,50 zł	173,25 zł	247,50 zł	123,75 zł	311,85 zł	155,92 zł	252,45 zł	126,22 zł	112%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych SKM w Trójmieście Sp. z o.o.

Degresywny wzrost cen występuje w taryfach strefowych. W taryfie strefowej „2-4-5” wyróżnia się trzy strefy, w której ceny biletów normalnych jednorazowych wynoszą odpowiednio:

- 2 zł za przejazd w **strefie I** (Pruszcz Gdański – Gdańsk Główny);
- 4 zł za przejazd w **strefie II** (wzrost ceny o 100%) za strefę II (Pruszcz Gdański – Gdańsk Wrzeszcz);
- 5 zł za przejazd w **strefie III** (wzrost ceny odpowiednio o 50% w stosunku do strefy I i 25% w stosunku do strefy II).

Analogiczną zasadę przyjęto dla biletów miesięcznych i kwartalnych imiennych funkcjonujących w ramach taryfy strefowej „2-4-5”.

Ceny biletów rodzinnych, dobowych i grupowych w segmencie taryfy strefowej charakteryzują się różnymi cenami dla różnych stref.

Nowością w taryfie SKM jest bilet strefowy miejski, obowiązujący w Gdańsku lub w Gdyni, w cenie za bilet jednorazowy normalny 3 zł, którego ważność wyznaczają odpowiednio stacje:

- Gdańsk Lipce i Gdańsk Żabianka AWFIS;
- Gdynia Orłowo i Gdynia Cisowa.

Masowość i powszechność usług zbiorowego transportu pasażerskiego i wtórny charakter potrzeb transportowych wymagają, aby przy tworzeniu efektywnych taryf w transporcie pasażerskim uwzględniane były następujące zasady:

- prostoty i przejrzystości taryfy;
- zakładanej efektywności ekonomiczno-finansowej mierzonej wskaźnikiem odpłatności;
- adekwatności wyboru zasady taryfowej i rodzajów biletów w stosunku do zachowań transportowych pasażerów i segmentów wyznaczonych wg kryterium określonych zachowań transportowych.

Działania polegające na głębokim segmentowaniu rynku i tworzeniu na jego podstawie oferty charakteryzującej się bardzo dużą liczbą ofert cząstkowych (pozycji taryfowych) uznawane są za działania niewłaściwe, nie odpowiadające specyfice usług przewozowych w transporcie zbiorowym.

Tymczasem cechą charakterystyczną oferty taryfowej SKM jest bardzo duża liczba rodzajów biletów oferowanych pasażerom. Liczba biletów i zastosowanie różnych zasad taryfowych czynią taryfę SKM skomplikowaną, nieprzejrzystą i w konsekwencji trudną do zrozumienia. Liczba pozycji taryfowych wyszczególnionych wg kryterium zasad taryfowych (taryfy odcinkowa i strefowa) i rodzajów biletów wzrasta przy uwzględnieniu ulg ustawowych (7 ulg) i handlowych (2 ulgi) nadawanych jako marketingowe przez spółkę. Przykładowo, sama tabela cen biletów jednorazowych wg taryfy odległościowej liczy 160 pozycji, w tym odnosząca się do obszaru metropolii 70 pozycji.

Pozytywnie natomiast należy ocenić wprowadzenie przez SKM biletów wg taryfy strefowej. Wzrost tempa sprzedaży biletów strefowych miejskich wskazuje na przyjęcie właściwych założeń taryfowych, adekwatnych do zachowań transportowych mieszkańców. Wprowadzenie taryfy strefowej przybliży ofertę SKM w Trójmieście do oferty organizatorów komunalnego transportu miejskiego i może stanowić początek ujednolicania taryf poszczególnych organizatorów transportu zbiorowego (SKM, ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i UM Wejherowo) oraz docelowo objąć także Pomorską Kolej Metropolitalną.

SKM, na podstawie wyników badań zachowań pasażerów, powinna dążyć do redukcji ofert cząstkowych i wprowadzenia jednolitej zasady taryfowej spójnej z taryfami organizatorów komunikacji komunalnej. Uproszczeniu taryfy nie będzie niestety sprzyjać rozbudowany i zróżnicowany katalog uprawnień do przejazdów ulgowych ustawowych. Postulaty zgłaszane od lat w tym zakresie władzom centralnym, wskazujące na barierę integracji transportu zbiorowego wynikającą z wielości i różnorodności ulg, nie znajdują niestety zrozumienia i wsparcia ze strony parlamentarzystów i urzędników ministerialnych.

Poza biletami emitowanymi przez SKM, w pociągach tego operatora honorowane są bilety PR i bilety metropolitalne Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej (MZKZG).

Wprowadzenie biletów metropolitalnych MZKZG jest próbą integracji taryfowo-biletowej pasażerskiego transportu zbiorowego na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej w obecnych uwarunkowaniach formalno-prawnych, które w znacznym stopniu tworzą bariery dla pełnej integracji. Jedną z barier są zasady finansowania działalności transportu kolejowego, polegające na dofinansowaniu działalności SKM z dwóch źródeł:

- Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego – dopłata do usług publicznych;
- budżetu państwa – refundacja utraconych przychodów z tytułu ulg ustawowych.

SKM, podejmując się realizacji usług przewozowych dla urzędu marszałkowskiego, przyjęła na siebie zobowiązanie honorowania biletów metropolitalnych (MZKZG). Ze względu na odmienny zakres i poziom ulg tych biletów, spółka nie może uzyskać refundacji od tej części ceny, którą można potraktować jako część biletu kolejowego (SKM). Roczną stratę z tego tytułu w 2013 r. SKM szacuje na ok. 5 mln zł. Niekorzystna sytuacja związana z finansowaniem SKM w zakresie honorowania biletu metropolitalnego¹³ skłoniła Zarząd spółki i MZKZG do wprowadzenia dodatkowej oferty wspólnego kolejowo-komunalnego biletu metropolitalnego – tzw. **biletu tandemowego**¹⁴, którego konstrukcja i zakres ulg umożliwia SKM uzyskanie refundacji utraconych przychodów z budżetu państwa. Oferta ta nie wpisuje się jednak całkowicie w przedstawione wyżej zasady budowania taryf i jest zdeterminowana przede wszystkim efektywnością ekonomiczno-finansową funkcjonowania SKM. Z punktu widzenia celów i efektywności integracji transportu zbiorowego rozwiązanie to powinno być więc uważane wyłącznie jako tymczasowe.

¹³ Udział biletów metropolitalnych w sieci organizatorów komunalnych wynosi od 5 do 16% w zależności od miasta, SKM szacuje udział biletów metropolitalnych w swoich pociągach na około 22%.

¹⁴ Handlowa nazwa tego biletu to „30+” (ważność biletu wyznaczają: odcinek 30 km SKM i sieć wszystkich organizatorów komunalnego transportu miejskiego (ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i UM Wejherowo).

4. Rola transportu kolejowego w obsłudze Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta po uruchomieniu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej

Rola SKM po uruchomieniu przewozów na linii PKM nie ulegnie zasadniczej zmianie. SKM w dalszym ciągu będzie pełnić funkcję „kręgosłupa komunikacyjnego metropolii – od Tczewa do Luzina. SKM powinna obsługiwać przede wszystkim podróże międzymiejskie oraz relatywnie długie przejazdy na obszarze Gdańska. Rola SKM jako podsystemu transportu zbiorowego w Metropolii Zatoki Gdańskiej jest zdeterminowana jej naturalnymi cechami:

- dużą prędkością komunikacyjną, wyższą niż w drogowej komunikacji komunalnej;
- większą odległością pomiędzy przystankami;
- wyższą niezawodnością;
- mniejszą dostępnością przestrzenną w porównaniu z komunikacją autobusową tramwajową i trolejbusową.

Doświadczenia w zakresie funkcjonowania SKM w Trójmieście w dotychczasowej formie organizacyjnej wskazują, że działalność spółki nie odpowiadała w dostatecznym stopniu zasadom polityki transportowej uchwalanej i realizowanej przez miasta i gminy położone w OMT. W największym stopniu różnice te przejawiały się w polityce taryfowej SKM, rozkładach jazdy i założeniach związanych z realizacją części zadań inwestycyjnych. Spółka, wykonując określone działania, podporządkowywała ich realizację przede wszystkim rynkowym celom i zobowiązaniom wynikającym ze struktury własnościowej, prowadząc do powstania tzw. luki jakościowej pomiędzy oczekiwaniami pasażerów a ofertą SKM. Doprowadziło to do substytuowania usług SKM w określonym stopniu przez ofertę komunalnego transportu miejskiego. Organizatorzy tego transportu, spełniając bowiem postulaty pasażerów w zakresie oczekiwanego poziomu bezpośredniość połączeń, częstotliwości, dostępności i wygody podróży, uruchamiali równoległe do trasy SKM połączenia autobusowe i wzbogacali ofertę komunikacji tramwajowej. Działania organizatorów komunalnego transportu miejskiego pogorszyły rynkowe warunki funkcjonowania SKM i doprowadziły do zmniejszenia jej udziału w przewozach.¹⁵ Podjęta w ostatnich latach współpraca organizatora kolejowego i organizatorów komunalnego transportu miejskiego, objęła przede wszystkim koordynację rozkładów jazdy SKM i komunalnego transportu miejskiego oraz wprowadzenie biletu metropolitalnego emitowanego przez MZKZG.

¹⁵ Udział SKM w realizacji podróży mieszkańców Gdyni, wg badań ZKM w Gdyni, zmniejszył się z 9% (1998 r.) do 6,5% (2013 r.).

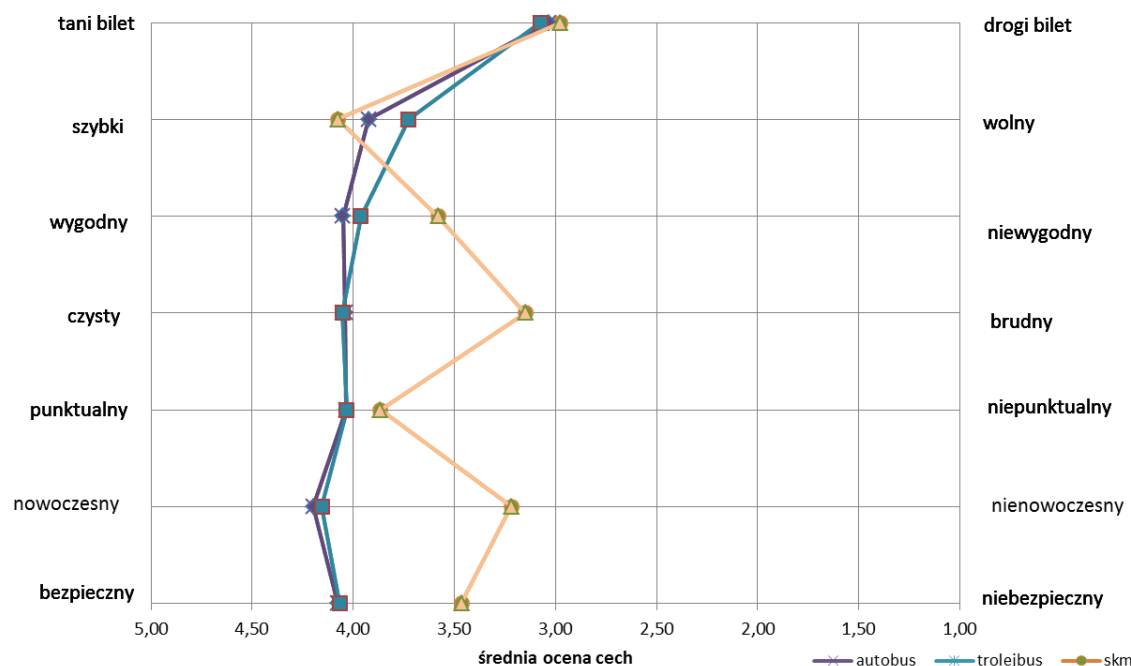
Zmiana obecnej roli SKM w transporcie zbiorowym w metropolii powinna prowadzić do wzrostu jej udziału w przewozach (w podziale zadań przewozowych). Realizacja funkcji „kręgosłupa” komunikacyjnego metropolii wymaga zapewnienia, oczekiwanego przez pasażerów, poziomu oferty przewozowej. W tym zakresie za podstawowe determinanty realizacji przewidywanej funkcji przez SKM należy uznać:

- pełnienie przez stacje i przystanki SKM funkcji nowoczesnych węzłów przesiadkowych, spełniających wymagania związane z dostępnością, oczekiwanym komfortem przesiadania się i oczekiwania;
- częstotliwość kursowania pociągów SKM i dobór składów adekwatny do wielkości popytu;
- oczekiwany przez pasażerów komfort jazdy w pociągach SKM;
- integrację taryfowo-biletową SKM, PKM i komunalnego transportu miejskiego;
- koordynację rozkładów jazdy SKM i komunalnego transportu miejskiego oraz PKM, po jej uruchomieniu;

Stacje i przystanki SKM powinny być przebudowywane w sposób prowadzący do maksymalnego, z technicznego punktu widzenia, skrócenia czasu potrzebnego na zmianę środka transportowego i zapewniający wymagane warunki oczekiwania na pociągi, przede wszystkim ochronę przed opadami atmosferycznymi i wiatrem. Stacje, przystanki i perony SKM w ostatnich latach podlegają modernizacji. Jednak nie wszystkie rozwiązania związane z ich przebudową zostały podporządkowane zasadom funkcjonalnym, co z pewnością przełoży się na ograniczenia popytu na danym rynku częściowym.

Przeniesienie części ruchu pasażerskiego średnicowego z transportu komunalnego do pociągów SKM wymaga zapewnienia oczekiwanej przez pasażerów częstotliwości kursowania pociągów. Częstotliwość kursowania SKM powinna być ustalona na podstawie badań zachowań transportowych mieszkańców i musi być ona na tyle wysoka, żeby bezwzględnie rekompensowała wydłużenie czasu podróży.

Modernizacja 21 składów SKM i plany zakupu nowych jednostek są działaniem właściwym prowadzącym do poprawy warunków podróży. Wyniki badań wskazują bowiem (2013 r.), że pod względem komfortu podróży oferta SKM wciąż odbiega od oczekiwań pasażerów i oferty przewoźników komunalnych (Rys. 14).



Rys. 14. Profil semantyczny jakości usług oferowanych przez SKM w Trójmieście i ZKM w Gdyni (2013 r.)

Źródło: *Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2013 r. Raport z badań ZKM w Gdyni*, Gdynia 2014 r.

Warto też zwrócić uwagę na wyniki badania przeprowadzonego przez firmę ARC Rynek i Opinia, które zostało zrealizowane w 2013 r. metodą CAWI (badania on-line) na reprezentatywnej pod względem wieku i płci próbie osób korzystających z komunikacji miejskiej w pięciu największych polskich miastach. W świetle uzyskanych wyników najlepsze zdanie na temat miejskiego transportu zbiorowego mają mieszkańcy metropolii trójmiejskiej i warszawskiej, którzy w skali od 1 (źle) do 5 (bardzo dobrze) swojemu miejskiemu transportowi wystawili ocenę 3,5. Respondenci w trakcie badania oceniali poszczególne rodzaje miejskiego transportu zbiorowego biorąc pod uwagę: punktualność, bezpieczeństwo, czystość, komfort podróżowania i częstotliwość. W całym badaniu najwyższą ocenę wśród środków transportu uzyskało metro w Warszawie – 4,2, tramwaj w Gdańsku – 3,7 oraz tramwaj w Krako-

wie i trolejbus w Gdyni – 3,6. Natomiast najniżej oceniono autobusy we Wrocławiu – 3,1 i trójmiejską SKM – na 2,8, przy czym SKM jako jedyna otrzymała ocenę poniżej 3¹⁶.

Zmodernizowane pociągi SKM (rys. 15) wyróżniają się zmienioną aranżacją przestrzeni pasażerskiej – zlikwidowano przedziały służbowe na końcach wagonów, drzwi wewnętrzne w przedsionkach zastąpiono krótkimi ścianami działowymi z przeszkleniem, co wywołuje efekt w postaci otwartej i bezpiecznej przestrzeni pasażerskiej, zamontowano nowe, wysokie ergonomiczne siedzenia, odporne na dewastację. Co bardzo istotne, współtwórcami nowej aranżacji pojazdów są mieszkańcy.



Rys. 15. Wagon zmodernizowanej SKM

Źródło: MZKZG.

Celem integracji taryfowo-biletowej w OMT powinno być umożliwienie zakupu biletu na wszystkie środki transportu zbiorowego lub określoną ich kombinację. Nie wdając się w tym miejscu w szczegóły oferty taryfowej zintegrowanego systemu transportu zbiorowego

¹⁶ <http://www.tvn24.pl/wroclaw,44/komunikacja-miejska-w-polsce-warszawa-najlepsza-wroclaw-narzeka,310273.html> [18.02.2015]

w metropolii, należy wyraźnie stwierdzić, że podniesienie roli SKM w przewozach wymaga wprowadzenia **pełnej integracji taryfowo-biletowej**, która charakteryzuje się: jednolitymi zasadami różnicowania cen (wg tzw. różniczki pionowej – długości podróży i poziomej – m.in. częstotliwości korzystania z usług transportu zbiorowego), prostotą i przejrzystością taryfy i dostępnością zakupu biletu. Integracja taryfowo-biletowa musi dawać pasażerowi wrażenie, że zarówno zakup biletu, jak i kupienie właściwego biletu nie stanowi żadnego problemu, a kombinacja cech transportu zbiorowego: punktualności, częstotliwości, bezpośredniości, dostępności i ceny, stanowi atrakcyjną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym.

Wymienione wyżej działania warunkują zmianę oferty przewozowej komunikacji komunalnej w sposób prowadzący do reorganizacji tras linii, zmiany charakteru części linii z zapewniających bezpośrednio połączenie na linie dowozowo-odwozowe do stacji i przystanków SKM i pełnej koordynacji rozkładów jazdy. Nie spełnienie tych warunków i wymuszenie zmian w ofercie przewozowej organizatorów komunalnych w sposób administracyjny, doprowadzi do pogorszenia jakości oferty transportu zbiorowego i obniżenia jego konkurencyjności w stosunku do transportu indywidualnego.

Trasa PKM (rys. 16) determinuje jej rolę w obsłudze rdzenia i całego OMT. Jej przebieg powoduje, że PKM powinna być traktowana jako podsystem transportu zbiorowego:

- do obsługi tzw. górnego tarasu części metropolii;
- zapewniający dogodną przesiadkę mieszkańcom województwa pomorskiego, przede wszystkim powiatu kartuskiego, w podróżach do i z metropolii;
- w obsłudze Portu Lotniczego im. L. Wałęsy.

O substytuowaniu przez PKM przewozów realizowanych samochodami osobowymi i innymi środkami transportu zbiorowego decydować będzie konkurencyjność oferty przewozowej kolei metropolitalnej, uwzględniająca hierarchię postulatów przewozowych mieszkańców. Znajomość rangi poszczególnych postulatów przewozowych ma podstawowe znaczenie, decyduje bowiem o tym, jakim elementom oferty przewozowej PKM należy nadać konkurencyjny charakter w pierwszej kolejności.

Wyniki badań marketingowych ZKM w Gdyni wskazują, że od kilkunastu lat niezmiennie do najważniejszych postulatów przewozowych należą w kolejności:

- bezpośredniość;
- punktualność;
- częstotliwość;

- dostępność;
- niski koszt.



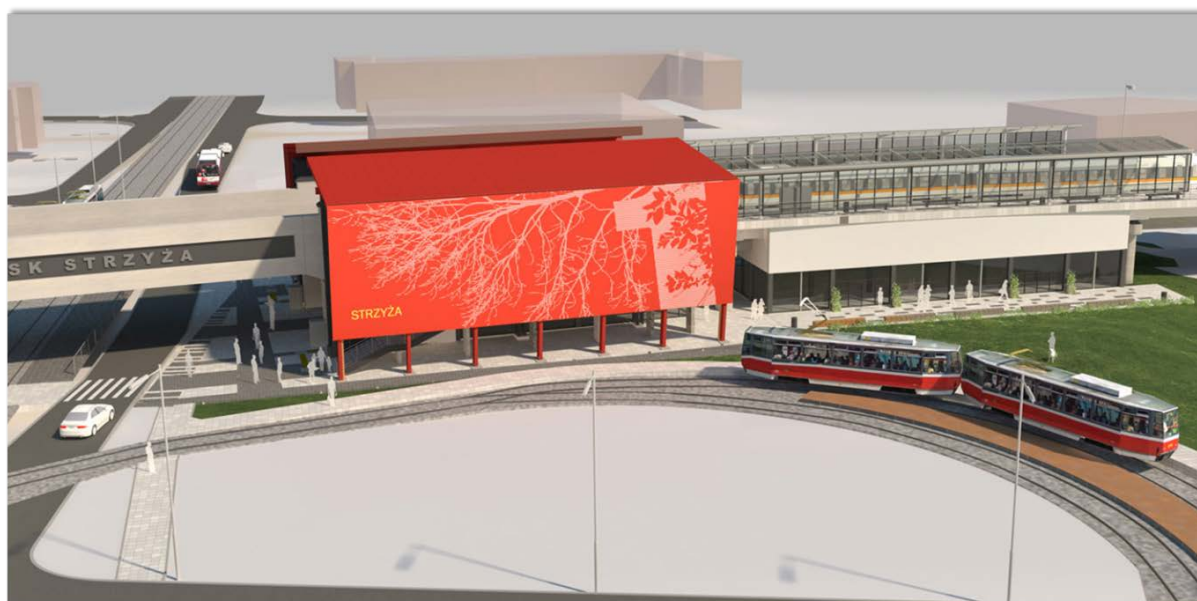
Rys. 16. Przebieg trasy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej na obszarze Trójmiasta

Źródło: Materiały PKM S.A.

Ranking postulatów stanowi istotną przesłankę, wskazującą, że oferta przewozowa PKM w pierwszej kolejności powinna charakteryzować się konkurencyjnością w przekroju czynników związanych z czasem podróży. W tym kontekście należy uwzględnić łączny czas realizacji danej podróży w relacji „drzwi-drzwi”, na który składają się:

- czas dojścia do przystanku;
- czas oczekiwania na pojazd;
- czas jazdy (wszystkimi pojazdami);
- ew. czas przesiadki (przejścia na przystanek i oczekiwania na drugi pojazd);
- czas dojścia z przystanku do miejsca docelowego.

Oferta przewozowa PKM charakteryzować się będzie mniejszą dostępnością przestrzenną w porównaniu do przejazdów realizowanych samochodem osobowym i miejskim transportem zbiorowym. Decyduje o tym przestrzenne rozmieszczenie przystanków PKM. Izochrony przystanków PKM, zlokalizowanych w rejonie dużych osiedli mieszkaniowych, wyznaczone akceptowalnym przez pasażerów czasem dojścia do przystanku, obejmują obszarowo marginalną część tych osiedli. Obniża to konkurencyjność podróży PKM dla tych mieszkańców, dla których odległość dojścia do przystanków jest większa niż 400 m. W tym kontekście za właściwe należy uznać budowanie przystanków PKM jako węzłów transportowych w rejonie dużych skupisk mieszkaniowych, w których zapewniona zostanie dogodna przesiadka pomiędzy różnymi środkami transportu zbiorowego oraz pomiędzy transportem zbiorowym i indywidualnym (samochodami osobowymi i rowerami) – rys. 17.



Rys. 17. Wizualizacja przystanku PKM Strzyża

Źródło: Materiały PKM S.A.

Funkcjonowanie przystanków PKM jako węzłów przesiadkowych zapewniających dogodną przesiadkę pomiędzy koleją i miejskim transportem zbiorowym należy uznać za podstawowy warunek pozwalający kształtować ofertę przewozową PKM w sposób konkurencyj-

ny w stosunku do obecnych rozwiązań. W tym celu PKM, w sensie funkcjonalnym, powinna stać się elementem transportu miejskiego Gdańska i Gdyni, tak aby pasażer nie odczuwał, że korzysta z odrębnego podsystemu, w którym obowiązują odrębne zasady organizacyjne.

Należy być świadomym, że konkurencyjność oferty PKM w zakresie czasu jazdy dla znacznej części mieszkańców także jest ograniczona – tabela 10.

Tab. 10. Porównanie czasów jazdy PKM i komunalnej komunikacji miejskiej oraz samochodem osobowym w wybranych relacjach

Wariant trasy	Przewidywany czas jazdy PKM [min]	Czas jazdy autobusem komunikacji regionalnej [min]	Korzyść dla pasażera PKM	Czas jazdy autobusem/trolejbusem/tramwajem komunikacji miejskiej [min]	Korzyść dla pasażera PKM	Czas jazdy samochodem osobowym [min]	Korzyść dla pasażera PKM
Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy - Gdynia Główna Dw. PKP	24			46	22	20	-4
Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy - Gdańsk Wrzeszcz Dw. PKP	22			24	2	15	-7
Rębiechowo-Gdańsk Wrzeszcz Dw. PKP	25	20	-5	30	5	18	-7
Rębiechowo-Gdańsk Słowackiego/Potokowa	17	15	-2	22	5	12	-5
Gdańsk Słowackiego/Potokowa-Gdańsk Wrzeszcz Dw. PKP	8	5	-3	8	0	4	-4
Gdańsk Osowa-Gdańsk Wrzeszcz Dw. PKP	29			36*	7	25	-4
Gdynia Buraczana-Gdańsk Wrzeszcz Dw. PKP	36			42*	6	30	-6
Gdańsk Osowa-Gdynia Główna Dw. PKP	20			46*	26	17	-3
Gdynia Buraczana-Gdynia Główna Dw. PKP	14			19	5	12	-2
Gdańsk Jasień - Gdańsk Główny Dw. PKP	18			22	4		
Gdańsk Jasień - Gdańsk Wrzeszcz Dw. PKP	13			32*	19		
Kościerzyna - Gdańsk Główny Dw. PKP**	87	85	-2			70	-17
Kartuzy - Gdańsk Gł Dw. PKP	65	51	-14			45	-20

* podano najkorzystniejsze połączenia z przesiadką
 ** po przedłużeniu trasy PKM do Gdańska Głównego

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów PKM S.A., ZKM w Gdyni i ZTM w Gdańsku.

Z porównania czasów jazdy w wybranych relacjach, przedstawionego w tabeli 10, wynika, że PKM oferuje korzystniejszą ofertę niż komunalny transport miejski. Wymiar tych korzyści będzie mniejszy po uwzględnieniu mniejszej dostępności przestrzennej PKM (dłuższy czas dojścia, czas przesiadki). Za niekonkurencyjną można natomiast uznać ofertę PKM w stosunku do oferty autobusów regionalnych i podróży realizowanych samochodem osobowym.

Zachęcanie pasażerów do korzystania z oferty PKM musi mieć wymiar rynkowy, a nie administracyjny. Oznacza to, że zmiana oferty przewozowej transportu zbiorowego, polegająca na zmianie (skróceniu) tras niektórych linii autobusowych i trolejbusowych i skierowaniu ich do przystanków PKM, nie może pogorszyć – w odczuciu pasażerów – obowiązującej obecnie oferty przewozowej. **Nieuwzględnienie potrzeb i preferencji transportowych pasażerów, przy wprowadzeniu zmian w ofercie przewozowej transportu zbiorowego spowoduje, że nie wybiorą oni podróży PKM jako alternatywy w stosunku do podróży**

własnym samochodem osobowym. W rezultacie założenia dotyczące zrównoważonego rozwoju transportu w województwie i metropolii nie zostaną zrealizowane.

Konkurencyjność oferty PKM dla podróży z regionu (powiat kartuski, kościerski) będzie związana z:

- czasem podróży;
- kosztem podróży;
- specyfiką potrzeb przewozowych.

Wobec ograniczonych możliwości kształtowania konkurencyjności oferty PKM w aspekcie czasu podróży, zdeterminowanej przebiegiem trasy tej kolei i przesiadkami, należy przyjąć założenie o konieczności wpisania systemu taryfowo-biletowego PKM w system taryfowy komunalnej komunikacji miejskiej w taki sposób, aby zagwarantować konkurencyjny poziom kosztów podróży tylko PKM lub z przesiadką na PKM, w stosunku do obecnie obowiązujących rozwiązań.

Można założyć, że konkurencyjność oferty PKM wzrastać będzie wraz ze wzrostem kongestii na drogach dojazdowych do metropolii: ul. Kartuskiej, ul. Słowackiego, ul. Chwaszczyńskiej. Poprawi to konkurencyjność PKM w stosunku do podróży realizowanych samochodem osobowym i autobusową komunikacją regionalną.

Konkurencyjność oferty PKM w stosunku do części podróży realizowanych do metropolii samochodami osobowymi jest i będzie ograniczona. Dotyczy to podróży realizowanych przez pracowników firm budowlanych samochodami w systemie tradycyjnym (własny samochód lub pojazd właściciela firmy) i car poolingu (podróże samochodem, gdy podróżujący wspólnie pokrywają koszt dojazdu – najczęściej paliwa). Ze względu na częste przewożenie w tych podróżach nie tylko pracowników, ale i narzędzi budowlanych, możliwość ich substytuowania ofertą transportu zbiorowego jest niewielka.

5. Integracja transportu kolejowego z pozostałym transportem publicznym w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta i regionie

5.1. Modelowe założenia integracji transportu publicznego w miastach i regionie

Integracja transportu publicznego w miastach i regionie może być realizowana poprzez:

- porozumienie biletowe;
- porozumienie taryfowe;
- powołanie organizatora na poziomie metropolii lub regionu.

Porozumienie biletowe polega na wzajemnym honorowaniu biletów przez organizatorów świadczących usługi na danym obszarze. Organizatorzy transportu honorują wówczas wzajemnie określone rodzaje biletów. Porozumienie takie może obejmować obszar, na którym usługi świadczy dwóch lub większa liczba organizatorów. Porozumienie biletowe może być zawierane pomiędzy gminami tworzącymi obszar aglomeracji lub regionu oraz pomiędzy zarządem (zarządami) transportu miejskiego, a przewoźnikami komunalnymi aglomeracji, funkcjonującymi w sposób niezależny od zarządu transportu miejskiego. W analogiczny sposób może być zawierane porozumienie biletowe pomiędzy organizatorem transportu miejskiego i transportu regionalnego.

Ta forma integracji realizowana w ramach transportu miejskiego może zakładać prowadzenie rozliczeń według określonego mechanizmu. W szczególnych przypadkach, gdy udział honorowanych biletów jest niewielki lub równomierny, w odniesieniu do każdej ze stron porozumienia, można zrezygnować z mechanizmu rozliczeń.

Rozliczenia finansowe pomiędzy organizatorami mogą mieć charakter jednostronny, bilateralny i wielostronny. Rozliczenia jednostronne będą występować w porozumieniach, w których honorowane są bilety tylko jednego organizatora we wszystkich pojazdach objętych integracją. Zakłada się wówczas refundowanie, stronom honorującym bilety określonego organizatora, utraconych przychodów własnych. Rozliczenia bilateralne lub wielostronne będą polegać na rozliczaniu między stronami zarejestrowanych przejazdów pasażerów z „obcymi” biletami. Rozliczenia te mogą mieć charakter clearingowy.

Rozliczenia finansowe pomiędzy stronami porozumienia mogą być realizowane poprzez:

- wykorzystanie biletu elektronicznego jako instrumentu rozliczeń;

- prowadzenie badań marketingowych;
- przyjęcie określonego mechanizmu, którego podstawą jest wielkość realizowanej pracy przewozowej lub liczba mieszkańców.¹⁷

Wykorzystanie biletu elektronicznego jako instrumentu rozliczeń pomiędzy stronami porozumienia biletowego wymaga zainstalowania w pojazdach czytników i wprowadzenia zasady każdorazowego rejestrowania się w systemie przy wejściu do pojazdu wszystkich pasażerów. Ze względu na uciążliwość tej czynności dla części pasażerów (osób starszych uprawnionych często do przejazdów bezpłatnych, pasażerów posiadających bilety okresowe o nielimitowanej liczbie przejazdów), za podstawę systemu rozliczeń można przyjąć wyniki badań marketingowych. Dobór próby badawczej, zgodnie z zasadami wnioskowania statystycznego, pozwala uzyskać wynik mieszczący się w założonym przedziale błędu statystycznego. Wyniki badań marketingowych mogą być także podstawą systemu rozliczeń przy wykorzystaniu klasycznych instrumentów pomiarowych. Najmniej precyzyjny jest mechanizm rozliczeń opierający się na kluczu udziału pracy przewozowej lub liczby mieszkańców.

Porozumienie biletowe jest stosunkowo łatwym mechanizmem integracji realizowanym w ramach transportu miejskiego. Znacznie trudniejsze jest objęcie nim przewozów transportu miejskiego i regionalnego. Jest to spowodowane zróżnicowanym zakresem i poziomem ulg obowiązujących w transporcie lokalnym i regionalnym oraz zasad refundacji utraconych przychodów z tytułu ich stosowania.

Porozumienia taryfowe są umowami zawieranymi w celu ujednoczenia całości lub części regulacji taryfowych przez pomioty posiadające kompetencje decyzyjne w zakresie transportu zbiorowego. Porozumienia taryfowe są stosowane w sytuacji zachowania odrębności podmiotów uczestniczących w porozumieniu.¹⁸

Porozumienie taryfowe w wersji minimum najczęściej oznacza wprowadzenie zintegrowanego biletu uprawniającego do podróży środkami transportu więcej niż jednego organizatora (porozumienie biletowe). W wersji maksimum porozumienie taryfowe polega na wprowadzeniu wspólnej taryfy o jednolitych cenach za usługi i ujednoczonym zakresie ulg i uprawnień do przejazdów bezpłatnych.

W porozumieniu taryfowym określa się zakres integracji, który może:

¹⁷ K. Grzelec, H. Kołodziejcki, M. Wołek, O. Wyszomirski: *Integracja taryfowo-biletowa jako pierwszy etap integracji transportu zbiorowego w aglomeracji gdańskiej*. „Transport Miejski i Regionalny” 2006, nr 1, s. 19.

¹⁸ G. Dydkowski: *Porozumienia taryfowe jako narzędzie integracji transportu zbiorowego na przykładzie aglomeracji katowickiej*. [W:] „Transport”, z. 52, II Konferencja Naukowo-Techniczna. „Systemy transportowe. Teoria i praktyka”. Wydawnictwo Politechniki Śląskiej. Gliwice 2004, s. 142.

- obejmować wybrane lub wszystkie rodzaje biletów i ulg (pełna integracja) uprawniających do podróżowania środkami transportu różnych organizatorów;
- upoważniać, na podstawie zintegrowanych biletów, do korzystania z wybranych usług (linii, tras) więcej niż jednego organizatora na obszarze objętym integracją;
- upoważniać, na podstawie zintegrowanych biletów, do korzystania z wszystkich usług (linii, tras) więcej niż jednego organizatora na obszarze objętym integracją.

Zasady rozliczeń w ramach integracji taryfowej są takie same jak w integracji biletowej w systemie bilateralnym lub wielostronnym.

Wprowadzenie integracji taryfowej w wersji minimum jest stosunkowo łatwe w transporcie miejskim ze względu na podobieństwo obowiązujących ulg i zwolnień w opłatach. Ważnym aspektem o znaczeniu politycznym jest możliwość funkcjonowania w niezmiennym zakresie taryf obowiązujących na obszarach poszczególnych gmin objętych ograniczonym porozumieniem taryfowym. Jest to istotne w aglomeracjach, w których część samorządów nie wyraża zainteresowania przekazaniem prawa do uchwalania taryf do innej jednostki (np. związku komunalnego). W rezultacie równocześnie mogą funkcjonować taryfy gminne i taryfa aglomeracyjna (zintegrowana).

Podobnie jak w przypadku integracji biletowej, ten wariant trudno jednak zastosować w odniesieniu do integracji taryfowej obejmującej transport miejski i regionalny oraz kolejowy miejski. Zróżnicowany zakres ulg i prawa do przejazdów bezpłatnych oraz funkcjonujące zasady refundacji utraconych przychodów powodują, że objęcie integracją taryfową biletów ulgowych jest w obecnych uwarunkowaniach formalno-prawnych trudne do realizacji. Wprowadzenie ujednoliconej taryfy wg zasad obowiązujących w komunalnym transporcie miejskim prowadzi do utraty prawa do refundacji ulg ustawowych dla przewoźników regionalnych i kolejowych z budżetu państwa. Natomiast przyjęcie taryfy obowiązującej w transporcie regionalnym lub kolejowym wymagałoby stosownych zmian w uchwałach rad gmin, co jest mało realne ze społecznego i politycznego punktu widzenia.

Porozumienia taryfowe mogą, ale nie muszą być wstępem do pełnej integracji transportu miejskiego i regionalnego. Wskazuje się na możliwość występowania następujących uwarunkowań:¹⁹

- trwałą różnorodność systemów zintegrowanych tylko wspólną taryfą i biletami, mającą swój wyraz w mocno zróżnicowanych kosztach, co uniemożliwia dalszą integrację;

¹⁹ G. Dydkowski, R. Tomanek: *Metody integracji taryfowej w komunikacji miejskiej*. Raport z badań naukowych zrealizowanych w Akademii Ekonomicznej w Katowicach. UZP, Katowice 1995, s. 31.

- podobieństwo zintegrowanych wspólną taryfą i biletem systemów czyni z tego typu integracji etap przejściowy do pełnej integracji;
- podobieństwo systemów pozwala na bezpośrednią, pomijającą etap wstępny pełną integrację.

Porozumienie taryfowe jest obecnie realizowane na obszarze MZKZG. Utworzony w 2008 r. Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, który tworzy 14 gmin, jest emitentem biletu metropolitalnego, honorowanego przez trzech organizatorów komunalnego transportu miejskiego, SKM i PR. Ze względu na brak możliwości uzyskania refundacji ulg dla przewoźnika kolejowego (SKM), w 2014 r. wprowadzono tzw. bilet 30+²⁰, składający się z biletów: kolejowego i komunalnego transportu miejskiego. Konstrukcja tego biletu umożliwia SKM uzyskiwanie refundacji ulg, wprowadza jednak zróżnicowanie w poziomie ulg dla pasażerów w części kolejowej i komunalnej (autobusy miejskie, tramwaje, trolejbusy). Bilet 30+ jest więc de facto zbudowany wg zasad integracji biletowej.

Powołanie organizatora na poziomie metropolii lub regionu jest drogą do **pełnej** integracji taryfowo-biletowej i funkcjonalnej transportu publicznego. Wspólny dla metropolii lub regionu zarząd transportu publicznego powinien realizować następujące funkcje organizatorskie:

- badanie rynku transportu publicznego;
- projektowanie rozwoju transportu publicznego;
- opracowywanie rozkładów jazdy;
- zawieranie umów z przewoźnikami na świadczenie usług przewozowych i realizacja płatności za świadczone usługi przewozowe;
- bieżący nadzór nad ruchem i regulacja ruchu pojazdów transportu publicznego;
- kontrola realizacji umów pod względem ilościowym i jakościowym;
- emitowanie biletów;
- sprzedaż biletów za usługi transportu publicznego;
- kontrola biletów;
- organizację węzłów przesiadkowych i utrzymywanie przystanków;
- przygotowywanie i udostępnianie informacji o funkcjonowaniu transportu publicznego;
- promocja usług transportu publicznego.

²⁰ 30+ oznacza, że bilet jest ważny na 30 km odcinku trasy SKM i (plus) w sieci komunalnego transportu miejskiego (wszystkie autobusy trolejbusy i tramwaje).

Zakres przestrzenny działalności organizatora może obejmować: obszar metropolii, OMT lub inny, stosownie do zawartych umów i porozumień. Uwzględniając uwarunkowania organizacji i zarządzania transportem publicznym w OMT, zwłaszcza związane z funkcjonowaniem odrębnych organizatorów komunalnego transportu miejskiego, jako modelowe rozwiązanie można potraktować utworzenie zarządu transportu publicznego w oparciu o MZKZG, który powinien przejąć od organizatorów wszystkie wymienione wyżej funkcje. Możliwe jest pozostawienie dotychczasowych struktur w Gdańsku i Gdyni (ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni) jako oddziałów terenowych MZKZG o określonej autonomii w zakresie kształtowania sieci transportu publicznego na obszarze tych miast. Wszystkie pozostałe zadania powinny być realizowane wyłącznie na poziomie związku.

Organizator transportu publicznego w OMT powinien zatrudniać przewoźników (operatorów) do realizacji usług przewozowych. Ze względu na zatrudnianie własnych, komunalnych przewoźników, miasta tworzące MZKZG powinny mieć prawo określania zakresu takich przewozów w powiązaniu z wysokością dopłaty do usług transportu publicznego. Poza przewoźnikami obecnie zatrudnianymi przez organizatorów komunalnego transportu miejskiego (3 przez ZTM w Gdańsku, 7 przez ZKM w Gdyni i 1 przez UM Wejherowo), organizator transportu publicznego powinien kontraktować SKM i operatora PKM. Będzie się to wiązać z przejściem od tych podmiotów wymienionych wyżej funkcji organizatorskich, przede wszystkim w zakresie sprzedaży biletów i pozostawieniem tych funkcji, których realizowanie wymaga dysponowania określonymi uprawnieniami w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego.

Wszyscy przewoźnicy (operatorzy) zatrudniani przez organizatora transportu publicznego powinni być kontraktowani na podstawie tzw. umów brutto. Ich wynagrodzenie powinno być uzależnione wyłącznie od zakontraktowanej i zrealizowanej pracy eksploatacyjnej. Przychody z biletów powinny stanowić przychód organizatora transportu. Taki sposób kontraktowania usług umożliwi wprowadzenie pełnej integracji taryfowo-biletowej.

W obecnych uwarunkowaniach formalno-prawnych integracja taryfowo-biletowa przez organizatora transportu publicznego spowoduje, tak jak to przedstawiono wyżej, konieczność zwiększenia gminnych dopłat budżetowych do transportu publicznego przeznaczonych z jednej strony na pokrycie niezrefundowanych przez budżet państwa ulg w transporcie kole-

jowym (SKM i PKM) oraz zmniejszenia przychodów w związku z wprowadzeniem atrakcyjnych cenowo biletów zintegrowanych.²¹

5.2. Zintegrowane taryfy w transporcie publicznym w obszarach metropolitalnych i regionach

Rodzaje taryf

Metropolizacja oraz regionalizacja systemu transportu publicznego postępuje w wyniku integracji, w tym integracji taryfowej. W efekcie tych procesów system transportowy powiększa się, a w szczególności wydłużają się podróże, co oznacza celowość wykorzystania pionowego różnicowania cen (czyli w zależności od „ilości” zakupionej usługi transportowej)²². Tym samym na takich obszarach rzadkością staje się taryfa jednolita (stała). Organizatorowi transportu publicznego na obszarze metropolitalnym pozostają do wyboru następujące taryfy:

- odcinkowa-odległościowa, w warunkach miejskich zwykle uzależniająca wzrost opłaty od liczby przystanków, które dzieli początek i koniec podróży,
- odcinkowa-czasowa, gdzie opłata zależy do czasu trwania podróży (mowa tu jednak o taryfie, gdzie bilety dotyczą podróży krótszych niż godzina i odcinki czasowe mają zasięg kilkudziesięciominutowy),
- strefowa, kiedy to wzrost opłaty zależy od ilości lub rodzajów stref, w których realizowane są podróże.

Masowość transportu publicznego na obszarach metropolitalnych oznacza, że stosowanie taryfy jest silnie uzależnione od uwarunkowań systemu dystrybucji. Wprowadzanie biletów na nowoczesnych nośnikach, w tym zwłaszcza kart miejskich, pozwala przewycięzać ograniczenia dystrybucji biletów, jednak nie oznacza to, że system można dowolnie komplikować – głównie ze względu na percepcję pasażerów, ale też i kontrolę biletów. Poszczególne rodzaje taryf cechują się w tym zakresie zróżnicowanymi właściwościami (wynikają one

²¹ Zmniejszenie przychodów występuje w każdym z trzech omawianych przypadków integracji, w sytuacji gdy ceny biletów zintegrowanych są niższe niż suma cen odpowiednich biletów oferowanych przez transport niezintegrowany. Co prawda integracja taryfowa może wygenerować, w rezultacie relatywnego obniżenia cen biletów zintegrowanych, dodatkowy popyt, to niska elastyczność cenowa popytu w publicznym transporcie pasażerskim powoduje, że jest on procentowo dużo niższy (z reguły na poziomie 10-20%) od spadku ceny w wyniku integracji. Ponadto, dodatkowy popyt generowany jest z reguły w segmencie pasażerów kupujących bilety okresowe o nie limitowanej liczbie przejazdów – nie tworzy więc dodatkowych przychodów.

²² Jest to tzw. naturalny system taryfowy – w odróżnieniu od wartościowego, podstawą różnicowania cen jest (lepiej lub gorzej odwzorowany) koszt usługi przewozowej. W systemie wartościowym układem odniesienia różnicowania jest przedmiot przewozu.

głównie z tego, że bilety w transporcie publicznym nabywane są przez pasażerów, a opłata za usługę pobierana jest ex-ante):

- taryfa odcinkowa-odległościowa wymaga od pasażera znajomości relacji, w której podróżuje (w tym liczby przystanków), w przypadku dużego udziału podróży fakultatywnych, w tym ruchu turystycznego, rodzi to poważne komplikacje; błędy popełniane przy zakupie biletów nie tylko powodują spadek przychodów, ale też są źródłem sporów z kontrolerami biletów, co w przypadku turystów przynosi szkody wizerunkowe, a w efekcie też finansowe dla metropolii; inną wadą biletów w tej taryfie jest ograniczona możliwość stosowania korespondencyjności (przesiadkowości),
- taryfa odcinkowa-czasowa jest dość prosta, jednak i tu, w przypadku podróży fakultatywnych (w tym ruchu turystycznego), pasażer ma problem z oceną, jaki bilet powinien zakupić, co więcej, w warunkach kongestii możliwe jest przekroczenie czasu ważności biletu,
- taryfa strefowa, wymaga od pasażera znajomości zasięgu biletu, co też jest komplikacją, jednak jeśli chodzi o taryfy odwołujące się do kryterium przestrzeni (strefowa i odcinkowa-odległościowa), wydaje się ta przeszkoda mniej uciążliwa niż w przypadku taryfy odcinkowej-odległościowej.

Ważną kwestią jest kompatybilność systemu biletowego dla przejazdów okazjonalnych (bilety jednorazowe) i regularnych (bilety okresowe). W przypadku taryfy **odcinkowej-odległościowej i odcinkowej-czasowej** system biletów okresowych opartych na zależności odcinkowej komplikuje się do tego stopnia, że nieuchronne jest stosowanie biletów elektronicznych. W przypadku sztywnych, zdefiniowanych wcześniej rodzajów biletów okresowych, taryfy te mogą mieć negatywny wpływ na kształtowanie się zrównoważonej mobilności poprzez zakup biletów dostosowanych do potrzeb obligatoryjnych i częstsze korzystanie z samochodu w przypadku podróży fakultatywnych. **Takie doświadczenia powodują, że zdecydowanie najczęściej w metropoliach europejskich stosowana jest taryfa strefowa – zarówno dla biletów okazjonalnych, jak i okresowych.**

Sposoby realizacji integracji taryfowej

Integracja taryfowa może być osiągnięta poprzez:

- honorowanie biletów innych organizatorów;
- wprowadzanie biletów integracyjnych;
- rozszerzenie na nowe obszary/podsystemy transportowe metropolitalnego systemu taryfowego.

Honorowanie biletów innych organizatorów ma ograniczony zasięg, dotyczy zwykle sytuacji unikatowych i czasowo ograniczonych. Polega na dopuszczeniu przejazdu osób z biletem innym niż bilet danego organizatora transportu. Jest to proste rozwiązanie, ale nie zwykle trudne do objęcia systemem rozliczeń i odrzucane w przypadku większych potoków pasażerskich.

Bilety zintegrowane mogą przybierać postać dodatkowego systemu biletowego, mogą też dotyczyć rozproszonych inicjatyw (np. dominujący organizator plus kolej regionalna). W przypadku systemu biletów zintegrowanych można dostrzec następujące problemy utrudniające rozwój systemu:

- problem systemu rozliczeń (podziału) i związany z nim problem dofinansowywania biletów zintegrowanych;
- problem substytucyjności oferty zintegrowanej i związany z tym opór organizatorów/operatorów.

Korzyści integracji taryfowej dość trudno oszacować, tymczasem bilet zintegrowany (łączony), jak już stwierdzono, musi przynieść dochód przynajmniej dwóm organizatorom, oznacza to konieczność podziału przychodu ze sprzedaży biletu. Bezpieczne, z punktu widzenia akceptacji podziału przychodów, ustalanie ceny biletu zintegrowanego ma swoje granice popytowe, dlatego w przypadku takich inicjatyw organizatorzy oczekują wsparcia władz publicznych, zainteresowanych integracją i płynącymi z niej korzyściami (zwłaszcza w obszarze równoważenia mobilności i systemu transportowego). Doświadczenia aglomeracji katowickiej pokazują, że cofnięcie wsparcia prowadziło do rezygnacji z biletów zintegrowanych – tak stało się z funkcjonującym w latach 2002-2004 biletem ATP, który łączył przejazdy kolejami regionalnymi i transportem publicznych organizowanym w aglomeracji. System był finansowany przez Urząd Marszałkowski²³. Co do samego podziału przychodów organizatorów z biletu zintegrowanego, należy zwrócić uwagę na trudność doboru akceptowalnego klucza podziału przychodów. Wypracowanie trwałego narzędzia wymaga dużego wysiłku, zwykle też regularnego prowadzenia badań marketingowych.

Substytucyjność oferty zintegrowanej wobec oferty poszczególnych organizatorów ma miejsce zwłaszcza w przypadku systemu biletów zintegrowanych. Ponieważ przychody z biletów własnych w całości trafiają do poszczególnych organizatorów, to w naturalny sposób alternatywny system biletów zintegrowanych (metropolitalnych czy regionalnych) traktują oni jako swego rodzaju konkurencję i zagrożenie finansowe. Skłonność do akceptacji rośnie

²³ <http://www.wpk.katowice.pl/?itemid=1649>, 01-11-2014.

w przypadku zapewnienia dodatkowego finansowania oraz kiedy udział przewozów w systemie zintegrowanym jest wyraźnie mniejszy od przewozów realizowanych odrębnie przez organizatorów. Należy też zauważyć, że równoległe funkcjonowanie systemu zintegrowanego i systemów poszczególnych organizatorów ma wpływ na zachowania transportowe. W szczególności prowadzi to do utrwalenia się dwóch segmentów rynkowych – podróży metropolitalnych (zintegrowanych) i podróży wewnętrznych (poszczególnych organizatorów). Separację segmentów zapewnia cena, wyższa w przypadku systemu biletów zintegrowanych.

Metropolitalny system taryfowy, to rozwiązanie powszechne w metropoliach europejskich. Jednolite rozwiązanie cechuje się wieloma zaletami, wadą jest utrudnienie lokalnego dostosowywania taryf zgodnie z preferencjami transportowymi na danym obszarze metropolii (regionu). Do podstawowych zalet metropolitalnego systemu taryfowego można zaliczyć:

- uproszczenie systemu – mniej rodzajów biletów, a poprzez to ułatwienie korzystania z transportu publicznego;
- integrację ograniczającą substytucję poszczególnych sub-systemów w metropolii;
- bodźcowe oddziaływanie na wzrost ruchliwości z wykorzystaniem transportu publicznego.

Wprowadzenie metropolitalnego systemu taryfowego wydaje się niemożliwe bez jednolitego zarządzania przynajmniej samymi taryfami w skali metropolii. W szczególności takie zarządzanie może być prowadzone (alternatywnie):

- w ramach jednego, metropolitalnego zarządu transportu;
- w ramach metropolitalnego „zarządu taryf”.

Pierwsze z rozwiązań ma charakter kompleksowy. Zakłada się, że jednostka tego typu, w imieniu władz publicznych metropolii (czy regionu) w pełni zarządza systemem transportu publicznego, w tym taryfami, które są narzędziem zarówno kształtowania zachowań transportowych, jak i źródłem przychodów systemu transportu publicznego. W takim przypadku zbędni stają się lokalni organizatorzy, a operatorzy funkcjonują w systemie kosztów brutto (otrzymują stawki za wykonaną pracę eksploatacyjną), albo w systemie kosztów netto (otrzymują dopłatę pozwalającą na pokrycie części kosztów pracy eksploatacyjnej, przy określonej przez organizatora taryfie).

W drugim rozwiązaniu jednostka metropolitalna kształtuje jedynie taryfy, wpływy ze sprzedaży biletów kierując wg ustalonych zasad do poszczególnych organizatorów (także tych, którzy są jednocześnie operatorami). Rola organizatorów zostaje sprowadzona do zarządzania rynkiem operatorskim, oraz kształtowania oferty przewozowej zgodnie z potrzebami

i środkami na sfinansowanie kosztów pracy eksploatacyjnej. Rozwiązanie to rozrywa związek taryfy z pozostałymi instrumentami zarządzania systemem transportowym. Trudno uznać je za optymalne, jednak należy wskazać, że takie rozwiązanie funkcjonuje w aglomeracji katowickiej od 2004 roku i ma cechy trwałości. Otóż największy organizator (Komunikacyjny Związek Komunalny GOP w Katowicach) zawarł porozumienie z Międzygminnym Związkiem Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach, na mocy którego drugi z organizatorów przekazał całość spraw taryfowych do KZK GOP, w zamian otrzymuje ustaloną część wpływów ze sprzedaży biletów. Rozwiązanie zapewniło integrację i ma charakter trwały, jednak należy zastrzec, że MZKP ma jedynie kilkuprocentowy udział w przychodach ze sprzedaży biletów w aglomeracji, a KZK GOP to organizator, który pełni funkcję „zarządu taryfowego” równoległe z funkcją organizatora dla swojego obszaru działania. Zatem choć przykład jest interesujący, to jednak nosi znamiona specyficznego rozwiązania lokalnego, które trudno przenieść do innych warunków lokalnych, zwłaszcza jeśli organizatorów miałyby być więcej niż dwóch.

Efektywność rozwiązań taryfowych i finansowanie

W obszarach metropolitalnych oraz w układzie regionalnym różnicowanie cen pozwala na uzyskanie wyższych przychodów ze sprzedaży biletów. Decyzja o różnicowaniu oznacza konieczność wyboru systemu taryfowego oraz określenie jego struktury i następnie progresji stawek w poszczególnych przedziałach cenowych (zbyt niska progresja niweczy efekt dochodowy, za wysoka jest czynnikiem zwiększającym nie tylko opór przy wprowadzaniu taryfy, ale też sprzyja próbom zaniżania lub unikania opłat przez pasażerów).

Porównanie efektywności poszczególnych rozwiązań taryfowych może mieć tylko i wyłącznie charakter ogólny i pośredni – na podstawie doświadczeń innych metropolii. Na podstawie badań przeprowadzonych w latach 2005-2007 w największych miastach Europy²⁴ można zauważyć, że taryfy odcinkowe stosowane są zupełnie marginalnie (głównie w Polsce, Czechach i Słowacji), dominuje natomiast taryfa strefowa. Z doświadczeń polskich można wysnuć twierdzenie, że zwłaszcza taryfa odcinkowa-czasowa cechuje się niższą efektywnością przychodową, szczególnie w sytuacji, kiedy poszczególne odcinki czasowe są krótkie. Powoduje to nie tylko niezawinione przez pasażerów kupowanie tańszych biletów, ale też proceder świadomego zaniżania opłaty (głównie poprzez opóźnianie skasowania biletu). Do tego dochodzi problem kompatybilności biletów okazjonalnych i okresowych. Jeśli stosuje się

²⁴ *Ceny transportu miejskiego w Europie*, red. R. Tomanek, Wyd. Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2007.

równolegle innego rodzaju rozwiązania taryfowe (np. bilety jednolite ważne w centralnym obszarze metropolii, albo bilety odcinkowe-odległościowe), tym bardziej ocena efektywności tej taryfy jest utrudniona, a już uogólnianie natrafia na poważne przeszkody. Tym niemniej, tak samo trudno bronić twierdzenia o wyższej efektywności taryfy odcinkowej-czasowej.

Kiedy mowa o efektywności rozwiązań taryfowych należy zwrócić uwagę nie tylko na przychody, ale też na koszty stosowania poszczególnych rozwiązań taryfowych. Jeśli system taryfowy nie jest w pełni oparty na biletach elektronicznych, to systemy bardziej złożone, wymagające tradycyjnego nośnika oraz sprzedawane w masowych systemach dystrybucyjnych generują także wyższe koszty. W szczególności dotyczy to złożonych systemów mieszanych oraz rozbudowanych systemów odcinkowych.

Finansowanie zintegrowanych systemów biletowych może polegać na:

- publicznym dofinansowywaniu biletów integracyjnych, w szczególności polegającym na uzupełnieniu przychodu poszczególnych organizatorów do poziomu jaki miałyby miejsce w przypadku sprzedaży biletu własnego danego organizatora;
- dodatkowym dofinansowaniu integracji taryfowej (lub szerzej) mającym na celu skłonienie organizatorów do wprowadzenia systemu biletu metropolitalnego.

W obydwu przypadkach konieczne jest wskazanie, kto będzie dofinansowywał bilety zintegrowane i wg jakich zasad. Jeśli dofinansowaniu podlega jedynie bilet lub system biletów zintegrowanych (a zatem organizatorzy mają też własne bilety), to zwykle jest to niewielka część ogółu sprzedawanych biletów, zatem też i środki na dofinansowanie integracji taryfowej są znacznie niższe niż w przypadku pełnej integracji. W warunkach metropolii policentrycznej można w takiej sytuacji stosować różne klucze podziału kosztów takiego rozwiązania – mogą to być klucze ludnościowe, przestrzenne, dochodowe, transportowe (praca eksploacyjna), a także mieszane. Biorąc pod uwagę charakter biletu integracyjnego uzasadniony wydaje się zwłaszcza klucz ludnościowy, ewentualnie z uwzględnieniem ruchu turystycznego. Warto też rozważyć klucze dochodowe (oparte na strukturze dochodów jednostek samorządu terytorialnego), a także mieszane ludnościowo-dochodowe.

Przykłady zintegrowanych taryf (polskie i zagraniczne)

Polska

Taryfy miejskiego transportu publicznego w Polsce przeszły na przestrzeni ostatnich 25 lat daleko idące zmiany. O ile początkowo standardem była taryfa jednolita (stała), to obecnie

widoczne jest duże zróżnicowanie. Do podstawowych kierunków zmian taryf w Polsce można zaliczyć:

- wprowadzanie do obowiązującej taryfy jednolitej (albo strefowej) biletów opartych na taryfie odcinkowej (czasowej lub odległościowej /zwykle określanej liczbą przystanków), zmiany te dotyczą głównie biletów jednorazowych (okazjonalnych),
- poszerzanie zasady korespondencyjności (prawa realizowania przesiadek bez dopłaty).

Bardzo często w opinii przedstawicieli władz samorządowych taryfa odcinkowo-czasowa wydaje się być „bardziej sprawiedliwa”. Tymczasem w warunkach nieciągłej kongestii na obszarach zurbanizowanych nie tylko, „sprawiedliwość” tej taryfy budzi uzasadnione wątpliwości, ale też i jej dochodowość, o czym była mowa już wcześniej. Trzeba tu dodać, że taryfa ta jest rzadko stosowana w Europie²⁵, a także to, że często mylona jest z innymi taryfami z określonym czasem ważności biletu korespondencyjnego.

W Polsce w metropoliach widoczny jest proces komplikowania taryf. Coraz częściej stosuje się kilka systemów taryfowych (Warszawa, Poznań, GOP). Sprzyjają temu systemy biletów elektronicznych, które ułatwiają multiplikowanie taryf. W rezultacie coraz trudniej zidentyfikować jaki faktycznie system taryfowy jest tam stosowany. Dominującą taryfą w segmencie biletów okazjonalnych jest taryfa odcinkowa-czasowa, której czasem towarzyszy taryfa jednolita oraz strefowa. Bilety okresowe zwykle mają postać biletów strefowych albo jednolitych trasowanych (czyli ograniczonych do konkretnej trasy). Przegląd taryf stosowanych w aglomeracjach w Polsce nasuwa wniosek, że rośnie ich złożoność, jednocześnie trudno znaleźć jakiegokolwiek uzasadnienie dochodowe do tych zmian. Wydaje się wręcz, że są one dostosowywane do potrzeb grup konsumentów oraz odpowiadają na potrzeby grup interesu politycznego. Mają też zapisany obraz historycznych zmian systemów taryfowych poszczególnych aglomeracji i metropolii.

Integracja taryfowa w poszczególnych metropoliach jest mocno zaawansowana jeśli chodzi o zasięg przestrzenny, gorzej sytuacja wygląda, jeśli chodzi o integrację międzysystemową (np. z transportem kolejowym). W obszarach metropolitalnych obowiązuje jeden system biletowy, którego zasięg nie zawsze obejmuje całość różnie definiowanego terenu metropolii, jednak można uznać, że procesy przestrzennej integracji metropolitalnej zostały wszędzie mocno zaawansowane z wyjątkiem metropolii trójmiejskiej i (choć w mniejszej skali) GOP. Jednak w GOP, poza systemem zintegrowanym, znajdują się nieliczne linie wjazdowe z kierunku Tychów i Jaworzna, oraz na mniejszą skalę z obszaru aglomeracji rybnickiej, za-

²⁵ Ibidem, s. 67-71.

tem można mówić o istotnym zaawansowaniu procesów przestrzennej integracji taryfowej w oparciu o jeden system taryfowy. W metropolii trójmiejskiej funkcjonuje system biletów zintegrowanych – równoległy do systemów biletowych poszczególnych organizatorów (na taką skalę jest to rozwiązanie unikatowe). Jeśli chodzi o integrację międzysystemową, to przykładów takich rozwiązań jest znacznie mniej, z reguły mają one charakter efemeryczny i przyjmują postać albo honorowania biletów jednego z organizatorów, albo biletów zintegrowanych. Rozwiązania tego typu w największym stopniu są zaawansowane w metropoliach trójmiejskiej i warszawskiej.

Europa

W odróżnieniu od doświadczeń polskich, w innych krajach europejskich powszechne jest upraszczanie taryf i stosowanie taryf jednolitych oraz strefowych, do rzadkości należą przypadki stosowania taryfy odcinkowej. Trzeba tu od razu zastrzec, że stosowanie czasowej ważności biletów (zwykle godzina lub więcej) nie oznacza, że jest to taryfa odcinkowa-czasowa. Wprowadzenie biletów 1-godzinnych ma umożliwić korespondencyjność taryfy.

Wśród doświadczeń zagranicznych w kształtowaniu taryf miejskiego transportu zbiorowego warto zwrócić uwagę na następujące tendencje:

- wprowadzanie biletów dla tzw. krańcowych klientów,
- poziome różnicowanie cen.

Bilety dla krańcowych klientów mają za zadanie zwiększyć zainteresowanie transportem publicznym tych, którzy do tej pory korzystali z rowerów lub odbywali podróże piesze. Takie bilety zwiększają popyt na usługi transportu publicznego, także wtórnie mogą pozytywnie wpływać na wzrost zapotrzebowania na dłuższe podróże. Bilety tego typu mają zazwyczaj charakter biletów odcinkowych-odległościowych (1-3 przystanki) i są spotykane m.in. w Niemczech. W Polsce próbuje się w tym celu stosować (jako dodatkowe w taryfie) bilety odcinkowe-czasowe na krótkie odcinki czasu. Nie jest to jednak dobre rozwiązanie, zwłaszcza jeśli są to bilety umożliwiające przesiadki. W takiej sytuacji powstaje ryzyko spadku przychodów.

Źródłem dobrych praktyk mogą być dość rozwinięte przykłady różnicowania poziomego cen – w oparciu o rozwiązania zbliżone do taryf wartościowych. Tego typu podejście jest widoczne zwłaszcza w przypadku biletów okresowych²⁶. Najczęściej w różnicowaniu poziomym wykorzystuje się kryterium częstości zakupu usługi – większa częstość wiąże się

²⁶ Ibidem, s. 71-79.

z dyskontem cenowym. Przykładem takich rozwiązań są karnety biletowe zastępujące bilety jednorazowe (stosuje je m.in. Sztokholmie, Grazu, Charleroi, Kopenhadze, Århus, Paryżu, Lyonie, Tuluzie, Nicei, Strasbourgu, Montpellier, Bordeaux, Lille, Barcelonie, Amsterdamie, Rotterdamie). W Palermo stosuje się karnet składający się z biletów jednodniowych. Pewną odmianą tego kryterium są rozwiązania zwiększające lojalność klientów wobec usługodawcy transportu publicznego – polega na premiowaniu upustem zakupów biletów miesięcznych przez dłuższy czas (w: Kolonii, Hamburgu, Oslo i Lille).

Liczba osób korzystających z usługi to kolejne kryterium różnicowania poziomego cen stosowane w praktyce taryfowej miejskiego transportu publicznego w Europie. Stosowane są np. bilety dla jednej osoby z osobą towarzyszącą i wreszcie bilety grupowe. Te ostatnie często spotyka się w miastach oferujących liczne usługi turystyczne (np. Nantes, Strasbourg, Montpellier, Amsterdam, Dublin). Bilety takie występują też coraz częściej w Polsce.

Kolejnym kryterium różnicowania poziomego jest pora korzystania z usługi. Może to polegać na uzależnieniu ceny od pory dnia (godziny szczytu przewozowego oraz godziny pozaszczytowe, godziny nocne), dnia tygodnia (dni robocze, dni wolne, święta) oraz pory roku (sezon jesienno-zimowy, sezon wiosenno-letni, wakacje, ferie). Zazwyczaj wtedy, gdy popyt jest najwyższy stosuje się podwyższone opłaty, bądź rezygnuje z niektórych ulg (np. we Florencji, Sofii i Ostrawie).

Pomimo dużej masowości i daleko posuniętej standaryzacji usług transportu publicznego, dość często spotyka się przykłady różnicowania cen w zależności od cech usługi. W niektórych miastach w ofercie znajdują się linie różnego typu, co stanowi podstawę różnicowania cen na liniach zwykłych, pospiesznych, ekspresowych, nocnych, czy też przy specjalnych połączeniach, stworzonych na szczególne okazje (koncerty, imprezy sportowe, inne sytuacje wymagające uruchomienia dodatkowych linii transportu miejskiego). Różnicowanie cen w oparciu o wyodrębnienie różnych kategorii linii stosowane jest m.in. w Hamburgu i Barcelonie. Czasem w transporcie publicznym w miastach różnicuje się ceny wg klas środka transportowego. Dotyczy to transportu szynowego wykorzystywanego w przewozach miejskich. Bywa też, że w ramach systemu zintegrowanego różnym środkiem transportu przypisuje się różne ceny.

Kryterium różnicowania poziomego cen może też być specyfika dystrybucji. Może to dotyczyć kanału dystrybucji oraz formy płatności. Cena może zależeć od tego czy bilet sprzedaje kierowca, czy też nabywa się go w przedsprzedaży w innym punkcie sprzedaży bądź automacie biletowym. Także forma płatności w przypadku zakupów w przedsprzedaży może

mieć wpływ na cenę usługi. Przykładem mogą być Helsinki, gdzie bilety kupowane w automatach oraz bilety wirtualne są tańsze (takie rozwiązanie zamierza wprowadzić KZK GOP po wdrożeniu systemu karty elektronicznej).

Ceny usług różnicuje się także ze względu na zakres integracji usług. Może to być różnicowanie cen w zależności od liczby gałęzi transportu miejskiego, z których można korzystać (w zależności od możliwości korzystania z transportu podmiejskiego i regionalnego oraz z transportu indywidualnego (w systemach park and ride – Amsterdam i Brema)). W Strasburgu istnieje bilet, który integruje transport publiczny w układzie transgranicznym. W Brukseli oferowany jest bilet „rowerowy” uprawniający do przejazdu pasażera wraz z rowerem bez obowiązku nabywania biletu na przewóz roweru. Bardzo często spotyka się integrację usługi przewozowej i oferty usług turystycznych.

Różnicowanie poziome umożliwia dyferencjację cen w ramach wartościowego bądź mieszanego (hybrydowego) systemu taryfowego. Choć możliwości w tym zakresie są bardzo szerokie (zwłaszcza w sytuacji stosowania biletów elektronicznych), to jednak należy zachęcać do zachowania tu daleko idącego umiaru. Trzeba też pamiętać, że w Polsce poważnym ograniczeniem rozwoju poziomego różnicowania jest duży zakres ulg taryfowych, obowiązujących w oparciu o regulacje powszechne i szczegółowe (specyficzne dla poszczególnych miast). Lista ulg jest znacznie bardziej rozbudowana niż w innych krajach (kryterium segmentacji nabywców), prowadzi to w największych miastach do dominacji przejazdów ulgowych – więcej niż 60% sprzedawanych biletów, to bilety ulgowe. Trzeba przy tym zaznaczyć, że ulga jest wysoka – wynosi zazwyczaj 50%. Ponadto poza pasażerami podróżującymi z biletami, przynajmniej 10% osób ma uprawnienia do przejazdów bezpłatnych. Skala ulg przy napiętych finansach miejskiego transportu publicznego w Polsce zdecydowanie ogranicza możliwości marketingowego kształtowania cen.

Wśród tendencji taryfowych, które mogą być źródłem dobrych praktyk niewątpliwie są rozwiązania zintegrowane. Chodzi nie tylko o integrację taryfową, której sprzyjają bilety elektroniczne, ale też o rozwiązania integrujące usługi miejskiego transportu publicznego. Przykładem mogą być bilety wielofunkcyjne umożliwiające dostęp do usług transportowych oraz innych usług miejskich, zwłaszcza kiedy bilet pełni rolę tzw. elektronicznej portmonetki. Takie rozwiązania stają się coraz powszechniejsze również w Polsce. Wydaje się, że postępowi w tym zakresie będzie sprzyjać rozpowszechnieniu się nowoczesnych systemów biletowych. Niekoniecznie muszą to być bilety w formie kart elektronicznych. Rzadkie kiedyś tzw.

bilety wirtualne rozwijają się dzięki powszechności używania smartfonów. Niewątpliwie urządzenia te oferują znacznie większe możliwości niż tradycyjne karty elektroniczne.

Warto zauważyć rodzącą się ofertę tzw. inteligentnych taryf, które jeszcze są rzadkie ale pozwalają pasażerowi na optymalizację wydatków na transport zbiorowy (przykładem jest Londyn i karta Oyster). W tym zastosowaniu pasażer chroniony jest przed przekroczeniem limitu wydatków na usługi transportu zbiorowego. Jednak smartfony dają możliwość znacznie bardziej rozwiniętych rozwiązań taryfowych, zapewne będą indywidualizować taryfę dopasowując (pod pewnymi warunkami) ofertę do konkretnego pasażera. Dlatego rozwój biletów wirtualnych wydaje się być obiecującą tendencją z miejskim transporcie publicznym. Należy zauważyć, że integracji taryfowej w oparciu o komunikację sieciową mogą sprzyjać inne aplikacje na smartfony (dotyczące np. rozkładu jazdy czy informacji pasażerskiej).

Przegląd rozwiązań taryfowych stosowanych w Europie pozwala dostrzec dominację tendencji do upraszczania, a także stosowanie taryf strefowych w obszarach metropolitalnych. Systemy biletowe w coraz większym stopniu poddawane są wirtualizacji związanej z rozwojem nowych technologii telematycznych. Jeśli chodzi o stosowane systemy taryfowe, to do rzadkości należą taryfy odcinkowe-czasowe i odcinkowe-odległościowe. Generalnie powszechna jest tendencja do stosowania taryf zintegrowanych na obszarach metropolitalnych, integracja taryfowa postępuje też w układzie regionalnym. Integracja taryfowa następuje w ramach powszechnych systemów taryfowych (a zatem nieco inaczej niż w Polsce, gdzie spotyka się dodatkowe bilety zintegrowane).

Rekomendacje

Przygotowując rekomendacje dla OMT wzięto pod uwagę następujące założenia:

- utrzymana zostanie obecna, wielopodmiotowa organizacja transportu publicznego w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta (OMT),
- zakres finansowania integracji taryfowej nie ulegnie znaczącemu zwiększeniu.

Przy takich założeniach odrzucić należy efektywniejsze rozwiązania realizowane w ramach integracji pełnej, gdzie integracja taryfowa jest tylko elementem szerszych rozwiązań. Należy zatem dążyć do pogłębienia integracji taryfowej przy zachowaniu wielopodmiotowej organizacji transportu publicznego w metropolii.

W tych warunkach można zalecać:

1. Stosowanie systemu biletów zintegrowanych, docelowo obejmującego całość oferty biletowej (czyli zastępujących indywidualne oferty biletowe poszczególnych organizatorów

transportu publicznego w metropolii – w takiej sytuacji musiałyby powstać „zarząd taryf”). Zastąpienie wielu systemów jednym sprzyjać będzie zrównoważonej mobilności, a także ograniczy substytucyjność ofert poszczególnych organizatorów. Przejściowo można zakładać istnienie obecnego systemu „nakładkowych” biletów metropolitalnych. Docelowo należy jednak dążyć do zastąpienia biletów poszczególnych organizatorów przez system biletu metropolitalnego, tak aby ograniczyć liczbę systemów taryfowych i stosowanych wzorów biletów do minimum – co sprzyja zrównoważonej mobilności. Należy też stale rozważać docelowe zintegrowanie wszystkich funkcji zarządczych w systemie metropolitalnego transportu publicznego.

2. Finansowanie taryfy zintegrowanej oparte na akceptowalnych, transparentnych kluczach. Wydaje się, że właściwym rozwiązaniem jest wybór klucza ludnościowego uzupełnionego o liczbę turystów z ewentualnym rozszerzeniem o klucz dochodowy, tak aby finansowanie taryfy zintegrowanej powiązać z głównymi beneficjentami tego rozwiązania.
3. Prostotę i przejrzystość taryfy metropolitalnej. Punktem wyjścia w budowaniu takiej taryfy powinna być taryfa strefowa (a także jednolita w przypadku niektórych biletów systemu metropolitalnego, wtedy gdy służą one do opłaty za przejazdy o małym zróżnicowaniu pionowym). Przyjęty jako wyjściowy układ różnicowania pionowego (system naturalny), można uzupełniać o różnicowanie poziome (system wartościowy). W szczególności z rezerwą należy podchodzić do stosowania taryf odcinkowych. Celowe jest unikanie komplikacji taryf – o ile nie ma jednoznacznego uzasadnienia dochodowego albo motywacyjnego. Ewentualny wzrost złożoności taryfy powinien mieć charakter ewolucyjny.

5.3. Dobre przykłady integracji transportu kolejowego z komunalnym w obszarach metropolitalnych i regionach

Celem niniejszego materiału jest wskazanie dobrych przykładów integracji transportu kolejowego z komunalnym w wybranych obszarach metropolitalnych i regionach Unii Europejskiej. Do zwięzłego opisanie dobrych praktyk wybrano obszary z trzech krajów – Niemiec, europejskiego lidera integracji taryfowej, Francji – państwa, w którym integracja taryfowa oparta jest na obowiązkowych związkach komunalnych, oraz Czech – uznawanych powszechnie za lidera integracji w Europie Środkowo-Wschodniej. W krajach Europy Zachodniej poszukiwano aglomeracji z problemami strukturalnymi, policentrycznymi, tak, aby analizowane uwarunkowania były możliwie zbliżone do polskich oraz szczególnie do panujących w policentrycznym Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta. Dodatkowo wybrano obszar Wiel-

kiego Londynu, ze względu na unikalność zastosowanych w nim rozwiązań, polegającą na wyjątkowej integracji różnych funkcji zarządzania transportem.

Do studiów przypadków wybrano trzy obszary:

- obszar metropolitalny Renu-Ruhry w Północnej Nadrenii-Westfalii w Niemczech. Jest to bardzo rozległa konurbacja licząca 16 miast i 7 powiatów ziemskich o łącznej ludności ok. 8 mln mieszkańców (wyłączając region Kolonii). Nie obejmuje ona wielkich miast – największe ośrodki to konkurujące ze sobą ponadpółmilionowe Dusseldorf, Dortmund i Essen oraz niewiele mniejszy Duisburg. Integracja taryfowa na tym terenie obejmuje również obszar całego landu (kraju związkowego), zamieszkały przez 18,5 mln mieszkańców. Region ten ma charakter postindustrialny, kiedyś stanowił ważne centrum przemysłu górniczego i hutniczego;
- obszar metropolitalny Lille w Nord-Pas de Calais we Francji. Teren ten liczy 1,1 mln mieszkańców i składa się z 85 gmin, zaś jego największe miasto-gminę zamieszkuje 225 tys. osób. Ludność pozostałych ośrodków (Roubaix, Tourcoing i Villeneuve d'Ascq) nie przekracza 100 tys. mieszkańców. Obszar ten również cechuje się stosunkowo rozproszoną zabudową i ma charakter postindustrialny, podlegający transformacji z przemysłu ciężkiego ku nowoczesnej gospodarce;
- obszar metropolitalny Wielkiego Londynu w Wielkiej Brytanii. Jest to najludniejszy z dziewięciu regionów Wielkiej Brytanii (liczy ponad 8 mln mieszkańców) i jako jedyny jest zarządzany przez burmistrza (Mayor of London) oraz London Assembly – Zgromadzenie Londynu. Wielki Londyn składa się z 32 boroughs – tłumaczonych niekiedy jako gminy. Londyn ważnym ośrodkiem finansowym i handlowym, z bardzo ograniczonymi funkcjami przemysłowymi;
- obszar metropolitalny Brna w kraju południowomorawskim w Republice Czeskiej. Miasto to liczy około 400 tysięcy mieszkańców, obszar metropolitalny – 800 tysięcy, zaś ludność całego regionu – stanowiącego zintegrowany system taryfowy – wynosi ok. 1,2 miliona mieszkańców i składa się z siedmiu powiatów, przy czym poza Brnem największe miasta liczą poniżej 50 tysięcy mieszkańców, a zatem jest to aglomeracja monocentryczna. Obszar ten jest ośrodkiem przemysłu mechanicznego i elektrycznego, a także spożywczego i chemicznego – mierzy się z typowymi dla gospodarek krajów postsocjalistycznych problemami, w skali Republiki Czeskiej jest to region z PKB nieco poniżej przeciętnej.

W każdym ze studiów przypadków, zawartych w oddzielnym rozdziale, przedstawione zostaną podstawowe zasady organizacji transportu oraz zakres integracji, a także wskazane

zostaną najlepsze rozwiązania, które mogą być użyteczne dla województwa pomorskiego i Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta. W podsumowaniu zostaną wypracowane rekomendacje.

Obszar metropolitalny Renu-Ruhry, Północna Nadrenia Westfalia, Niemcy²⁷

Niemcy, jako państwo federalne, cechują się znacznie dalej posuniętą decentralizacją i o wiele silniejszą pozycją krajów związkowych (landów) w stosunku do polskich województw. Znajduje to także wyraz w regulacjach prawnych mających zastosowanie w odniesieniu do publicznego transportu zbiorowego. Obok prawa federalnego, w każdym kraju związkowym funkcjonują odrębne rozwiązania ustawowe regulujące sposób organizacji transportu publicznego na terenie danego landu. Sytuacja ta nie wpływa jednak na fakt, że integracja transportu publicznego następuje bez względu na landowe granice i odmienność systemów prawnych.

Na kształt niemieckiego systemu finansowania transportu publicznego silny wpływ miała ustawa regionalizacyjna (*Regionalisierungsgesetz*) z 1993 r., która określa zasady podziału dochodów z podatku paliwowego pomiędzy poszczególne landy. Dochody te przeznaczone są na organizację transportu regionalnego (zarówno kolejowego, jak i drogowego). Doświadczenie niemieckie wskazuje, że tego typu finansowanie „z góry” w istotny sposób przyczynia się do stymulacji procesów integracyjnych. Dobrym przykładem mogą być tutaj dotacje do budowy kolei aglomeracyjnych, oferowane w latach 70. przez rząd federalny pod warunkiem utworzenia zintegrowanych systemów transportowych – to właśnie one były zaczątkiem niemieckiego sukcesu w dziedzinie wspólnych biletów.

W Niemczech wykształciła się sytuacja, w której podział kompetencyjny samorządów pozostaje zbieżny z podziałem modalnym transportu. I tak przewozy drogowe pozostają w gestii powiatów (w tym miast na prawach powiatu – niem. *Kreisfreie Stadt*), podczas gdy kolej leży w domenie landów, opcjonalnie związków komunikacyjnych lub wyspecjalizowanych podmiotów (np. spółka organizatorska w Bawarii).

²⁷ Studium przypadku na podstawie badań własnych, w tym wywiadów, oraz:

- M. Knieps, *Aufgabentraeger oder Verkehrsunternehmen als Gesellschafter von Verkehrsverbänden? – eine Analyse bestehender Verbundstrukturen und eine Bewertung unterschiedlicher Organisationsmodelle unter institutionoekonomischen Gesichtspunkten*. Justus-Liebig-Universität, Gießen 2004 (praca doktorska);
- N. Lashinsky, S. Meißner, *Einnahmenaufteilung in Verbänden gestalten und verhandeln*. „Der Nahverkehr” 6/2007, s. 29;
- strony internetowej VRR, www.vrr.de, dostęp: 15.11.2014 r.

Kraj związkowy Nadrenia Północna-Westfalia na poziomie ustawy regionalnej powołał do życia ustawowe organy (ustawowych organizatorów), cedując na nie szereg istotnych kompetencji. Ustawodawca (kraj związkowy) nie narzucił formy współdziałania samorządów tworzących poszczególne organy (dopuszczono różne formy), natomiast obligatoryjnie określił granice geograficzne każdego obszaru. Występuje tu zatem element przymusu ustawowego w zakresie uczestnictwa samorządów niższych szczebli w tworzeniu transportu o zasięgu ogólnoregionalnym. Z drugiej strony występuje proces podejmowanej oddolnie współpracy pomiędzy samorządami, które tworzą związki celowe, ale o charakterze dobrowolnym. Zarysowany model struktury organizacyjnej sprawia, że wszystkie samorzady niższego szczebla uczestniczą w tworzeniu oferty regionalnej – bezpośrednio bądź pośrednio uczestnicząc w instytucjach powołanych ustawowo (trzech związkach). Należy jednak podkreślić, że Północna Nadrenia-Westfalia jest znacznie ludniejsza od jakiegokolwiek województwa, zaś jej powierzchnia jest zbliżona do Mazowsza – największego województwa Polski.

W przypadku regionalnego pasażerskiego transportu drogowego zazwyczaj kompetencje powiatów są częściowo cedowane na różnego rodzaju podmioty integrujące ofertę przewozową, które są powoływane w formule związków. Zakres współpracy w ramach związków i porozumień jest różny, a ich łączna liczba na terenie całego kraju oscyluje wokół sześćdziesięciu. Łącznie obejmują one obszar zamieszkały przez 80% populacji kraju. Ich organizacja wynika z ducha ustawy o transporcie pasażerskim, która nakłada na samorzady odpowiedzialne za organizację komunikacji obowiązek troski o jej integrację.

Sama forma współpracy samorządów różnego szczebla też może być różna. W Zagłębiu Ruhry polega ona obecnie na związku komunalnym samorządów tworzącym ciało wykonawcze w formie jednostki prawa publicznego pod nazwą VRR – *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr*, Związek Komunikacyjny Renu-Ruhry. Należy zaznaczyć, że rozwiązanie to jest stosunkowo nowe, gdyż jeszcze w 2005 r. w Zagłębiu Ruhry funkcjonowały współpracujące ze sobą związki komunalny i spółka przedsiębiorstw działające pod tą samą nazwą.

Co ważne, rozwiązania integracyjne obejmują również obszary przekraczające granice pojedynczych związków komunikacyjnych. Takimi rozwiązaniami mogą być bilety wprowadzane na poziomie kraju związkowego (rozwiązania „odgórne”), jak na przykład bilety dzienne i jednorazowe ważne dwie godziny stosowane przez kraj związkowy Nadrenia Północna-Westfalia na terenie wszystkich związków taryfowych (tzw. bilety NRW), jak również oferta tworzona na obszarach granicznych dwóch związków (rozwiązania „oddolne”), czego

przykładem jest graniczna taryfa VRR z sąsiednim związkiem VRS obejmującym obszar Kolonii.

Podstawowym narzędziem finansowania drogowego transportu pasażerskiego w Niemczech są tzw. wyrównania związane z przewozem uczniów korzystających z biletów okresowych. Wypłacane są one ustawowo na bazie urzędowo określonego kosztu pasażerokilometra, który uwzględnia specyfikę danej komunikacji, a także poziom rzeczywistych kosztów w efektywnie prowadzonym przedsiębiorstwie. Określenie omawianego współczynnika leży w kompetencjach landu, który jednocześnie zobowiązany jest do wypłacania środków z funduszy otrzymywanych na podstawie ustawy regionalizacyjnej. Wyrównania stosowane są w przypadku nierentowności połączeń, zaś kwota ustalona w ustawie stanowi jedynie ich maksymalny pułap.

W obrębie istniejących związków komunalnych istnieje w zasadzie pełna integracja pomiędzy tradycyjną komunikacją miejską i koleją. Innymi słowy – pociągi regionalne traktowane mogą być przez pasażerów jako pełnoprawny środek komunikacji miejskiej, który niczym nie różni się od tramwaju czy autobusu. Taryfa ma charakter strefowy – zarówno w odniesieniu do biletów jednorazowych, jak i okresowych. Podstawową strefę stanowi jeden powiat lub miasto.

Na obszarze VRR stopień pokrycia kosztów wpływami z biletów wynosi u przewoźników komunalnych ok. 80%, zaś na kolei – 50%, przy czym są to wyniki znacznie lepsze od średniej krajowej. Roczny budżet przeznaczony na transport zbiorowy Północnej Nadrenii-Westfalii wynosi (wraz z dopłatami do inwestycji) ok. 1-1,5 mld euro, z czego ok. 860 mln euro wydawanych jest na kolej, ok. 100-150 milionów euro na przewozy szkolne i 30 mln euro na bilety socjalne.

Rozliczeń zintegrowanej taryfy dokonuje się dwufazowo:

- środki ze sprzedaży biletów w zintegrowanej taryfie landowej dzielone są pomiędzy związki taryfowe;
- ogół przychodów związków taryfowych dzielony jest pomiędzy poszczególnych przewoźników.

Sprzedaż biletów dokonywana jest przez pojedynczych przewoźników, a zatem fizyczne przepływy gotówkowe mają charakter clearingowy, czyli wyrównujący – z uwzględnieniem różnic, a nie pełnych płatności. Należy przy tym pamiętać, że przez wyższy szczebel samorządu rozliczane są jedynie przychody z biletów oraz dopłaty do biletów

szkolnych, natomiast każde miasto i powiat bezpośrednio dotuje przewoźników, wykonujących komunikację na danym terenie.

W celu podziału przychodów, w określonych momentach dokonuje się szczegółowych badań struktury taryfowej, na podstawie których określana jest ruchliwość poszczególnych pasażerów korzystających z taryf zintegrowanych, a także jest ona przypisywana do konkretnych operatorów. W stosowanej w VRR odmianie tego modelu oznacza to również, że przedsiębiorstwo komunikacyjne otrzyma inny przychód z jednego pasażera korzystającego z biletu jednorazowego (bardziej dochodowy dla całego systemu), a inny – z jednego pasażera korzystającego z określonego rodzaju biletu okresowego (mniej dochodowy dla całego systemu). Ma to na celu jak najdokładniejsze odzwierciedlenie przez taryfę zintegrowaną normalnych mechanizmów rynkowych. Należy podkreślić, że w chwili obecnej rozliczenia te dokonywane są bez kosztownych systemów biletu elektronicznego, wyłącznie na podstawie badań ankietowych.

Podsumowując doświadczenia niemieckie, należy zwrócić uwagę na takie rozwiązania jak:

- stosowanie wyodrębnionego strumienia finansowego na wspieranie transportu publicznego na podstawie krajowych ustaw regionalizacyjnych;
- modelowa integracja pomiędzy różnymi środkami transportu – mimo pozostawienia kompetencji organizacji regionalnego pasażerskiego transportu drogowego i kolejowego na dwóch różnych stopniach administracji samorządowej (powiat i land);
- jednoznaczne przypisanie transportu zbiorowego innego niż kolejowy do kompetencji jednego szczebla samorządu – powiatu;
- „nakładkowa” taryfa NRW obowiązująca na terenie całego regionu.

Obszar metropolitalny Lille, Nord-Pas de Calais, Francja²⁸

We Francji finansowanie transportu publicznego na obszarach miejskich łączy w sobie trzy podstawowe podmioty: użytkowników, pracodawców i władze publiczne. Źródłem finansowania transportu publicznego jest bowiem podatek celowy – wszystkie przedsiębiorstwa i podmioty zatrudniające więcej niż 9 osób muszą ponosić opłatę na transport publiczny w postaci podatku transportowego. Zastosowanie tego podatku i jego wysokość (liczona jako procent funduszu płac) jest określana przez władze regionu, przy czym prawo krajowe określa jego wartość maksymalną – tym wyższą, im bardziej zurbanizowany jest dany obszar.

²⁸ Studium przypadku na podstawie badań własnych, w tym wywiadów.

Za organizację różnych rodzajów transportu we Francji odpowiadają:

- za transport kolejowy – władze regionalne;
- za transport autobusowy poza miastami, w tym za przewozy szkolne – władze departamentów;
- za transport miejski – władze miejskie lub związki metropolitalne powoływane ustawowo.

Najbardziej oryginalne i sprzyjające integracji jest oczywiście to trzecie rozwiązanie – przykładowo samorzady 87 gmin aglomeracji Lille tworzą przymusowy związek metropolitalny *Lille Métropole* (Metropolia Lille), który pełni funkcje organizatora komunikacji na tym obszarze. Podstawowym źródłem przychodów związku jest wspomniany już podatek celowy (w przeciwieństwie do Niemiec nie ma mechanizmu bezpośredniego finansowania transportu publicznego bezpośrednio przez samorzady). Stowarzyszenie jest także właścicielem pojazdów, zajezdni i infrastruktury, które są oddawane w trwałą zarząd podmiotowi zewnętrznemu wyłanianemu w trybie przetargowym – podmiot ten zachowuje również wpływy z biletów.

W Nord-Pas de Calais integracja taryfowa różnych gałęzi transportu dotyczy przede wszystkim obszaru metropolitalnego Lille. Na obszarze tym jeden bilet tradycyjnie obowiązywał w komunikacji autobusowej, w tramwajach i metrze, natomiast niedawno zostało to rozszerzone również na kolej. Jest to rozwiązanie nowe, bardzo chwalone przez wszystkich respondentów, uznawane przez nich za lepsze w porównaniu do modelu wcześniejszego, w którym wprowadzić możliwy był zakup biletów zintegrowanych, jednak kosztowały one tyle, co suma biletów „składowych”. Należy podkreślić, że integracja została dofinansowana przez władze regionalne.

Ze względu na stosunkowo niewielki obszar związku, taryfa ma bardzo prosty charakter – podstawowe bilety (jednorazowy, dzienny, okresowe) ważne są bez ograniczeń we wszystkich środkach transportu na terenie całego związku.

Stopień pokrycia dochodów wpływami z biletów wynosi ok. 30%. W aglomeracji Lille dotacja do przewozów wynosi 170 mln euro rocznie (przychody z biletów – 70 mln euro), co zaskutkowało całkowitym wstrzymaniem inwestycji; w skali regionu dotacja do sieci kolei TER wynosi ok. 250 mln euro, co stanowi 20% budżetu regionu.

Model francuski ułatwia rozliczenie przychodów, gdyż odbywa się ono jedynie pomiędzy dwoma podmiotami – w przypadku aglomeracji Lille są to operator transportu publicznego Keolis i spółka kolejowa SNCF. Obie firmy są samodzielnymi jednostkami jednego holdingu. Rozliczenie przychodów odbywa się podobnie jak w Niemczech.

Podsumowując studium przypadku z Francji, należy zauważyć, że:

- podstawą integracji taryfowej są tam rozwiązania o charakterze ogólnym – związki powstałe z mocy ustawy, finansowane z celowego źródła, a nie przez samorządy;
- przez długie lata problemem była integracja transportu kolejowego z komunalnym – nie była ona uwzględniona systemowo i umożliwiło ją jedynie dofinansowanie samorządu regionalnego.

Obszar metropolitalny Wielkiego Londynu, Wielka Brytania²⁹

W przeciwieństwie do wszelkich innych studiów przypadków opisanych w niniejszej pracy, na terenie Wielkiego Londynu za komunikację publiczną odpowiada wyłącznie jeden szczebel samorządu – władze regionalne. Są one jednak ukonstytuowane w bardzo specyficzny sposób, gdyż na ich czele stoi, jak już wspomniano, burmistrz Londynu. Pochodzi on, jako jedyna osoba zarządzająca brytyjskim regionem, z wyborów bezpośrednich i zachowuje pełne kompetencje w dziedzinie organizacji transportu publicznego (poza transportem kolejowym, znajdującym się w znacznej części w kompetencji władz rządowych). Oznacza to zatem, że londyńskie gminy nie są w żaden sposób zaangażowane w organizację transportu zbiorowego – do ich kompetencji zalicza się jedynie drogi lokalne, szkoły, czy opiekę społeczną.

Zgodnie z ustawą o Wielkim Londynie, jednostką odpowiedzialną za organizację transportu jest Transport for London (TfL). Organizacja ta, w pełni podlega burmistrzowi Londynu, podzielona jest na trzy główne działy, dodatkowo zaś posiada szereg spółek-córek.

Pierwszy z działów TfL odpowiada za transport naziemny – autobusowy, infrastrukturę rowerową, żeglugę, ulice, dworzec autobusowy oraz regulację taksówek oraz przewozu osób (takiej kolejności używa się w oficjalnych materiałach TfL). Zintegrowane są tutaj zatem wszystkie funkcje z zakresu zarządzania transportem oraz wskazany jest wyraźny priorytet dla przyjaznych środowisku środków komunikacji.

Druga część odpowiada za kolej i metro, przy czym w przypadku kolei mowa jest tutaj o:

- tzw. Overground, czyli odpowiedniku warszawskiej SKM – kolei samorządowej, poruszającej się po państwowej infrastrukturze;
- Dockland Light Railway (DLR) – rozwiązaniu pośrednim między tramwajem i metrem;
- tramwajach.

²⁹ Studium przypadku na podstawie:

- Greater London Authority Act 1999, <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1999/29/contents>, dostęp: 4.12.2014. r.;
- strony internetowej Transport for London - Corporate, <https://www.tfl.gov.uk/corporate>, dostęp: 4.12.2014 r.

Jednocześnie na podstawie umów dwustronnych bilety TfL są zasadniczo akceptowane na połączeniach kolejowych na terenie Londynu, organizowanych przez władze państwowe.

Trzeci dział TfL to Croslink, mający na celu budowę i eksploatację nowego tunelu kolejowego pod miastem i stanowi wspólne przedsięwzięcie TfL oraz brytyjskiego ministerstwa transportu.

Cechą charakterystyczną londyńskiego systemu transportu jest duży nacisk na prywatyzację firm komunikacyjnych – autobusów, tramwajów, DLR i Overground, przy czym zostaje zachowana publiczna własność infrastruktury transportu szynowego oraz niektórych zajezdni, wykorzystywanych przez prywatnych operatorów. Do nieudanych zaliczyć można natomiast próby wprowadzenia partnerstwa publiczno-prywatnego w londyńskim metrze.

Działalność Transport for London finansowana jest z takich źródeł, jak przychody z biletów i opłaty za wjazd do centrum miasta, granty rządowe (operacyjny i inwestycyjne) oraz udział w podatku od nieruchomości komercyjnych.

Podsumowując przypadek Londynu, należy zwrócić uwagę na:

- prostą i skuteczną organizację, polegającą na przyporządkowaniu wielu funkcji do jednej organizacji oraz jednego, odpowiednio wysokiego szczebla samorządu terytorialnego;
- wyposażenie tej organizacji w odpowiednie, zdywersyfikowane źródła przychodów (grant rządowy, udział w podatkach, opłaty za wjazd do centrum);
- duży stopień prywatyzacji przewozów, przy jednoczesnym zachowaniu państwowej własności infrastruktury, co skutkuje dobrym zabezpieczeniem władz publicznych przed prywatnymi monopolami.

Obszar metropolitalny Brna, kraj południowomorawski, Czechy³⁰

W Czechach przed 1989 rokiem regionalny pasażerski transport drogowy był organizowany – tak jak w Polsce – przez państwo. Analogicznie, do realizacji tego celu służył narodowy przewoźnik ČSAD, który w pierwszej połowie lat 90. został podzielony i skomercjalizowany, a następnie – sprywatyzowany.

³⁰ Studium przypadku na podstawie:

- V. Melichar, M. Chmelar, T. Zawada, Zarządzanie autobusowym transportem regionalnym w Czechach. Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP, nr 119/2005, s. 109-123;
- G.-A. Ahrens, M. Schoene, F. Vichta, M. Dudek, Organizacja i finansowanie komunikacji publicznej w Republice Czeskiej na poziomie regionalnym i gminnym. „Transport Miejski i Regionalny” 10/2006, s. 15-18;
- G.-A. Ahrens, M. Schoene, F. Vichta, Situation und Perspektiven des OePNV in der Tschechischen Republik. „Der Nahverkehr” 10/2006, s. 59-62;
- strony internetowej KORDIS JMK, www.idsjmk.cz, dostęp: 15.11.2014 r.

W przeciwieństwie do przedsiębiorstw z naszego kraju, część nowych spółek ČSAD miało charakter wielozakładowy i eksploatowało ponad 200 pojazdów. Wiele z nich zajmowało się również komunikacją miejską w mniejszych ośrodkach, co ułatwiło późniejszą integrację taryfową. W Republice Czeskiej jedynie w małym stopniu ma miejsce funkcjonowanie niewielkich, niezależnych przewoźników prowadzących przewozy małą liczbą pojazdów na jednej bądź kilku liniach. Organizacyjnie transport regionalny cechuje się znacznie większą koncentracją – podmioty wykonujące przewozy to częstokroć firmy wielozakładowe, dysponujące nawet kilkuset pojazdami, prowadzące nierzadko także przewozy towarowe. Obserwowana w Czechach koncentracja kapitałowa unaocznia się z jednej strony poprzez sukcesywne wykupywanie podmiotów wywodzących się z dawnego ČSAD przez graczy globalnych (przede wszystkim przez niegdysiejszą Veolię, dawniej Connex, obecnie przejętą przez Arrivę), a z drugiej – przez łączenie się firm w holdingi.

Po przemianach ustrojowych finansowanie transportu zbiorowego w Czechach odbywało się początkowo przez urzędy powiatowe w formule wyrównywania strat ponoszonych przez przewoźników. Poszczególne powiaty wywiązywały się z tego zadania w różnym stopniu.

W 1998 roku wprowadzono ustawowy sposób kalkulowania dotacji rozumianej jako wyrównanie różnicy pomiędzy wpływami z biletów a ekonomicznie uzasadnionymi kosztami wyliczonymi w sposób ustawowy, powiększonymi o dopuszczalny zysk. W praktyce często odstępuje się od każdorazowego wyliczania tych kosztów, zastępując je uzgodnioną wartością.

Wraz z reformą ustrojową kraju i zniesieniem szczebla powiatowego nastąpiła także zmiana w zakresie odpowiedzialności za publiczny transport zbiorowy. Od 2003 roku do chwili obecnej za pasażerski transport drogowy w Czechach, w przypadku tzw. „obsługi podstawowej” obszarów wiejskich (codzienne dowozy do szkół, urzędów, placówek medycznych i zakładów pracy), odpowiedzialne są ustawowo nowo powołane władze samorządowe szczebla wojewódzkiego, zaś w przypadku komunikacji miejskiej oraz tzw. „pozostałej obsługi” terenów niezurbanizowanych – miasta i gminy. Funkcjonowanie systemów zintegrowanych umożliwia połączenie obu tych form obsługi zleczanych przez różne szczeble administracji w jeden spójny organizm, dzięki czemu z perspektywy pasażera i mieszkańca nie występuje różnica między przejazdem realizowanym ze wsparciem gminy czy też ze wsparciem województwa. Niejednokrotnie wprowadzone bilety przesiadkowe umożliwiają zmianę środka transportu, w tym także pomiędzy tymi dwiema formami obsługi.

Odrębnym zagadnieniem pozostaje wsparcie inwestycyjne dla przewoźników autobusowych. Od 1997 roku budżet państwa dotuje zakupy fabrycznie nowych autobusów – możliwość wyższej dotacji na pojazdy dostosowane do przewozu osób na wózkach inwalidzkich spowodowała rozwój koncepcji autobusu niskowejściowego w Czechach. Obecnie, w warunkach akcesji do Unii Europejskiej, programy operacyjne szczebla regionalnego umożliwiają wsparcie na zakup taboru autobusowego, projekty takie realizowane są również przez przedsiębiorstwa całkowicie komercyjne. Obok dotacji rozwojowych na zakup pojazdów odrębną kategorią jest rewitalizacja dworców autobusowych. Również ona jest wspierana ze specjalnych grantów.

Za integrację transportu w Czechach odpowiadają specjalne organizacje – w przypadku Brna jest to spółka akcyjna KORDIS JMK zarządzająca systemem pod nazwą IDS JMK (Zintegrowany System Transportowy Kraju Południowomorawskiego). Spółka ta należy w 51% do władz regionu, a w 49% – do samorządu Brna. Do zadań KORDIS JMK należą: wypełnianie zadań regionu w postaci kontraktowania i licencjonowania usług, rozliczanie zintegrowanych biletów, działania o charakterze marketingowym i badawczym, kontrola jakości oraz udział w pracach z zakresu planowania przestrzennego. Spółka zatrudnia 35 osób. Niezależnie od istnienia KORDIS, zadania organizatora wypełniają miasta i gminy, uczestnicząc w zintegrowanym systemie taryfowym.

Taryfa IDS JMK ma charakter strefowy, jednolity na obszarze całego regionu – przy czym pewne oferty dotyczą samego miasta, a pewne – całego regionu. Przykładowo bilet 24-godzinny dostępny jest w wersjach: ważnej tylko w Brnie, w całym regionie, w całym regionie poza Brnem lub w jednej wybranej przez pasażera strefie. Bilety te są ważne w pociągach oraz w autobusach lokalnych i miejskich na równych zasadach.

Podsumowując przykład Czech, należy podkreślić istnienie kilku ciekawych rozwiązań, w szczególności zaś:

- zapewnienie przez samorząd regionu minimalnego poziomu obsługi dla całego obszaru (w tym komunikacją autobusową) przy możliwościach uzupełniania oferty przy wsparciu samorządów niższego szczebla;
- stworzenie przez region podmiotu, który przejmuje ustawowe kompetencje tego szczebla samorządu w dziedzinie transportu zbiorowego oraz odpowiada za integrację;
- wprowadzanie stosunkowo prostych (strefowych) regionalnych taryf komunikacyjnych, umożliwiających podróże pojazdami wielu przewoźników (w komunikacji miejskiej oraz regionalnej – autobusowej i kolejowej).

Ponadto, dobrym rozwiązaniem na szczeblu krajowym jest zapewnienie scentralizowanego systemu informacji o rozkładach jazdy operującego na centralnej bazie danych o rozkładach.

Wnioski i rekomendacje

Analizując przedstawione przykłady zagraniczne pod kątem ich adekwatności dla przyszłej integracji na terenie województwa pomorskiego i Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta, należy wskazać, że przy obecnym stanie prawnym najkorzystniejszym rozwiązaniem byłoby stworzenie struktury, do której – wzorem niemieckim czy czeskim – sędowanoby funkcje organizatora komunikacji, przypadające ustawowo władzom regionalnym. Do funkcji tych zaliczyć można wydawanie zezwoleń oraz wykonywanie zadań organizatora komunikacji kolejowej (obsługiwanej przez Przewozy Regionalne, Szybką Kolej Miejską oraz operatora Pomorskiej kolei Metropolitalnej). Dodatkowym przedmiotem działalności byłaby integracja całości komunikacji publicznej.

Początkowo integracja mogłaby obejmować wyłącznie obszar działania MZKZG oraz kolej w całym regionie, aczkolwiek docelowo należy dążyć do objęcia nią również innych organizatorów i przewoźników (np. komunikację miejską w Tczewie), którzy powinni jednak zachować autonomię w zakresie finansowania i zarządzania swoimi systemami.

Należy przy tym rozważać dwa warianty integracji – na zasadzie wyłącznego istnienia taryfy zintegrowanej (jak w samym VRR) lub jej współistnienia z indywidualnymi taryfami organizatorów oraz przewoźników (analogicznie do taryfy NRW). W obu przypadkach integracja będzie wymagać dodatkowego zaangażowania finansowego i wymaga przezwyciężenia ograniczeń formalno-prawnych wynikających ze specyficznych uwarunkowań krajowych.

Przy wdrażaniu zintegrowanych rozwiązań taryfowych należy – tak jak w Czechach – zmierzać do integracji informacji na temat wszystkich przewoźników działających w regionie. Jej podstawą powinna być centralna baza danych, do której wprowadzane powinny być wszystkie rozkłady jazdy na terenie regionu – najlepiej automatycznie, bezpośrednio przez przewoźników, na etapie wnioskowania o zezwolenie lub zgłaszania przewozów objętych służbą publiczną.

Docelowo należy zmierzać, by – wzorem Niemiec, Francji, czy Londynu – zintegrowane związki taryfowe miały odrębne finansowanie z budżetu państwa. Rozwiązaniem stymulującym integrację może być też zakładanie takich związków – tak jak we Francji – z mocy ustawy lub powołanie – na podobieństwo Londynu – samorządów metropolitalnych, które

samodzielnie organizowałyby transport publiczny na swoich obszarach. Pożądane byłyby także zmiany prawne umożliwiające tworzenie związków komunalnych przez samorząd województwa i jednostki niższego szczebla (takim związkiem jest VRR) oraz wymuszające jednoznacznie przypisanie transportu publicznego do konkretnego szczebla samorządu (jak w każdym z analizowanych krajów).

5.4. Diagnoza obecnego poziomu integracji taryfowo-biletowej i funkcjonalnej w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta i województwie pomorskim

Podjęmowanie działań w zakresie integracji taryfowo-biletowej transportu publicznego w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta i województwie pomorskim należy rozpatrywać w odniesieniu do powiązanych ze sobą funkcjonalnie obszarów, obsługiwanych jednocześnie przez co najmniej dwóch organizatorów transportu zbiorowego, gdy ich oferty są względem siebie substytucyjne i/lub komplementarne. Podstawowym aktem prawnym regulującym zasady organizacji, finansowania i kontraktowania transportu publicznego jest *Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym* z 16 grudnia 2010 r. Wprowadziła ona nowe, jednolite zasady organizacji, funkcjonowania i finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Podstawowe znaczenie ma przyjęte w ustawie założenie, że transport zbiorowy ma się odbywać na zasadach konkurencji regulowanej z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Za pośrednictwem ustawy nastąpiła także implementacja prawa europejskiego. Umożliwiono tzw. właściwym organom nakładanie zobowiązania do świadczenia usług publicznych lub zawierania umowy dotyczącej wykonywania tego zobowiązania, pod warunkiem rekompensowania podmiotom świadczącym usługi publiczne poniesionych kosztów. Możliwe jest także przyznawanie wyłącznego prawa do świadczenia usług w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych.

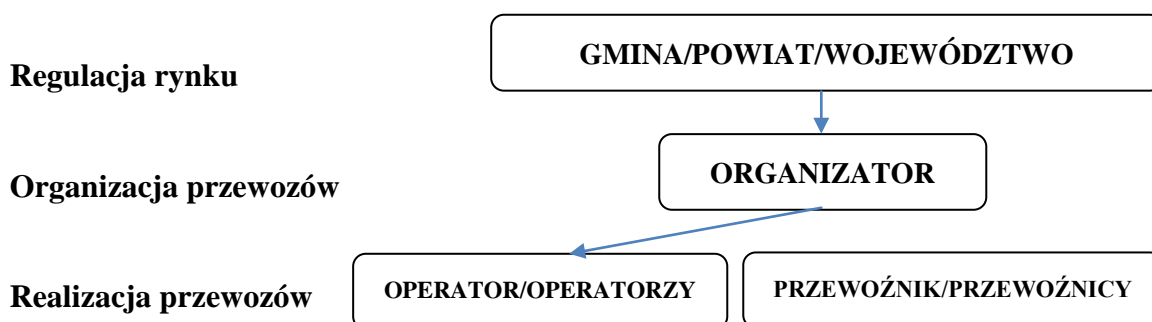
Zgodnie z zapisami ustawy, organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze, przy czym organizator publicznego transportu zbiorowego jest właściwym organem, o którym mowa w przepisach *Rozporządzenia 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady*. Oznacza to, że organizatorem publicznego transportu zbiorowego może być:

- gmina – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich lub której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie;
- związek międzygminny – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
- powiat – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich lub któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie;
- związek powiatów – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
- województwo – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim lub właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich lub któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na obszarze województw, które zawarły porozumienie;
- minister właściwy do spraw transportu – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Ustawa przyznaje wyższą rangę organizatorom, których obszar działania (właściwość miejscowa) obejmuje powierzchnię rozciągającą się na obszar więcej niż jednego organizatora danego szczebla samorządowego, jako rezultat zawarcia porozumienia lub powołania związku. W przypadku nakładania się właściwości organizatorów publicznego transportu zbiorowego ze względu na obszar działania i ze względu na zasięg przewozów, właściwym organizatorem jest nie pojedyncza jednostka samorządu terytorialnego, lecz jednostka, której

powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia lub w wyniku powołania związku tych jednostek. Określone w ustawie zadania organizatora wykonuje, w przypadku:

- gminy – wójt, burmistrz albo prezydent miasta;
- związku jednostek samorządu terytorialnego – zarząd tego związku;
- miasta na prawach powiatu – prezydent miasta na prawach powiatu;
- powiatu – starosta;
- województwa – marszałek województwa.



Rys. 18. Rola podmiotów reprezentujących podaż na rynku publicznego transportu zbiorowego

Źródło: opracowanie własne.

Swoje zadania ww. jednostki mogą realizować w ramach struktury urzędu lub za pośrednictwem wyodrębnionego z tej struktury organizatora. Rola poszczególnych podmiotów tworzących trójstopniową strukturę podażowej strony rynku publicznego transportu zbiorowego została przedstawiona na rys. 18.

W sferze realizacji przewozów mogą występować operatorzy i przewoźnicy. Operator wykonuje przewozy na zlecenie organizatora przewozów w oparciu o przekazywane przez niego środki finansowe. Operatorem publicznego transportu zbiorowego może być samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie. Oznacza to, że dla posiadania statusu operatora niezbędne jest posiadanie umowy z organizatorem transportu.

Natomiast przewoźnicy, to przedsiębiorcy działający na zasadach komercyjnych i ponoszący ryzyko związane z prowadzoną działalnością. Przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego, realizowany przez przewoźnika, może być wykonywany po zgłoszeniu do organizatora zamiaru wykonania takiego przewozu i wydaniu przez tego organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Przewoźnik decyduje samodzielnie o najważniejszych parametrach oferowanych przez siebie usług – w tym o cenach. Swoboda działania przewoźników nie jest jednak pełna, obowiązują ich, poza *Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym*, regulacje z innych ustaw, w tym przede wszystkim *Prawo przewozowe*, *Ustawa o transporcie kolejowym* i *Ustawa o transporcie drogowym*. Regulacje te odnoszą się także do operatorów.

Sposób organizacji, finansowania i kontraktowania transportu publicznego uzależniony jest od uwarunkowań: prawnych, przestrzennych, społecznych, politycznych i gospodarczych. O ile regulacje prawne są takie same dla wszystkich organizatorów, o tyle pozostałe rodzaje uwarunkowań są zróżnicowane dla poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego.

W OMT najistotniejszą rolę w zakresie organizacji transportu miejskiego pełnią dwa wyodrębnione zarządy transportu będące jednostkami budżetowymi Gdańska i Gdyni, tj. odpowiednio Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku i Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Ponadto rolę organizatora pełnią Urząd Miasta w Tczewie, Urząd Miasta w Wejherowie i Urząd Gminy Pruszcz Gdański.

Natomiast w przewozach kolejowych zarówno w OMT, jak i całego województwa pomorskiego wyłącznym organizatorem przewozów jest Samorząd Województwa Pomorskiego.

W tym kontekście mogą występować zintegrowane rozwiązania taryfowo-biletowe, ważne:

- wyłącznie w komunikacji miejskiej organizowanej przez gminy;
- wyłącznie w transporcie kolejowym organizowanym przez samorządowe województwo;
- w komunikacji miejskiej organizowanej przez gminy i transporcie kolejowym organizowanym przez samorządowe województwo.

Wprowadzenie zintegrowanych rozwiązań taryfowo-biletowych ma na celu ułatwienie korzystania z transportu zbiorowego, przyczyniając się do podniesienia jego atrakcyjności w stosunku do podróży realizowanych samochodami osobowymi. Ułatwienie polega na tym, że pasażer oszczędza czas dzięki temu, że kupuje w jednym miejscu jeden bilet zamiast kilku biletów w różnych miejscach. Ponieważ nie jest to promocja wystarczająca, w praktyce ko-

nieczne jest zaproponowanie pasażerowi dodatkowych korzyści. Należą do nich przede wszystkim:

- rozszerzenie zakresu usług transportowych, z których może skorzystać pasażer kupując bilet zintegrowany, za taką samą cenę, jaką płacił dotychczas kupując potrzebne mu bilety różnych organizatorów, uprawniające do skorzystania z szerszego zakresu usług;
- niższa cena zakupu zintegrowanego biletu w stosunku do sumy cen biletów, które wchodzi w jego skład i uprawniają do korzystania z takiego samego jak dotychczas lub szerszego zakresu usług.

W OMT i w województwie pomorskim na dzień 1 stycznia 2015 r. można wyróżnić następujący zakres integracji taryfowo-biletowej:

- w komunikacji miejskiej organizowanej przez gminy, obejmującej:
 - bilety jednorazowe, 24-godzinne, 72-godzinne, 30-dniowe i miesięczne metropolitalne ważne na obszarze 14 gmin tworzących MZKZG w autobusach, tramwajach i trolejbusach ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo;
- wyłącznie w transporcie kolejowym organizowanym przez samorządowe województwo, obejmujący:
 - bilety jednorazowe i odcinkowe miesięczne imienne (na przejazd „tam” oraz „tam i z powrotem”) ważne na obszarze województwa pomorskiego w pociągach REGIO, uruchamianych przez PR oraz w pociągach osobowych uruchamianych przez SKM, przy czym relacja przejazdu musi obejmować dwa łączące się ze sobą odcinki, z których jeden jest obsługiwany przez PR, a drugi przez SKM (przejazd na danym odcinku jest możliwy wyłącznie pociągiem tego przewoźnika, na odcinek którego wydany jest bilet);
- w komunikacji miejskiej organizowanej przez gminy i transporcie kolejowym organizowanym przez samorządowe województwo, obejmujący:
 - bilety 24-godzinne, 72-godzinne, 30-dniowe i miesięczne metropolitalne ważne na obszarze 14 gmin tworzących MZKZG w autobusach, tramwajach i trolejbusach ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo, w pociągach REGIO, uruchamianych przez PR oraz w pociągach osobowych uruchamianych przez SKM;
 - bilety miesięczne metropolitalne ważne na obszarze 14 gmin tworzących MZKZG w autobusach, tramwajach i trolejbusach ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo, łączone z miesięcznym biletem odcinkowym na odległość do 30 km,

ważnym w pociągach REGIO uruchamianych przez PR oraz w pociągach osobowych uruchamianych przez SKM (oferta 30+).

Ponadto na terenie Sopotu, ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni wzajemnie honorują bilety ważne na obszarze tego miasta.

Zintegrowane rozwiązania taryfowo-biletowe stanowią uzupełnienie taryf poszczególnych organizatorów komunikacji miejskiej i przewoźników kolejowych.

W przypadku biletów metropolitalnych ważnych wyłącznie w komunikacji miejskiej oraz w komunikacji miejskiej i w transporcie kolejowym, pasażer uzyskuje możliwość skorzystania ze środków transportu, których linie komunikacyjne są względem siebie komplementarne i substytucyjne, czyli może zrealizować podróż np. autobusem i pociągiem, jak również w określonej relacji może zrealizować przejazd np. tramwajem lub pociągiem, czy autobusami różnych organizatorów.

Cena metropolitalnego biletu miesięcznego, który jest biletem sieciowym, jest znacznie niższa od sumy cen biletów składających się na ten bilet. Cena najdroższego biletu miesięcznego metropolitalnego wynosi 220 zł, a suma cen biletów wchodzących w jego skład 636 zł (ZTM w Gdańsku – 102 zł, ZKM w Gdyni – 102 zł, MZK Wejherowo – 92 zł, PR – 113 zł, SKM – 227 zł). Należy jednak pokreślić, że różnica pomiędzy ceną biletu metropolitalnego, a sumą cen biletów wchodzących w jego skład, tj. 416 zł nie stanowi kwoty rabatu udzielonego pasażerowi i jednocześnie straty dla organizatorów komunikacji miejskiej oraz przewoźników kolejowych. W praktyce bowiem, żaden z pasażerów nie kupuje 5 biletów miesięcznych o najszerszym zakresie ważności (tab.11). Tylko niewielka grupa pasażerów jest w stanie, ze względu na bardzo szeroki zakres oferty transportowej zawartej w bilecie efektywnie z niej korzystać, tzn. codziennie realizować przejazdy liniami komunikacyjnymi obsługiwanymi przez różnych organizatorów i przewoźników.

Tab. 11. Udział pasażerów korzystających z sieci komunikacyjnych (ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, MZK Wejherowo, SKM oraz Przewozów Regionalnych) na obszarze Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej w 2014 r. [%]

Rodzaj biletu	Liczba sieci					Razem
	jedna	dwie	trzy	cztery	pięć	
METROPOLITALNY – 220 zł	25,1	38,0	36,4	0,5	0,0	100

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników przeprowadzonych w 2014 r. badań marketingowych przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej dotyczących wykorzystania biletów metropolitalnych.

Bilety metropolitalne od 1 stycznia 2008 r. umożliwiają realizowanie przejazdów na podstawie jednego biletu komunikacją miejską organizowaną przez gminy oraz komunikacją miejską organizowaną przez gminy i transportem kolejowym organizowanym przez samorządowe województwo. Od tego momentu, po raz pierwszy, na podstawie jednego – papierowego lub elektronicznego biletu można w trakcie jednej podróży dowolną liczbę razy jechać autobusem, tramwajem, trolejbusem i pociągiem.

Dodatkowo w maju 2014 r. została wprowadzona oferta 30+, która dzięki rozdzieleniu biletów na część miejską i kolejową umożliwia przewoźnikom kolejowym otrzymywanie z budżetu państwa refundacji utraconych przychodów z tytułu honorowania w swoich pociągach ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Cena normalnego miesięcznego biletu komunalnego metropolitalnego ważnego w pojazdach ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo wynosi 88 zł, a biletu ważnego w PR i SKM 110 zł, co oznacza, że za 198 zł pasażer może korzystać z relatywnie szerokiego pakietu usług komunikacji miejskiej i transportu kolejowego. Pod koniec 2014 r. miesięczna sprzedaż tych dwóch łączonych biletów (miejskiego i kolejowego) osiągnęła poziom około 800 sztuk.

W ramach zintegrowanej oferty przewoźników kolejowych wprowadzone zostało w sierpniu 2013 r. rozwiązanie umożliwiające pasażerom uzyskanie 5% upustu przy zakupie dwóch biletów odcinkowych różnych przewoźników pod warunkiem, że koniec jednego odcinka, obsługiwanego przez jednego z tych przewoźników, stanowi początek drugiego, obsługiwanego przez innego przewoźnika. Średnio w skali miesiąca w 2014 r. sprzedawanych było około 400 sztuk takich łączonych biletów.

Spośród ww. rozwiązań największą popularnością cieszą się bilety metropolitalne (tab. 12). Przeciętna miesięczna sprzedaż biletów miesięcznych i 30-dniowych w 2014 r. ważnych wyłącznie w komunalnej komunikacji miejskiej oraz ważnych zarówno w komunikacji miejskiej, jak i w transporcie kolejowym wynosiła odpowiednio 1500 szt. i 11300 szt. Największą dynamiką wzrostu sprzedaży odznaczały się bilety metropolitalne ważne jednocześnie w komunikacji miejskiej i w transporcie kolejowym, których sprzedaż w latach 2008-2014 wzrosła prawie czterokrotnie.

Tab. 12. Sprzedaż biletów metropolitalnych miesięcznych i 30-dniowych w latach 2008-2014 [w szt.]

Rodzaj biletu	Rok							Dynamika 2014/2008
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Bilety komunalne	6142	10041	12322	13952	15702	17410	18295	197,87%
Bilety kolejowo-komunalne	36337	74601	106945	124456	127236	131640	135931	274,08%
RAZEM	42479	84642	119267	138408	142938	149050	154226	263,06%

Źródło: dane Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej.

Jedną z największych zalet biletu metropolitalnego jest zasięg jego obowiązywania. Na jego podstawie komunikacją komunalną (autobusem, tramwajem, trolejbusem) można podróżować na terenie 14 miast i gmin tworzących Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej. Dodatkowo na podstawie tego biletu można podróżować pociągami SKM i PR. Możliwość przesiadania się i dowolnego wykorzystywania poszczególnych środków transportu wpływa na zmianę zachowań komunikacyjnych. Pasażerowie kierując się swoją wygodą mogą wybierać najbardziej dogodny sposób dotarcia do celu biorąc pod uwagę np. prędkość, częstotliwość, odległość przystanku od początkowego i docelowego miejsca podróży. Zwiększa się również ich mobilność, czego potwierdzeniem jest rosnąca liczba przejazdów realizowanych na podstawie okresowych biletów metropolitalnych. Bilet metropolitalny pozwala jednocześnie na minimalizowanie negatywnych konsekwencji zakłóceń w ruchu transportu zbiorowego – jak nie jeżdżą np. pociągi, to można przejazd zrealizować autobusem, tramwajem, trolejbusem lub odwrotnie.

Elementem składowym integracji taryfowo-biletowej są uprawnienia do przejazdów bezpłatnych i ulgowych oraz zasady refundacji organizatorom i przewoźnikom utraconych przychodów ze sprzedaży biletów z tytułu honorowania tych uprawnień. Uprawnienia do przejazdów bezpłatnych i ulgowych przyznają państwowe i samorządowe organy stanowiące i mają one najczęściej charakter społeczno-polityczny. Dodatkowe uprawnienia mogą również wprowadzać przewoźnicy kolejowi, którzy posiadają samodzielność w zakresie stanowienia swojej taryfy, w tym wypadku uprawnienia te mają charakter tzw. ulgi handlowej o charakterze marketingowym i nie są one refundowane.

Ustawowe uprawnienia do przejazdów bezpłatnych i ulgowych obowiązują w transporcie zbiorowym kolejowym, regionalnym drogowym i miejskim. Natomiast refundacja ze Skarbu Państwa z tytułu ich stosowania przysługuje na szczególnych zasadach

w transporcie zbiorowym przewoźnikom (operatorom) kolejowym i przewoźnikom regionalnego transportu drogowego. Natomiast w odniesieniu do komunikacji miejskiej ustawodawca przyjął, że środki finansowe, które otrzymują gminy na realizację zadań własnych, zawierają należną kwotę refundacji z tytułu stosowania w komunikacji miejskiej ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

Refundacja utraconych przychodów z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych przysługuje przewoźnikowi kolejowemu pod warunkiem, że odnosi się ona do jego własnych biletów. W rezultacie „jeden wspólny bilet” uniemożliwia przewoźnikowi kolejowemu uzyskiwanie refundacji ze Skarbu Państwa. Z tego względu przewoźnicy kolejowi nie uzyskują refundacji od emitowanych przez MZKZG wspólnych 24, 72-godzinnych oraz miesięcznych i 30 dniowych kolejowo-komunalnych biletów metropolitalnych. W celu ograniczenia utraty przychodów przewoźnikom kolejowym (SKM i PR), uczestniczącym we wspólnym metropolitalnym bilecie, zostały na ich wniosek i Urzędu Marszałkowskiego, dofinansowującego przewozy kolejowe, wprowadzone bilety łączone, które mają stanowić alternatywę dla kolejowo-komunalnych biletów metropolitalnych. Pasażerowie mogą w ramach oferty 30+ kupić metropolitalny bilet komunalny ważny na obszarze MZKZG w autobusach, tramwajach i trolejbusach ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo pod warunkiem jednoczesnego zakupu miesięcznego biletu odcinkowego na odległość do 30 km (na obszarze MZKZG) ważnego w pociągach REGIO uruchamianych przez PR oraz w pociągach osobowych uruchamianych przez SKM. Porównując tę ofertę z kolejowo-komunalnym biletem metropolitalnym należy zwrócić uwagę, że poza koniecznością nabycia dwóch biletów zamiast jednego w przypadku oferty 30+:

- ograniczona jest liczba punktów sprzedaży do 11 punktów zlokalizowanych przy stacjach SKM, w których sprzedawca może jednocześnie wydrukować bilet SKM/PR i załadować na kartę metropolitalny bilet komunalny (bilety metropolitalne można kupować w 51 punktach sprzedaży);
- brak jest możliwości zakupu biletu przez internet (około 15% okresowych biletów metropolitalnych jest sprzedawanych w ten sposób);
- występuje zróżnicowanie grup osób uprawnionych do przejazdów ulgowych (ulga na bilet kolejowy jest przyznawana wg przepisów obowiązujących przewoźników kolejowych, które są inne niż przepisy obowiązujące w komunikacji miejskiej, np. nauczyciele mogą korzystać z przejazdów ulgowych wyłącznie w przewozach kolejowych, a emeryci i renciści wyłącznie w przewozach na podstawie biletów metropolitalnych);

- występuje ustawowe zróżnicowanie wymiaru ulg uprawniających do przejazdów ulgowych na podstawie biletów okresowych (np. studenci i uczniowie korzystają w przewozach kolejowych odpowiednio z ulgi 51% i 49%, a w przewozach na podstawie biletu metropolitalnego ulga dla tych grup jest ujednoczona i wynosi 50%);
- występuje ustawowe zróżnicowanie zakresu uprawnienia do przejazdów ulgowych na podstawie biletów okresowych w odniesieniu do tej samej grupy osób (np. studenci w przewozach kolejowych mają prawo do przejazdów ulgowych do ukończenia 26 roku życia, a w przypadku biletu metropolitalnego ograniczenie wieku nie obowiązuje).

Należy także zwrócić uwagę, że tylko w ofercie biletów metropolitalnych znajdują się bilety zintegrowane, ważne na przejazd różnymi środkami transportu w okresie krótszym niż miesiąc. Są to:

- bilety jednoprzejazdowe, 24-godzinne, 72-godzinne, ważne na obszarze 14 gmin tworzących MZKZG w autobusach, tramwajach i trolejbusach ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo;
- bilety 24-godzinne, 72-godzinne, 30-dniowe i miesięczne metropolitalne ważne na obszarze 14 gmin tworzących MZKZG w autobusach, tramwajach i trolejbusach ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo, w pociągach REGIO, uruchamianych przez PR oraz w pociągach osobowych uruchamianych przez SKM.

Istotnym elementem w ocenie rozwiązań z zakresu integracji taryfowo-biletowej jest prosta i przejrzysta taryfa, na którą składają się ceny poszczególnych rodzajów biletów i ujednoczone pod względem wymiaru i grup osób uprawnienia do przejazdów ulgowych. Szczególnym zainteresowaniem cieszą się, w przypadku biletów metropolitalnych, bilety ulgowe, na podstawie których uczeń, student, emeryt, może podróżować z 50% ulgą. Ta ulga powoduje, że cena 110 zł za bilet metropolitalny umożliwiającą bez żadnych ograniczeń korzystanie z komunikacji miejskiej i transportu kolejowego (SKM i PR) po całej metropolii – staje się ceną względnie atrakcyjną.

W kolejnych latach powinien zwiększyć się jeszcze zakres integracji taryfowo-biletowej, w szczególności w odniesieniu do biletów łączących autobusy, tramwaje i trolejbusy z pociągami SKM i PR. W ofercie zintegrowanych biletów brakuje aktualnie przesiadkowego biletu 1-godzinnego, ważnego w komunikacji miejskiej i transporcie kolejowym, umożliwiającego podróż w czasie ważności tego biletu np. autobusem-pociągiem-tramwajem. Taki rodzaj biletu, jak również pozostałe z dotychczas obowiązujących biletów zintegrowanych powinny także objąć przewozy, które będą realizowane na linii PKM.

Nie mniej istotnym aspektem integracji jest dostępność zintegrowanych biletów. Obecnie stosowane rozwiązania w zakresie sprzedaży, dedykowane są przede wszystkim pasażerom korzystającym z usług poszczególnych organizatorów transportu i przewoźników. W szczególności dotyczy to biletów papierowych. Powoduje to, że biletów metropolitalnych nie można kupić w pojazdach komunikacji miejskiej ani w pociągach. Bilety te nie są także dostępne w automatach biletowych zlokalizowanych na peronach SKM i gdańskich przystankach komunikacji miejskiej. Można natomiast komunalne metropolitalne bilety jednoprzjazdowe kupić za pośrednictwem dostawców specjalnych aplikacji telefonicznych. Aktualnie zakup biletu przez telefon zapewniają aplikacje: Mobilet, Callpay i Skycash.

Dotychczasowe wspólne rozwiązania taryfowo-biletowe nie zaspokajają jednak w pełni oczekiwań pasażerów. Chcąc jak najmniej zapłacić za przejazd transportem zbiorowym, muszą oni ofertę biletów łączonych, zintegrowanych, porównywać do ofert poszczególnych organizatorów transportu i przewoźników kolejowych. Analiza obejmuje ceny, zakres obowiązywania, uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, dostępność i sposób zakupu oraz walidacji biletów. Z tego punktu widzenia pasażerowie oczekują, że zamiast 5 biletów spośród których muszą wybierać i dodatkowo zastanawiać się, jak efektywnie połączyć oferty pod względem taryfowym, zostanie im zaoferowany po akceptowanej cenie jeden bilet na wszystkie rodzaje transportu funkcjonujące na danym obszarze. Ważne jest, aby obszar, na który pasażer może kupić bilet, umożliwiał mu zaspokojenie jego potrzeb przewozowych (jeżeli pasażer realizuje przejazdy tylko lokalne (np. w Sopocie), to żeby mógł kupić bilet na wszystkie środki transportu funkcjonujące na tym obszarze, a jeżeli chce jeździć po całej metropolii, czy województwie, to żeby znalazł dostosowaną do jego potrzeb ofertę biletów – obejmującą wszystkie środki transportu zbiorowego na tak rozległym obszarze).

W zdecydowanie mniejszym zakresie zrealizowane zostały dotychczas działania w zakresie integracji funkcjonalnej publicznego transportu zbiorowego, organizowanego przez poszczególnych organizatorów i przewoźników kolejowych. W praktyce każdy z organizatorów tworzy określone rozwiązania koordynacyjne w ramach własnej sieci usług. Dotyczy to w szczególności rozkładów jazdy. W znacznie mniejszym zakresie koordynacja funkcjonowania transportu zbiorowego w OMT obejmuje stykające i częściowo przenikające się oferty różnych organizatorów. Komunikacja miejska zazwyczaj dopasowuje swoje rozkłady do rozkładów kolejowych. Ma to istotne znaczenie przede wszystkim w porze nocnej, kiedy środki transportu zbiorowego kursują z mniejszą częstotliwością.

W wielu przypadkach stacje SKM należy traktować jako węzły przesiadkowe, które przede wszystkim umożliwiają zmianę środka transportu publicznego. W ograniczonym stopniu węzły te umożliwiają jednak zastosowanie rozwiązań typu P+R czy B+R. W większym stopniu możliwości wykorzystania takich rozwiązań wystąpią dla stacji wybudowanych w ramach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.

Niewielki zakres integracji udało się także zrealizować w odniesieniu do infrastruktury systemów biletowych. Każdy z organizatorów posiada własną infrastrukturę sprzedaży, kasowania i kontroli biletów. Przewoźnicy kolejowi emitują wyłącznie bilety papierowe. Natomiast w komunikacji ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, MZK Wejherowo, a także w komunikacji tczewskiej, funkcjonują bilety elektroniczne. Częściowa integracja infrastruktury i oprogramowania nastąpiła w odniesieniu do biletów metropolitalnych:

- okresowych – są biletami elektronicznymi,
- 24- i 72-godzinnych – są biletami elektronicznymi i papierowymi,
- jednoprzejazdowych – są biletami papierowymi i telefonicznymi.

W rezultacie częściowej integracji infrastruktury systemów biletowych, bilety metropolitalne mogą być zakupione (załadowane na kartę) w dowolnym punkcie ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo na dowolną kartę jednego z ww. organizatorów, legitymację studencką oraz kartę Gdańskiej Organizacji Turystycznej. MZKZG zapewnia także oprogramowanie do kontroli biletów metropolitalnych, wykorzystywane przez wszystkie podmioty, z których usług korzystać mogą pasażerowie realizujący przejazdy na podstawie tych biletów.

Wdrożone dotychczas rozwiązania w zakresie integracji funkcjonalnej obejmującej m.in. koordynację funkcjonowania różnych pojazdów transportu zbiorowego, infrastrukturę transportową, w tym związaną z systemami biletowymi wpływają na efektywność samej integracji taryfowo-biletowej. Komunikacja miejska, która ma stanowić alternatywę dla przejazdów realizowanych pojazdami osobowymi, musi zapewniać relatywnie wysoką prędkość przejazdu i ograniczać straty czasu związane ze zmianą środka transportu, zakupem i skasowaniem biletu itp. Należy to brać pod uwagę oceniając dotychczasowe i projektowane rozwiązania związane z integracją taryfowo-biletową i funkcjonalną miejskiego transportu zbiorowego w OMT.

5.5. Warianty integracji taryfowo-biletowej

Na dzień 1 stycznia 2015 r. na obszarze OMT występowały następujące rodzaje zintegrowanych biletów:

- **metropolitalne** obejmujące bilety:
 - **komunalne** jednorazowe, 24-godzinne, 72-godzinne, 30-dniowe i miesięczne metropolitalne ważne na obszarze 14 gmin tworzących MZKZG w autobusach, tramwajach i trolejbusach ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo,
 - **kolejowo-komunalne** bilety 24-godzinne, 72-godzinne, 30-dniowe i miesięczne metropolitalne ważne na obszarze 14 gmin tworzących MZKZG w autobusach, tramwajach i trolejbusach ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo, w pociągach REGIO, uruchamianych przez PR oraz w pociągach osobowych uruchamianych przez SKM (szczegółowy wykaz cen i rodzajów biletów metropolitalnych zawiera tabela 13).
- **metropolitalny łączony z biletem kolejowym SKM i PR (oferta 30+) za 198 zł** obejmujący bilet miesięczny metropolitalny za **88 zł** ważny na obszarze 14 gmin tworzących MZKZG w autobusach, tramwajach i trolejbusach ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo łączony z miesięcznym biletem odcinkowym na odległość do 30 km za **110 zł** ważnym na terenie MZKZG w pociągach REGIO uruchamianych przez PR oraz w pociągach osobowych uruchamianych przez SKM (oferta 30+).
- **kolejowy PR łączony z biletem SKM** obejmujący bilety jednorazowe i odcinkowe miesięczne imienne (na przejazd „tam” oraz „tam i z powrotem”) ważne na obszarze województwa pomorskiego w pociągach REGIO, uruchamianych przez PR oraz w pociągach osobowych uruchamianych przez SKM, przy czym relacja przejazdu musi obejmować dwa łączące się ze sobą odcinki, z których jeden jest obsługiwany przez PR, a drugi przez SKM (przejazd na danym odcinku jest możliwy wyłącznie pociągiem tego przewoźnika, na odcinek którego wydany jest bilet). Cena biletu jest uzależniona od odległości przejazdu zgodnie z taryfą PR i SKM, przy czym pasażer kupując dwa bilety różnych przewoźników kolejowych uzyskuje 5% rabat.

Tab. 13. Ceny biletów metropolitalnych MZKZG [w zł]

		Rodzaj biletu	Normalny	Ulgowy
Bilety czasowe	24-godzinny	Komunalny – obowiązuje w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	14	7
		Kolejowo-komunalny dwóch organizatorów – obowiązuje w pociągach Przewoźników Kolejowych (SKM, PR) oraz w pojazdach: ZTM w Gdańsku albo ZKM w Gdyni albo MZK Wejherowo	17	8,5
		Kolejowo-komunalny wszystkich organizatorów – obowiązuje w pociągach Przewoźników Kolejowych (SKM, PR) oraz w pojazdach: ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	20	10
	72-godzinny	Komunalny – obowiązuje w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	28	14
		Kolejowo-komunalny wszystkich organizatorów – obowiązuje w pociągach Przewoźników Kolejowych (SKM, PR) oraz w pojazdach: ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	40	20
	30-dniowy albo miesięczny	Komunalny – obowiązuje w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	130	65
		Kolejowo-komunalny dwóch organizatorów – obowiązuje w pociągach Przewoźników Kolejowych (SKM, PR) oraz w pojazdach: ZTM w Gdańsku albo ZKM w Gdyni albo MZK Wejherowo	186	93
		Kolejowo-komunalny wszystkich organizatorów – obowiązuje w pociągach Przewoźników Kolejowych (SKM, PR) oraz w pojazdach: ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	220	110
			Rodzaj biletu	Normalny
Bilety jednoprzęzajzdowe	Telefoniczny	Na linie zwykłe – obowiązuje w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	2,8	1,4
		Na linie nocne, pospieszne, specjalne i zwykłe – obowiązuje w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	3,8	1,9
Bilety jednoprzęzajzdowe	Papierowy	Na linie zwykłe – obowiązuje w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	3,2	1,6
		Na linie nocne, pospieszne, specjalne i zwykłe – obowiązuje w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	4,2	2,1

Źródło: materiały MZKZG.

Przy zakupie biletów metropolitalnych obowiązują ulgi ustawowe oraz ulgi określone przez Zgromadzenie MZKZG, w tym przy zakupie biletu metropolitalnego w ramach oferty

30+, przedstawione w tabeli 14 natomiast przy zakupie biletów przewoźników kolejowych, w tym przy zakupie biletu przewoźników kolejowych w ramach oferty 30+, obowiązują ulgi ustawowe przedstawione w tabeli 15.

Tab. 14. Uprawnienia do przejazdów ulgowych na podstawie biletów metropolitalnych

Wymiar ulgi	Uprawnieni
50%	Kombatanci
	Inwalidzi słuchu (głuchoniemi)
	Emeryci i renciści oraz wdowy/wdowcy po emerytach i rencistach
	Dzieci w wieku od 4 do 7 roku życia
	Uczniowie szkół podstawowych, gimnazjów i ponadgimnazjalnych do ukończenia 24 roku życia
	Studenci szkół wyższych
	Studenci zagranicznych uczelni do ukończenia 26 roku życia
	Doktoranci
	Słuchacze kolegiów nauczycielskich, kolegiów nauczycielskich języków obcych i kolegiów pracowników służb społecznych

Źródło: materiały MZKZG.

Tab. 15. Uprawnienia ustawowe do przejazdów ulgowych obowiązujące w SKM i PR

Wymiar ulgi	Uprawnieni
93%	Osoby niewidome uznane za niezdolne do samodzielnej egzystencji
78%	Dzieci i młodzież dotknięte inwalidztwem lub niepełnosprawne do ukończenia 24 roku życia oraz studenci dotknięci inwalidztwem lub niepełnosprawni do ukończenia 26 roku życia – wyłącznie przy przejazdach z miejsca zamieszkania lub z miejsca pobytu do przedszkola, szkoły, szkoły wyższej, placówki opiekuńczo-wychowawczej, placówki oświatowo-wychowawczej, specjalnego ośrodka szkolno-wychowawczego, specjalnego ośrodka wychowawczego, ośrodka umożliwiającego dzieciom i młodzieży spełnianie obowiązku szkolnego i obowiązku nauki, ośrodka rehabilitacyjno-wychowawczego, domu pomocy społecznej, ośrodka wsparcia, zakładu opieki zdrowotnej, poradni psychologiczno-pedagogicznej, w tym poradni specjalistycznej, a także na turnus rehabilitacyjny - i z powrotem
51%	Studenci do ukończenia 26 roku życia, w tym słuchacze kolegiów nauczycielskich, nauczycielskich kolegiów języków obcych i kolegiów pracowników służb społecznych Studenci – obywatele polscy studiujący za granicą, do ukończenia 26 roku życia Doktoranci – do ukończenia 35 roku życia
49%	Dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia gimnazjum, szkoły ponadpodstawowej lub

Wymiar ulgi	Uprawnieni
	ponadgimnazjalnej – publicznej lub niepublicznej o uprawnieniach szkoły publicznej, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia Posiadacze Karty Dużej Rodziny
37%	Osoby niewidome, jeśli nie są uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji Cywilna niewidoma ofiara działań wojennych uznana za osobę całkowicie niezdolną do pracy
33%	Nauczyciele przedszkoli publicznych lub niepublicznych oraz nauczyciele szkół podstawowych, gimnazjów i ponadgimnazjalnych – publicznych lub niepublicznych o uprawnieniach szkół publicznych Nauczyciele akademicy

Źródło: www.skm.pkp.pl.

Istotne dla funkcjonowania biletów metropolitalnych są zasady rozliczeń finansowych związanych z ich honorowaniem. Przychody ze sprzedaży biletów są dzielone pomiędzy SKM, PR, ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo. Przewoźnicy kolejowi otrzymują 60% przychodów ze sprzedaży biletów. Podział pomiędzy SKM i PR wynika z udziału w pracy eksploatacyjnej zamawianej przez Samorząd Województwa Pomorskiego. Oprócz tego z budżetu samorządowego województwa SKM i PR otrzymuje w ramach płatności za zamawiane usługi dodatkowe wynagrodzenie z tytułu honorowania w pociągach biletów metropolitalnych. Dopłata ta pokrywa nie tylko obniżenie przychodów wynikające z tego, że zamiast biletu kolejowego kupowany jest bilet metropolitalny, a 60% udział w przychodach nie równoważy przychodów utraconych ze względu na obniżenie przychodów, ale również musi zrekompensować utratę przychodów spowodowaną brakiem możliwości aplikowania w wypadku biletów metropolitalnych o refundację ze Skarbu Państwa ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych. Jednocześnie uchwalany przez Zgromadzenie MZKZG wykaz grup osób rozszerza katalog ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych o emerytów i rencistów.

Pozostałe 40% przychodów ze sprzedaży biletów trafia do komunalnej komunikacji miejskiej. W celu zrekompensowania ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo utraconych przychodów w związku z honorowaniem w pojazdach komunikacji miejskiej biletów metropolitalnych MZKZG na podstawie udziału w pracy przewozowej i wyników badań marketingowych wykorzystania biletów okresowych wylicza niezbędną dopłatę do każdego rodzaju biletu. Dopłata ta pochodzi z budżetu MZKZG i jest wnoszona przez członków

związku w formie składki, której sposób wyliczenia jest określony w statucie Związku. Do końca roku 2014 wysokość składki uzależniona była od liczby mieszkańców danej gminy, w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców wszystkich gmin tworzących Związek. W 2015 r. nastąpiła zmiana obliczania wysokości składki i oprócz liczby mieszkańców pod uwagę jest także brana liczba wozokilometrów realizowanych na terenie danej gminy przez komunikację komunalną w stosunku do ogólnej liczby wozokilometrów realizowanych przez komunikację komunalną na terenie całego Związku.

Udział okresowych biletów metropolitalnych, w ogólnej liczbie sprzedawanych biletów miesięcznych przez SKM, ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo w ujęciu ilościowym w 2013 r. wyniósł 8,2%, a w ujęciu wartościowym 14,59%. Wyższy udział w ujęciu wartościowym wynika z tego, że bilety metropolitalne ze względu na szeroki zakres obowiązywania należą do grupy najdroższych biletów. Niemniej jednak warto zwrócić uwagę, że przychody ze sprzedaży okresowych biletów zintegrowanych są prawie na takim samym poziomie jak przychody SKM ze sprzedaży własnych biletów okresowych. Szczegółowe informacje na temat udziału ww. podmiotów w sprzedaży biletów okresowych zostały przedstawione w tabeli 16.

Tab. 16. Struktura sprzedaży biletów okresowych na obszarze MZKZG w 2013 r. w ujęciu ilościowym i wartościowym [%]

Ujęcie	MZKZG	SKM	ZTM	ZKM	MZK	RAZEM
Ilościowe	8,20	18,10	43,02	29,07	1,61	100
Wartościowe	14,59	17,32	40,41	26,40	1,29	100

Źródło: Dane MZKZG i SKM.

Zdecydowanie mniejszy jest udział biletów metropolitalnych, o krótszym niż miesiąc okresie ważności, w ogólnej liczbie sprzedawanych biletów krótkookresowych. Udział ten w ujęciu ilościowym i wartościowym wynosi odpowiednio 0,76% i 2,02%. Stanowi to w dużym stopniu rezultat ograniczonego asortymentu i dostępności tych biletów.

W 2014 r. przychody ze sprzedaży biletów metropolitalnych wyniosły 24 135 263 zł. Kwoty, które uzyskali poszczególni uczestnicy wspólnego, metropolitalnego biletu zostały przedstawione w tabeli 17, a w tabeli 18 przedstawiono kwoty, które z budżetu MZKZG otrzymał ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo, jako uzupełnienie przypadających im kwot udziału w przychodach ze sprzedaży biletów metropolitalnych. W rezultacie ww. podmioty otrzymują środki finansowe w wysokości odpowiadającej utraconej sprzedaży

własnej. Kwoty te są ustalane na podstawie udziału w pracy eksploatacyjnej oraz wyników badań marketingowych wykorzystania biletów metropolitalnych przez pasażerów. Łącznie środki rozdysponowane przez MZKZG w 2014 r. ze sprzedaży biletów i przeznaczone na dopłatę do tych biletów wyniosły 27 012 114 zł.

Tab. 17. Podział przychodów ze sprzedaży biletów metropolitalnych w 2014 r. [zł]

MZK	ZKM	ZTM	SKM	PR	RAZEM
1 066 779	5 256 660	5 712 817	11 143 251	955 756	24 135 263

Źródło: dane MZKZG.

Tab. 18. Dopłaty z budżetu MZKZG do biletów metropolitalnych w 2014 r [zł.]

MZK	ZKM	ZTM	RAZEM
189 237	1 223 158	1 464 456	2 876 851

Źródło: dane MZKZG.

W maju 2014 r. zainaugurowano sprzedaż połączonych biletów metropolitalnego komunalnego i kolejowego ważnego na terenie MZKZG na odcinku do 30 km w ramach oferty 30+. W 2014 r. sprzedano łącznie 3380 biletów, a szczegółowe informacje na temat rodzajów i wartości sprzedanych biletów zawiera tabela 19.

Tab. 19. Przychód MZKZG i przewoźników kolejowych ze sprzedaży biletów w ofercie 30+ w 2014 r.

Rodzaj biletu	Liczba sprzedanych biletów	Przychód MZKZG	Przychód SKM + PR	Przychód MZKZG oraz SKM + PR
Normalny	1612	141 856,00 zł	177 320,00 zł	319 176,00 zł
Ulgowy	1768	77 792,00 zł	194 480,00 zł	272 272,00 zł
Razem	3380	219 648,00 zł	371 800,00 zł	591 448,00 zł

Źródło. Dane MZKZG.

W kontekście integracji taryfowo-biletowej komunikacji komunalnej z kolejową bilety łączące wyłącznie ofertę kolejową SKM i PR mają mniejsze znaczenie.

Czynnikami determinującymi warianty integracji taryfowo-biletowej są:

- obecnie występujący zakres integracji taryfowo-biletowej i dotychczasowe zasady oraz rezultaty tej integracji;

- uwarunkowania formalno-prawne dotyczące zróżnicowania wymiaru ulg przysługujących przy przejazdach publicznym transportem zbiorowym w komunikacji komunalnej i kolejowej;
- zróżnicowanie uprawnień do przejazdów ulgowych w komunikacji komunalnej i kolejowej;
- zasady refundacji ulg ustawowych przewoźnikom kolejowym z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych;
- plany dotyczące rozpoczęcia realizacji przewozów na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej;
- plany dotyczące włączenia tczewskiej komunikacji miejskiej do biletu metropolitalnego i przystąpienia do MZKZG gmin Pszczółki i Tczew oraz miasta Tczew.

Jako możliwe warianty integracji taryfowo-biletowej można rozważyć:

- 1. Pełną integrację taryfowo-biletową komunikacji kolejowej i komunalnej w OMT.**
- 2. Wprowadzenie zmian w obecnie obowiązujących rozwiązaniach taryfowych polegających na włączeniu usług realizowanych na linii PKM do systemu komunikacji komunalnej.**
- 3. Wprowadzenie zmian w obecnie obowiązujących rozwiązaniach taryfowych poprzez rozszerzenie zakresu obowiązywania biletów metropolitalnych w przewozach kolejowych o linię PKM.**
- 4. Nie wprowadzanie żadnych zmian w obecnie obowiązujących rozwiązaniach taryfowo-biletowych.**

W każdym z wariantów proponuje się wprowadzenie miesięcznych biletów łączonych na wzór oferty 30+. Łączone byłyby relacyjne wspólne bilety przewoźników kolejowych na wskazanych przez organizatora przewozów kolejowych relacjach z komunalnym biletem metropolitalnym. Pasażerowi kupującemu jednocześnie dwa bilety – kolejowy i metropolitalny – udzielany byłby przez każdego z organizatorów rabat od ceny jego biletu. Udzielanie rabatu wymagałoby dopłat do biletów łączonych ze strony samorządu województwa do biletów kolejowych i ze strony gmin – członków MZKZG do metropolitalnych biletów komunalnych. Dzięki temu w preferowanych przez organizatora przewozów kolejowych relacjach dotychczasowa oferta 30+ ograniczona do obszaru MZKZG mogłaby być wprowadzana w innych, wykraczających poza obszar związku relacjach np. na linii PKM.

Docelowo można także rozważać rozszerzenie oferty miesięcznych biletów kolejowych łączonych z miesięcznymi komunalnymi biletami metropolitalnymi o bilety przewoźników

i operatorów regionalnego zbiorowego transportu drogowego, przede wszystkim w celu do-
wiązania tego transportu do przesiadkowych węzłów kolejowych.

Realizacja projektu rozwoju systemu biletu elektronicznego na obszarze OMT umożliwiłaby wykorzystanie urządzeń tego systemu do rozliczeń finansowych pomiędzy współpracującymi podmiotami oraz na zastosowanie karty elektronicznej lub innego nośnika elektronicznego, jako wspólnego dla wszystkich oferentów usług transportu zbiorowego nośnika biletu.

Wariant 1. Pełna integracja

W wariantcie 1 – pełnej integracji planuje się przeniesienie odpowiedzialności za politykę taryfowo-biletową w transporcie kolejowym i sprzedaż biletów na organizatora przewo-
zów, tj. Samorząd Województwa Pomorskiego oraz kontraktowanie brutto przez niego usług SKM i operatora linii PKM. Operatorzy ci otrzymywaliby wynagrodzenie za wykonaną pracę eksploatacyjną.

Można także rozpatrywać inne formy organizacyjno-zarządcze przedstawione bardziej szczegółowo w ostatniej części opracowania. W komunikacji komunalnej, SKM i na linii PKM obowiązywałyby te same komunalne uprawnienia do przejazdów ulgowych oraz bez-
płatnych. Ta druga kategoria uprawnień pojawiłaby się po raz pierwszy, ponieważ na dotych-
czasowym etapie integracji nie ma jednolitych rozwiązań w tym zakresie, co oznacza, że np. osoba, która skończyła 70 lat może jeździć komunikacją komunalną bezpłatnie ale nie ma takiego uprawnienia w komunikacji kolejowej. Traktowanie komunikacji kolejowej jako ko-
munalnej, powodować będzie brak możliwości ubiegania się o refundację utraconych przy-
chodów z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych – wg obecnie obowiązujących zasad. Takie rozwiązanie zapewnia jednak pełną integrację taryfowo-biletową komunikacji kolejowej i komunalnej w metropolii. Propozycja taryfy za-
kładającej pełną integrację została przedstawiona w tabeli 20.

Tab. 20. Taryfa opłat dla wariantu pełnej integracji taryfowo-biletowej transportu zbiorowego w OMT

Bilety jednorazowe i czasowe	Cena
Bilet jednorazowy będący jednocześnie biletem 1-godzinny (przesiadkowym) ważny w: SKM, PKM, autobusach, tramwajach i trolejbusach na obszarze dwóch sąsiednich gmin	3,00 zł
Bilet jednorazowy będący jednocześnie biletem 1-godzinny (przesiadkowym) ważny w: SKM, PKM, autobusach, tramwajach i trolejbusach na obszarze czterech sąsiednich gmin	6,00 zł

Bilety jednorazowe i czasowe	Cena
Bilet jednorazowy będący jednocześnie biletom 1-godzinny (przebiegowym) ważny w: SKM, PKM, autobusach, tramwajach i trolejbusach na obszarze całej metropolii	9,00 zł
Bilet dobowy (24 h) ważny w: SKM, PKM, autobusach, tramwajach i trolejbusach na obszarze dwóch sąsiednich gmin	12 zł
Bilet dobowy (24 h) ważny w: SKM, PKM, autobusach, tramwajach i trolejbusach na obszarze czterech sąsiednich gmin	16 zł
Bilet dobowy (24 h) ważny w: SKM, PKM, autobusach, tramwajach i trolejbusach na obszarze metropolii	20 zł
Bilety okresowe ważne w SKM, PKM, autobusach, tramwajach, trolejbusach	
Ważny w jednej gminie bez Gdańska i Gdyni	60 zł
Ważny w dwóch sąsiednich gminach	90 zł
Ważny w trzech sąsiednich gminach	120 zł
Ważny w czterech sąsiednich gminach	160 zł
Metropolitalny	220 zł

Źródło: Opracowanie własne.

Rezultatem pełnej integracji byłoby uproszczenie i ujednoczenie taryf. Wszystkie środki transportu, bez względu na formę własności, traktowane są równorzędnie. Jest jeden emitent wszystkich biletów. Zintegrowana taryfa obowiązywałaby na terenie MZKZG, a w połączeniach z pozostałą częścią OMT i województwa obowiązywałaby bilety łączone na komunikację kolejową w określonej relacji i całą komunikację komunalną na obszarze MZKZG. Na tym etapie zakłada się również przystąpienie do MZKZG gminy Pszczółki, Tczew i Miasta Tczew i włączenie tych miast do zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego.

Wariant 2. Wprowadzenie nowych biletów metropolitalnych ważnych w PKM i rozszerzenie ważności obowiązujących biletów metropolitalnych

Propozycje przedstawione w wariantcie 2 wynikają z włączenia przewozów realizowanych na linii PKM do nie w pełni zintegrowanego systemu-taryfowego komunikacji komunalnej. Z tego względu w wariantcie tym zakłada się:

- integrację taryfowo-biletową komunikacji komunalnej ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni (obszarowo na terenie Gdańska, Gdyni i Żukowa) z przewozami realizowanymi na linii PKM na obszarze MZKZG;

- integrację taryfowo-biletową komunikacji komunalnej ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo z SKM i PR na dotychczasowych zasadach;
- brak integracji taryfowo-biletowej komunikacji miejskiej w Tczewie z komunalną komunikacją komunalną ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo oraz z SKM i PR;
- funkcjonowanie odrębnych organizatorów (ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, UM Wejherowo, UM w Tczewie i Urząd Marszałkowski) z własnymi systemami taryfowo-biletowymi.

W rezultacie proponuje się:

- wprowadzenie do oferty MZKZG nowych rodzajów biletów;
- rozwinięcie koncepcji biletu 30+ polegającej na łączeniu ofert różnych organizatorów i przewoźników.

Propozycję taryfy dla wariantu 2 wraz z rekomendacją cen biletów dla PKM przedstawiono w tabeli 21.

Tab. 21. Dodatkowe bilety metropolitalne i rekomendowane ceny wybranych rodzajów biletów obowiązujących na linii PKM

Nowe bilety jednorazowe, czasowe i okresowe w ofercie MZKZG i rekomendacja dla biletów PKM	
Bilet 1 godzinny ważny w autobusach, tramwajach, trolejbusach, PKM i SKM od stacji Gdańsk Wrzeszcz do stacji Gdańsk Gł.	4,60 zł
Bilety jednorazowe PKM (rekomendacja)	
Bilet jednorazowy ważny w Gdańsku lub w Gdyni lub w Żukowie	3,00 zł
Bilet jednorazowy ważny na całej trasie PKM na obszarze MZKZG, tj. od Gdańska Wrzeszcza do Gdyni lub do stacji Babi Dół	5,00 zł
Bilet 24. godzinny MZKZG	
Bilet 24 godzinny ważny w autobusach, tramwajach, trolejbusach, PKM i SKM od stacji Gdańsk Wrzeszcz do stacji Gdańsk Gł.	14,00 zł
Nowe bilety miesięczne (30. dniowe) MZKZG	
Ważny w PKM i komunikacji komunalnej w Gdańsku i SKM od stacji Gdańsk Wrzeszcz do stacji Gdańsk Gł.	110 zł
Ważny w PKM i komunikacji komunalnej w Gdyni	110 zł
Ważny w PKM i komunikacji komunalnej w Żukowie	60 zł
Metropolitalny (z PKM)	220 zł

Bilety okresowe PKM	
Ważny w PKM na obszarze Gdańska	80 zł
Ważny w PKM na obszarze Gdyni	60 zł
Ważny na całej trasie PKM na obszarze MZKZG, tj. od Gdańska Wrzeszcza do Gdyni lub do stacji Babi Dół	100 zł
Ważny w PKM poza metropolią i w połączeniach do metropolii wg taryfy kolejowej (własnej i wspólnej z SKM i PR) lub w OMT jako tandemowy (oferta 30+, 60+ i 90+), pod warunkiem dopłat ze strony samorządów nienależących do MZKZG	

Źródło: Opracowanie własne.

Dzięki wprowadzeniu proponowanych rozwiązań przewozy realizowane na linii PKM będą w pełni zintegrowane z komunikacją komunalną. Z punktu widzenia pasażera linia ta będzie traktowana jak linia specjalna, umożliwiająca szybkie przemieszczanie (rodzaj szybkiego tramwaju). Pasażer, zainteresowany korzystaniem z linii PKM będzie miał możliwość zakupu biletu zintegrowanego:

- 1-godzinny i 24-godzinny, który umożliwi zmianę środka transportu zbiorowego (autobus/pociąg na linii PKM/tramwaj/trolejbus – na terenie MZKZG), jak również realizację przejazdu SKM na odcinku od Wrzeszcza do Gdańska Głównego (do czasu przedłużenia do Gdańska głównego linii PKM);
- miesięczny lub 30-dniowy na wszystkie linie w Gdańsku (oraz realizację przejazdu SKM na odcinku od Wrzeszcza do Gdańska Głównego) lub Gdyni lub Żukowie ważnego również w pociągach na linii PKM odpowiednio w Gdańsku lub Gdyni lub Żukowie;
- biletu metropolitalnego wszystkich organizatorów ważnego na terenie MZKZG w pociągach SKM, PR Regio, w komunalnych autobusach, tramwajach i trolejbusach, a także w pociągach na linii PKM;
- bilety łączone w ramach oferty 30+ umożliwiające korzystanie na terenie MZKZG z komunalnej komunikacji miejskiej w połączeniu z miesięcznym kolejowym biletem odcinkowym na odległość do 30 km, ważnym na terenie MZKZG w pociągach osobowych uruchamianych przez SKM, w pociągach REGIO uruchamianych przez PR oraz w pociągach na linii PKM.

Jednocześnie proponuje się aby cena biletu na jeden przejazd na linii PKM w Gdańsku lub Gdyni lub Żukowie wynosiła 3 zł, czyli tyle samo ile cena przejazdu zwykłymi liniami komunikacji miejskiej w tych miastach.

Uprawnienia do przejazdów ulgowych byłyby niezmienione w stosunku do aktualnie obowiązujących rozwiązań, jak również kwestia refundacji przewoźnikom ze Skarbu Państwa kwot należnych z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych.

Wariant 3. Rozszerzenie ważności obowiązujących biletów metropolitalnych w OMT

W wariantcie 3 zakłada się rozszerzenie zakresu obowiązywania biletów metropolitalnych w przewozach kolejowych o linię PKM. W rezultacie emitowane przez MZKZG bilety kolejowo-komunalne 24- i 72-godzinne oraz miesięczne i 30-dniowe byłyby ważne na terenie Związku nie tylko w pociągach SKM i PR, ale również w pociągach przewoźnika kolejowego, który będzie realizował przewozy na linii PKM.

Wariant 4. Brak integracji PKM z transportem komunalnym w OMT

Nie wprowadzanie żadnych zmian (wariant 4) będzie oznaczać, że oferta biletów metropolitalnych nie ulegnie zmianie, bilety te nie będą obowiązywać na linii PKM, ani na odcinku z Ciepłewa (gmina Pruszcz Gdański) do Tczewa. Kwota dofinansowania zintegrowanych biletów z budżetów samorządowego województwa i gmin tworzących MZKZG będzie na zbliżonym do obecnego poziomie.

5.6. Konsekwencje ekonomiczno-finansowe integracji taryfowo-biletowej dla samorządów

Wprowadzenie integracji taryfowo-biletowej w OMT pociągnie za sobą zwiększenie dopłat budżetowych do transportu zbiorowego. **Główną przyczyną wzrostu dopłat budżetowych jest konieczność ustalenia cen biletów zintegrowanych poniżej sumy cen biletów przed integracją.** Działanie takie znajduje swoje uzasadnienie w celach integracji, a także, w szerszym ujęciu, w celach polityki transportowej zapisanej w głównych dokumentach strategicznych miast i gmin tworzących Obszar Metropolii Trójmiasta i regionu. Celem tej polityki jest tworzenie warunków dla funkcjonowania i rozwoju, konkurencyjnego dla motoryzacji indywidualnej, transportu zbiorowego. Jednym z głównych aspektów konkurencyjności transportu zbiorowego są ceny biletów, których poziom powinien zachęcać do rezygnacji z podróży własnym samochodem osobowym. Przy ustalaniu cen biletów w transporcie zbiorowym, zwłaszcza zintegrowanych, poza typowymi składnikami cenotwórczymi, muszą być uwzględnione także koszty podróży konkurencyjnymi środkami transportu (samochodami osobowymi).

Zdezintegrowany transport zbiorowy charakteryzuje się relatywnie wysokimi kosztami podróży, szczególnie dla pasażerów korzystających z usług więcej niż jednego organizatora transportu. Ceny biletów zintegrowanych nie powinny więc stanowić bariery dla potencjalnych nabywców. Przedstawione w p. 5.2 i 5.3 zasady tworzenia taryf i dobre przykłady ich funkcjonowania, wskazują na konieczność zachowania przejrzystości i prostoty zintegrowanego systemu taryfowego przez ograniczenie liczby pozycji taryfowych (liczby biletów tworzących taryfę). W praktyce powoduje to konieczność zwiększenia ceny biletów dla niektórych pasażerów (zmuszonych do kupowania droższych biletów o większym zakresie ważności) i opisaną wyżej konieczność dopłacania do biletów zintegrowanych, których cena jest niższa niż suma cen odpowiednich biletów przed integracją.

Świadomy tych uwarunkowań Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej tworząc w 2008 r. taryfę metropolitalną uwzględnił konieczność ustalenia cen biletów metropolitalnych poniżej ceny, która wynikała z sumy cen biletów poszczególnych organizatorów świadczących usługi przewozowe na obszarze związku. Ceny biletów metropolitalnych ustalono na poziomie około 50% sumy cen odpowiednich biletów poszczególnych organizatorów, biorąc pod uwagę kryterium zakresu ich ważności (obszarowej i czasowej).

Uwarunkowania ekonomiczne zdeterminowały z kolei konieczność określenia wysokości dopłat do biletów zintegrowanych (metropolitalnych), w związku z obniżeniem się przychodów poszczególnych organizatorów. Roczna kwota dopłat do biletów metropolitalnych wyniosła w pierwszym roku funkcjonowania tych biletów prawie 4 mln zł. Dopłata ta w 50% pokryta została z budżetu samorządowego województwa i w 50% z budżetów gmin tworzących MZKZG. W kolejnych latach w odniesieniu do dopłaty z budżetów gmin ustalono jednostkową dopłatę do każdego biletu, uzależniając w ten sposób kwotę dopłaty budżetowej od łącznej liczby sprzedawanych biletów. W 2014 r. MZKZG sprzedał 267 tys. szt. biletów jednorazowych, 230 tys. szt. biletów czasowych oraz 157 tys. szt. biletów okresowych (miesięcznych i 30. dniowych). Łączna kwota dopłaty samorządów tworzących MZKZG do biletów metropolitalnych w 2014 r. wyniosła 2 859 245 zł.

Konsekwencje finansowe wprowadzenia taryf zintegrowanych przedstawiono w odniesieniu do zaproponowanych wariantów integracji: taryfowo-biletowej i biletowej, przyjmując określone warunki brzegowe analizy.

Wariant 1. Pełna integracja

Warunki brzegowe pełnej integracji przedstawiają się następująco:

- kwotę wymaganej dopłaty budżetowej ustalono jako różnicę pomiędzy obecnymi przychodami ze sprzedaży a prognozowanymi przychodami ze sprzedaży biletów po wprowadzeniu integracji;
- w obliczeniach uwzględniono obecne przychody ze sprzedaży biletów ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, w Tczewie, Wejherowie i SKM w Trójmieście;
- w analizie i prognozie uwzględniono strukturę sprzedaży biletów w poszczególnych segmentach (bilety jednorazowe, czasowe, okresowe, normalne, ulgowe, kryterium przestrzennego zakresu ważności biletów);
- przyjęto założenie o konieczności pokrycia w 100% refundacji ulg ustawowych z budżetu samorządów, wobec jej utraty w warunkach obowiązywania nowej taryfy i obowiązujących obecnie przepisów prawa krajowego;
- uwzględniono dodatkowy popyt wygenerowany przez nową atrakcyjną cenowo dla pasażerów taryfę i w rezultacie dodatkowe przychody z biletów zakładając że w wyniku relatywnej obniżki cen w niektórych segmentach popytu nastąpi jego wzrost o 1,8 do 2,4% w zależności od analizowanego segmentu;
- uwzględniono popyt na usługi Pomorskiej Kolei Metropolitalnej oszacowany przez Departament Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego³¹ **przyjmując, że udział pasażerów PKM generujących dodatkowe przychody w systemie transportu zbiorowego nie przekroczy 20% w ogólnej liczbie pasażerów** (pozostałe 80% pasażerów PKM w warunkach zintegrowanego systemu stanowić będą pasażerowie korzystający obecnie z transportu zbiorowego i już kupujący określone bilety).

Podstawowe wyniki obliczeń dotyczące konsekwencji finansowych dla budżetów samorządowych w warunkach pełnej integracji przedstawiono w tabeli 22.

Tab. 22. Prognozowane zmniejszenie przychodów transportu zbiorowego w OMT w warunkach pełnej integracji (netto)

Organizator/Operator/Emitent biletów	Przychody z biletów uzyskane w 2014 r. [zł]	Prognozowana zmiana przychodów w warunkach pełnej integracji [zł]	Refundacja ulg ustawowych [zł]
ZTM w Gdańsku	106 786 248	-7 717 511	-

³¹Prognozowane koszty PKM i popyt przyjęto na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego (Pismo DIF-TK.8050.3.2015). Określony przez Urząd Marszałkowski roczny popyt na poziomie 5 000 000 pasażerów uznano za realny wyłącznie w warunkach pełnej integracji, przy czym zdaniem Autorów 80% pasażerów stanowić będą osoby obecnie korzystające z transportu zbiorowego w metropolii, czyli już kupujące określone bilety.

ZKM w Gdyni	61 738 475	-3 516 667	-
MZK Wejherowo	5 598 144	-406 010	-
Meteor	5 243 296	-329 476	-
SKM w Trójmieście	73 155 614	-22 141 278	-16 500 000
MZKZG	22 385 353	-7 643 123	-
Razem	274 907 130	-41 754 065	-16 500 000

Źródło: Opracowanie własne.

Kwota wymaganej dodatkowej rocznej dopłaty budżetowej w związku ze zmniejszeniem się przychodów, w wariantcie pełnej integracji taryfowo-biletowej, powinna wynieść 58 254 065 zł, w tym:

- 41 754 065 zł stanowi dopłata do obniżonych przychodów z biletów (prognozowane 15% zmniejszenie przychodów w warunkach pełnej integracji);
- 16 500 000 zł stanowi refundacja ulg dla SKM.

Przychody z dodatkowego popytu wynikającego z korzystnej dla pasażerów zmiany cen (uwzględniające wskaźniki elastyczności cenowej popytu) wyniosą 6 491 667 zł. **Oznacza to, w przypadku wystąpienia korzystnych warunków rynkowych, możliwość obniżenia wzrostu dopłat budżetowych do kwoty 51 762 398 zł**

Tab. 23. Zestawienie zmian w przychodach transportu zbiorowego w OMT w warunkach pełnej integracji

Wyszczególnienie	Kwota [zł]
Przychody ze sprzedaży biletów w 2014 r.	274 907 130
Zmniejszenie przychodów w rezultacie zmian w strukturze taryfowej	-41 754 065
Zmniejszenie przychodów w rezultacie utraty prawa do refundacji ulg ustawowych	-16 500 000
Przychody z dodatkowo wygenerowanego popytu	+6 491 667
Razem przychody po wprowadzenia pełnej integracji	223 144 732
Kwota wymaganego wzrostu dopłaty	51 762 398

Źródło: Opracowanie własne.

Przyjmując założenie, że po uruchomieniu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej nie zmienią się koszty organizatorów komunalnego transportu miejskiego (ZTM w Gdańsku i ZKM

w Gdyni)³², obliczając łączne konsekwencje finansowe nowego systemu taryfowego, należy także uwzględnić realny deficyt finansowy generowany przez PKM. Zakładane przez Urząd Marszałkowski roczne koszty funkcjonowania PKM wyniosą 17 574 650 zł. Przyjęte wyżej założenia, dotyczące możliwości wygenerowania przez PKM dodatkowych przychodów na poziomie 20% przewidywanego popytu, pozwolą na uzyskanie przychodów z biletów na poziomie 2 153 743 zł rocznie. Deficyt PKM, który powinien zostać pokryty ze środków budżetowych wyniesie więc **15 420 907 zł**. Wskaźnik rentowności PKM w warunkach pełnej integracji taryfowej wyniesie 12%.

Łączne wydatki z budżetów samorządów do transportu zbiorowego w warunkach pełnej integracji powinny wzrosnąć rocznie odpowiednio o **67 183 305 zł**.

Wariant 2. Wprowadzenie nowych biletów metropolitalnych ważnych w PKM i rozszerzenie ważności obowiązujących biletów metropolitalnych

Prognozowane przewiezienie przez PKM 3 500 000 pasażerów rocznie wygeneruje przychody w kwocie **7 297 456 zł**, w tym:

- **2 189 237 zł**, jako rezultat przewiezienia przez PKM 1 050 000 nowych pasażerów (30% pasażerów PKM), tj. osób które wcześniej nie korzystały z transportu zbiorowego (popyt dodatkowy);
- **5 108 219 zł**, wynikające z przewiezienia przez PKM 2 450 000 dotychczasowych pasażerów (70% pasażerów PKM), tj. osób, które kupują obecnie bilety ZTM, ZKM i MZKZG (przesunięcie obecnego popytu).

Kwota przychodów stanowiąca rezultat pojawienia się popytu dodatkowego na usługi transportu zbiorowego **2 189 237 zł** obejmuje przychody ze sprzedaży:

- biletów własnych PKM – 437 847 zł;
- wzrostu sprzedaży biletów MZKZG – 1 751 390 zł.

W odniesieniu do zwiększonych o kwotę **1 751 390 zł** przychodów ze sprzedaży biletów MZKZG założono, w nawiązaniu do proponowanych w II wariantcie rozwiązań taryfowo-biletowych oraz dotychczasowych zasad podziału przychodów, następujący podział przychodów:

- 60% przychodów dla kolei – 1 050 834 zł, w tym:
 - 80% dla PKM – 840 667 zł;

³² Z informacji uzyskanych od obu organizatorów wynika, że nie przewiduje się istotnych zmian w ofercie przewozowej po uruchomieniu PKM. Oznacza to, że nie zmienią się koszty komunalnego transportu miejskiego. W związku z tym na zmianę dopłat do tego transportu wpłynie wyłącznie zmniejszenie się przychodów.

- 20% dla SKM i PR – 210 167 zł

- 40% przychodów dla organizatorów komunalnych – 700 556 zł

Przesunięcie obecnego popytu oznaczające przewiezienie przez PKM 2 450 000 dotychczasowych pasażerów transportu zbiorowego umożliwi uzyskanie przychodów ze sprzedaży biletów MZKZG obejmujących usługi PKM w kwocie **5 108 219 zł**. Oznacza to, że osoby kupujące dotychczas bilety ZTM, ZKM i MZKZG zapłacą za bilety zamiast 3 831 164 zł – kwotę większą o **1 277 055 zł**. Założono, że na kwotę 3 831 164 zł składają się przychody ze sprzedaży biletów:

- ZTM – 1 915 582 zł (50%),
- ZKM – 1 149 349 zł (30%),
- MZKZG – 766 233 zł (20%), w tym 60% uzyskuje SKM i PR – 459 740 zł, a 40% organizatorzy komunalni 306 493 zł (62% ZTM – 190 026 zł i 38% ZKM – 116 467 zł).

W wariantcie II łączne przychody ze sprzedaży biletów MZKZG związane z rozpoczęciem obsługi przez PKM wzrosną do 5 108 219 zł (o ok. 25%) i w całości stanowią będą przychód związku. W wyniku podziału tej kwoty (zgodnie z obowiązującymi zasadami podziału przychodów z biletów MZKZG):

- 60% otrzyma kolej – 3 064 931 zł, w tym:
 - 80% PKM – 2 451 945 zł;
 - 20% SKM i PR – 612 986 zł;
- 40% otrzymają organizatorzy komunalni – 2 043 288 zł, w tym:
 - 62% ZTM Gdańsk – 1 266 839 zł;
 - 38% ZKM w Gdyni – 776 449 zł.

Organizatorzy komunalni, w rezultacie przesunięć popytu (zamiast ich biletów własnych pasażerowie kupować będą bilety MZKZG) po wprowadzeniu nowej taryfy MZKZG, zgodnie z zasadami podziału przychodów stosowanymi w związku, utracą przychody w kwocie:

- ZTM – **838 769 zł** [(1 915 582 zł + 190 026 zł) – 1 266 839 zł],
- ZKM – **489 367 zł** [(1 149 349 + 116 467 zł) – 776 449].

Podsumowując powyższe wyniki obliczeń można stwierdzić, że MZKZG odnotuje wzrost przychodów ze sprzedaży biletów metropolitalnych z 22 385 353 zł do 25 413 798 zł, tj. o kwotę **3 028 445 zł**, na którą składa się 1 751 390 (popyt dodatkowy) i 1 277 055 zł (popyt przesunięty). Natomiast przychody ze sprzedaży biletów PKM wyniosą rocznie **3 920 577 zł**, w tym:

- z biletów PKM (popyt dodatkowy): 437 847 zł;

- refundacja ulg biletów PKM: 190 118 zł;
- z biletów MZKZG (popyt dodatkowy): 840 667 zł;
- z biletów MZKZG (popyt przesunięty): 2 451 945 zł.

Przychody ze sprzedaży biletów MZKZG będą więc stanowić 84% kwoty łącznych przychodów ze sprzedaży PKM. Ponieważ udział PKM w przychodach ze sprzedaży biletów MZKZG będzie większy od całkowitego wzrostu przychodów metropolitalnych o 264 168 zł, kwota ta zostanie doliczona do dopłaty samorządu województwa.

Z budżetu Samorządu Województwa Pomorskiego powinna zostać pokryta różnica pomiędzy kosztami funkcjonowania PKM a udziałem w przychodach z biletów. Roczna dopłata Marszałka do PKM powinna wynieść **13 918 241 zł** (koszty PKM 17 574 650 zł pomniejszone o przychody PKM 3 920 577 zł i powiększone o kwotę 264 168 zł).

W związku ze zmniejszeniem się przychodów organizatorów komunalnych ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni³³, wymagane będzie zwiększenie dopłat z budżetów Gdańska i Gdyni dla własnych organizatorów rocznie odpowiednio o: **838 770 zł** i **489 367 zł**.

Ponadto przewidywany wzrost liczby sprzedawanych biletów metropolitalnych, zgodnie z zasadami ich dofinansowywania, spowoduje także konieczność zwiększenia dopłat do tych biletów o **576 840 zł** z budżetu MZKZG, co oznacza dodatkowe obciążenie budżetów gmin uczestniczących w związku.

Wariant 3. Rozszerzenie ważności obowiązujących biletów metropolitalnych w OMT

Prognozowane w tym wariantcie przewiezienie przez PKM 2 500 000 pasażerów rocznie wygeneruje przychody w kwocie **5 212 468 zł**, w tym:

- **1 303 117 zł**, jako rezultat przewiezienia przez PKM 750 000 nowych pasażerów (25% pasażerów PKM), tj. osób, które wcześniej nie korzystały z transportu zbiorowego (popyt dodatkowy);
- **3 909 351 zł**, wynikające z przewiezienia przez PKM 1 750 000 dotychczasowych pasażerów (75% pasażerów PKM), tj. osób, które kupują obecnie bilety ZTM, ZKM i MZKZG (przesunięcie popytu).

Kwota przychodów stanowiąca rezultat pojawienia się popytu dodatkowego na usługi transportu zbiorowego **1 303 117 zł** obejmuje przychody ze sprzedaży:

- biletów własnych PKM – 521 247 zł;
- wzrostu sprzedaży biletów MZKZG – 781 870 zł.

³³ Udział MZK Wejherowo pominięto ze względu na relatywnie niski udział tego organizatora w podziale przychodów pozostający na granicy błędu szacowania zmian w przychodach.

W odniesieniu do zwiększonych o kwotę **781 870** zł przychodów ze sprzedaży biletów MZKZG założono, w nawiązaniu do proponowanych w III wariantcie rozwiązań taryfowo-biletowych oraz dotychczasowych zasad podziału przychodów, następujący podział przychodów:

- 60% przychodów dla kolei – 469 122 zł, w tym:
 - 80% dla PKM – 375 298 zł;
 - 20% dla SKM i PR – 93 824 zł,
- 40% przychodów dla organizatorów komunalnych – 312 748 zł.

Przesunięcie obecnego popytu oznaczające przewiezienie przez PKM 1 750 000 dotychczasowych pasażerów transportu zbiorowego umożliwi uzyskanie przychodów ze sprzedaży biletów MZKZG obejmujących usługi PKM w kwocie **3 909 351 zł**. Oznacza to, że osoby kupujące dotychczas bilety ZTM, ZKM i MZKZG zapłacą za bilety zamiast 3 088 387 zł – kwotę większą o **820 964 zł**. Założono, że na kwotę 3 088 387 zł składają się przychody ze sprzedaży biletów:

- ZTM – 1 544 194 zł (50%),
- ZKM – 926 516 zł (30%),
- MZKZG – 617 677 zł (20%), w tym 60% uzyskuje SKM i PR – 370 606 zł, a 40% organizatorzy komunalni 247 071 zł (62% ZTM – 153 184 zł i 38% ZKM – 93 887 zł).

W wariantcie III łączne przychody ze sprzedaży biletów MZKZG związane z rozpoczęciem obsługi przez PKM wzrosną do 3 909 351 zł (o ok. 21%) i w całości stanowią będą przychód związku. W wyniku podziału tej kwoty (zgodnie z obowiązującymi zasadami podziału przychodów z biletów MZKZG):

- 60% otrzyma kolej – 2 345 611 zł, w tym:
 - 80% PKM – 1 876 489 zł;
 - 20% SKM i PR – 469 122 zł.
- 40% otrzymają organizatorzy komunalni – 1 563 740 zł, w tym:
 - 62% ZTM Gdańsk – 969 519 zł;
 - 38% ZKM w Gdyni – 594 221 zł.

Organizatorzy komunalni, w rezultacie przesunięć popytu (zamiast ich biletów własnych pasażerowie kupować będą bilety MZKZG) po wprowadzeniu nowej taryfy MZKZG, zgodnie z zasadami podziału przychodów stosowanymi w związku, utracą przychody w kwocie:

- ZTM – **727 859 zł** [(1 544 194 zł + 153 184 zł) – 969 519 zł],

- ZKM – **426 182 zł** [(926 516 + 93 887 zł) – 594 221].

Podsumowując powyższe wyniki obliczeń można stwierdzić, że MZKZG odnotuje wzrost przychodów ze sprzedaży biletów metropolitalnych z 22 385 353 zł do 23 988 187 zł, tj. o kwotę **1 602 834 zł**, na którą składa się 781 870 (popyt dodatkowy) i o 820 964 zł (popyt przesunięty). Natomiast przychody ze sprzedaży biletów PKM wyniosą rocznie **2 999 364 zł**, w tym:

- z biletów PKM (popyt dodatkowy): 521 247 zł;
- z refundacji ulg biletów PKM: 226 331 zł;
- z biletów MZKZG (popyt dodatkowy): 375 298 zł;
- z biletów MZKZG (popyt przesunięty): 1 876 489 zł.

Przychody ze sprzedaży biletów MZKZG będą więc stanowić 70% kwoty łącznych przychodów ze sprzedaży PKM. Ponieważ udział PKM w przychodach ze sprzedaży biletów MZKZG będzie większy od całkowitego wzrostu przychodów metropolitalnych o 648 952 zł, kwota ta zostanie doliczona do dopłaty samorządu województwa.

Z budżetu Samorządu Województwa Pomorskiego powinna zostać pokryta różnica pomiędzy kosztami funkcjonowania PKM a udziałem w przychodach z biletów. Roczna dopłata Marszałka do PKM powinna wynieść **15 224 239 zł** (koszty PKM 17 574 650 zł pomniejszona o przychody PKM w kwocie 2 999 364 zł i powiększona o kwotę 648 952 zł).

W związku ze zmniejszeniem się przychodów organizatorów komunalnych ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni³⁴, wymagane będzie zwiększenie dopłat z budżetów Gdańska i Gdyni dla własnych organizatorów rocznie odpowiednio o: **727 859 zł** i **426 182 zł**.

Ponadto przewidywany wzrost liczby sprzedawanych biletów metropolitalnych, zgodnie z zasadami ich dofinansowywania, spowoduje także konieczność zwiększenia dopłat do tych biletów o **305 299 zł** z budżetu MZKZG, co oznacza dodatkowe obciążenie budżetów gmin uczestniczących w związku.

Wariant 4. Brak integracji PKM z transportem komunalnym w OMT

W warunkach braku integracji PKM z komunikacją komunalną i funkcjonowania wyłącznie taryfy własnej PKM opartej na typowej taryfie kolejowej (odcinkowej odległościowej) roczny popyt na usługi kształtować się będzie na poziomie około 1,250 mln pasażerów. 90% pasażerów stanowić będą wówczas nowi pasażerowie, którzy razem z 10% dotychczasowych pasażerów transportu zbiorowego, którzy kupują obecnie bilety ZTM i ZKM, zapew-

³⁴ Udział MZK Wejherowo pominięto ze względu na relatywnie niski udział tego organizatora w podziale przychodów pozostający na granicy błędu szacowania zmian w przychodach.

nią roczny przychód PKM na poziomie **2 345 611** zł. Refundacja ulg ustawowych dla PKM wyniesie w tym wariantcie 1 018 488 zł. Łączny przychód PKM wyniesie: **3 364 098** zł.

Z budżetu Samorządu Województwa Pomorskiego powinna zostać pokryta różnica pomiędzy kosztami funkcjonowania PKM, a udziałem w przychodach z biletów. Roczna dopłata Marszałka do PKM powinna wynieść **13 949 928** zł (koszty PKM 17 574 650 zł – przychody PKM 3 364 098 zł).

Organizatorzy komunalni, w rezultacie 10% przesunięcia popytu (zamiast ich biletów własnych pasażerowie kupować będą bilety PKM) po rozpoczęciu funkcjonowania PKM, utracą przychody w kwocie 208 499, w tym:

- ZTM – **130 312** zł,
- ZKM – **78 187** zł.

Tab. 24. Zestawienie prognozowanych konsekwencji finansowych wariantów integracji taryfowej w OMT

Wariant integracji	Wymagany roczny wzrost dopłaty samorządów [zł]	PKM		
		Koszty [zł]	Przychody* [zł]	Dopłata Marszałka** [zł]
I. Pełna integracja	67 183 305	17 574 650	2 153 743	15 420 907
II. Nowe bilety i rozszerzenie ważności obecnie obowiązujących biletów MZKZG	15 823 218	17 574 650	3 920 577	13 918 241
III. Rozszerzenie ważności obecnie obowiązujących biletów MZKZG	16 683 578	17 574 650	2 999 364	15 224 239
IV. Brak integracji	14 158 427	17 574 650	3 364 098	13 949 928

*Szacunkowe przychody wygenerowane przez pasażerów PKM, w zależności od wariantu w ramach biletu zintegrowanego lub metropolitalnego.

**W kwocie dopłaty uwzględniono konieczność pokrycia różnicy pomiędzy udziałem PKM w przychodach z biletów MZKZG i wygenerowanymi przychodami z tych biletów.

Źródło: Opracowanie własne.

5.7. Mechanizm rozliczeń podmiotów uczestniczących w pełnej integracji transportu miejskiego w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta

Wymagane dopłaty do zintegrowanego transportu zbiorowego na obszarze OMT powinny być wnoszone przez wszystkie gminy tworzące obszar Metropolii Trójmiasta oraz Sa-

morządowe Województwo Pomorskie. Wysokość dopłat poszczególnych gmin powinna być zdeterminowana:

- zakresem integracji transportu zbiorowego;
- zakresem obsługi transportowej mierzonej wielkością pracy eksploatacyjnej realizowanej przez zintegrowany transport zbiorowy;
- liczbą mieszkańców gminy.

W ramach niniejszej koncepcji przyjęto założenie, że w procesie finansowania publicznego transportu zbiorowego uczestniczyć będą wszystkie gminy tworzące OMT i uczestniczące w projektach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Takie założenie odzwierciedla korzyści, jakie uzyskują beneficjenci określonych projektów realizowanych w ramach ZIT, inwestycyjnych i towarzyszących i organizacyjnych, w tym także w zakresie integracji publicznego transportu zbiorowego. Skala tych korzyści dla mieszkańców poszczególnych gmin będzie różna, tym nie mniej celem integracji jest tworzenie otwartego systemu, z którego potencjalnie będą mogli korzystać także mieszkańcy gmin, w których udział transportu zbiorowego jest relatywnie niski. Oznacza to konieczność przyjęcia zróżnicowanych algorytmów udziału w finansowaniu systemu dla gmin tworzących rdzeń metropolii, na obszarze których publiczny transport zbiorowy charakteryzuje się wysoką intensywnością oferty usług, gmin oddalonych od metropolii, w których udział transportu zbiorowego, zapewniającego połączenia z rdzeniem metropolii jest niski i województwa samorządowego, odpowiedzialnego za funkcjonowanie międzygminnego transportu kolejowego. Udział samorządowego Województwa Pomorskiego w dopłatach powinien odzwierciedlać zakres usług w transporcie kolejowym objętym integracją.

Punktem wyjścia dla stworzenia trzech segmentów jednostek samorządowych o zróżnicowanym udziale w finansowaniu transportu publicznego jest przebieg trasy linii transportu publicznego ZTM, ZKM, MZK, Meteor, SKM i PKM. Wyróżniono w ten sposób gminy tworzące obszar MZKZG, poszerzony o miasto Tczew, Gminę Tczew i Gminę Pszczółki (Segment I). Segment II tworzą gminy OMT, które obsługiwane są transportem ponadlokalnym, zapewniającym dojazd do rdzenia metropolii. Segment III tworzy samorządowe województwo pomorskie.

Do mieszkańców gmin segmentu I skierowana jest oferta biletów zintegrowanych transportu komunalnego i kolejowego obowiązująca na obszarze poszerzonego MZKZG. Mieszkańcy pozostałych gmin będą mogli kupować bilety łączone umożliwiające dojazd do rdzenia metropolii (transport ponadlokalny, np. kolej regionalna, PKM na odcinku od Żukowa

do Kartuz lub od Żukowa do Kościerzyny) i bilety obowiązujące w segmencie I z rabatem. Mechanizm sprzedaży tych biletów będzie analogiczny jak obecnie obowiązujących biletów tandemowych (np. oferta 30+, 60+ itp.). Warunkiem skorzystania przez pasażera z możliwości zakupu biletu obowiązującego w segmencie I z rabatem oraz rabatu na zakup biletu w dojeździe do rdzenia metropolii, będzie udział finansowy gminy, będącej miejscem zamieszkania, w pokryciu kosztów integracji, stosowanie do algorytmu i przyjętego do realizacji wariantu integracji. Działanie takie ma na celu skłonienie gmin do współfinansowania zintegrowanego systemu transportu publicznego w OMT. Brak zgody gminy na współfinansowanie systemowe, skutkować będzie brakiem możliwości uzyskania rabatu na połączenia w relacjach w powiązaniu z obszarem danej gminy.

W celu dostosowania wysokości dopłat poszczególnych gmin do zakresu korzystania ze zintegrowanej oferty przez mieszkańców tych gmin, przedstawione algorytmy powinny być weryfikowane danymi ze sprzedaży biletów zintegrowanych lub/i wynikami badań popytu.

Wariant 1. Pełna integracja

Wykorzystując dotychczasowe doświadczenia MZKZG w zakresie finansowania integracji transportu zbiorowego na obszarze 14 gmin oraz wypracowane przez związek rozwiązania ekonomiczno-finansowe, można zaproponować w odniesieniu do pełnej integracji następujące mechanizmy finansowania tej integracji transportu zbiorowego na obszarze OMT.

- gminy tworzące MZKZG pokrywałyby 49% wymaganej dopłaty, udział każdej z gmin w finansowaniu dopłaty byłby proporcjonalny do udziału pracy eksploatacyjnej (waga 0,5) realizowanej na obszarze danej gminy przez transport zbiorowy objęty integracją, przy czym praca eksploatacyjna SKM i PKM mnożona była by przez mnożnik odpowiednio 3,5 i 2,5³⁵ oraz liczby mieszkańców gminy (waga 0,5);

$$\text{Dopłata gminy MZKZG} = 0,49Wd \times (0,5Upe + 0,5Ulm)$$

gdzie:

Wd – wymagana dopłata ogółem

Upe – udział pracy eksploatacyjnej zrealizowanej przez transport zbiorowy objęty integracją na obszarze danej gminy

Ulm – udział liczby mieszkańców danej gminy w liczbie mieszkańców obszaru MZKZG

³⁵ Mnożnik uwzględniający większą zdolność przewozową kolei.

- gminy nietworzące MZKZG pokrywałyby 2% wymaganej dopłaty proporcjonalnie do liczby ludności;

$$\text{Dopłata gminy poza MZKZG} = 0,02Wd \times U_{lm}$$

- samorządowe województwo pomorskie pokrywałoby 49% wymaganej kwoty.

$$\text{Dopłata urzędu marszałkowskiego} = 0,49Wd$$

Szacunkowe kwoty dopłat, nie obejmujące obecnych dopłat do transportu zbiorowego wynikające z realizacji zadań organizatorskich i porozumień międzygminnych, w przekroju poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego przedstawiono w tabeli 25.³⁶

Tab. 25. Szacunkowe roczne kwoty dopłat do zintegrowanego transportu zbiorowego w OMT (bez dopłat wynikających z organizowania transportu zbiorowego i porozumień międzygminnych)

Gmina	Udział w pokryciu dopłaty wg wzoru w danej grupie [%]	Roczna kwota dopłaty [zł]
Gminy członkowie MZKZG		
Gdańsk	47,36	15 584 776
Gdynia	25,96	8 542 449
Sopot	3,19	1 050 008
Gmina Wejherowo	1,51	496 066
Kolbudy	0,77	253 504
Kosakowo	0,90	296 551
Luzino	0,77	252 901
Rumia	3,20	1 053 836
Reda	1,87	614 718
Gmina Pruszcz Gdański	1,22	400 744
Gmina Pszczółki	0,64	210 730
Gmina Tczew	0,75	246 766

³⁶ Kwoty te mają charakter wyłącznie szacunkowy ze względu na przybliżone wartości udziałów pracy eksploatacyjnej SKM i PKM w obsłudze poszczególnych gmin.

Gmina	Udział w pokryciu dopłaty wg wzoru w danej grupie [%]	Roczna kwota dopłaty [zł]
Pruszcz Gdański	1,58	520 809
Szemud	0,84	276 032
Tczew	3,60	1 186 202
Wejherowo	4,10	1 350 420
Żukowo	1,74	573 738
Gminy OTM nie będące członkami MZKZG		
Hel	2,43	32 674
Jastarnia	2,60	34 917
Puck	7,65	102 816
Cedry Wielkie	4,62	62 075
Gmina Puck	16,83	226 125
Gmina Przdokowo	5,74	77 060
Przywidz	3,89	52 199
Somonino	6,85	92 027
Stegna	6,68	89 676
Suchy Dąb	2,81	37 703
Trąbki Wielkie	7,27	97 716
Kartuzy	22,27	299 206
Władysławowo	10,35	139 081
Urząd Marszałkowski		
Urząd Marszałkowski	100,00	32 910 249

Źródło: Opracowanie własne.

Docelowo wysokość dopłat do zintegrowanego transportu publicznego na obszarze związku, po utworzeniu Metropolitalnego Zarządu Transportu Publicznego, obliczano by na podstawie wyników badań popytu.

Wariant 2. Wprowadzenie nowych biletów metropolitalnych ważnych w PKM i rozszerzenie ważności obowiązujących biletów metropolitalnych

W odniesieniu do przewidywanego wzrostu dopłaty w konsekwencji integracji w ramach wprowadzenia nowych biletów metropolitalnych i rozszerzenia ważności biletów MZKZG można zaproponować pokrycie wymaganej kwoty **15 823 218 zł** na następujących zasadach:

- dopłata Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego do PKM: 13 918 241 zł;
- dopłata Gdańska: 838 770 zł;
- dopłata Gdyni: 489 367 zł;
- łączna dopłata gmin-członków MZKZG: 576 840 zł.

Wariant 3. Rozszerzenie ważności obowiązujących biletów metropolitalnych w OMT

W odniesieniu do przewidywanego wzrostu dopłaty w konsekwencji integracji w ramach rozszerzenia ważności biletów MZKZG można zaproponować pokrycie wymaganej kwoty **16 683 578 zł** na następujących zasadach:

- dopłata Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego do PKM: 15 224 239 zł;
- dopłata Gdańska: 727 859 zł;
- dopłata Gdyni: 426 182 zł;
- łączna dopłata gmin-członków MZKZG: 305 299 zł.

Wariant 4. Brak integracji PKM z transportem komunalnym w OMT

W sytuacji braku integracji PKM z pozostałym transportem zbiorowym (komunalnym i SKM w Trójmieście), należy założyć, że wymagana kwota dopłaty w kwocie **14 158 427 zł zostanie pokryta:**

- jako dopłata do PKM w kwocie: 13 949 928 zł będzie sfinansowana w całości przez Urząd Marszałkowski województwa pomorskiego,
- jako strata organizatorów komunalnych (ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni) w kwotach: 130 312 zł i 78 187 zł zostanie pokryta odpowiednio z budżetów Gdańska i Gdyni.

5.8. Organizacja transportu publicznego w metropolii jako rezultat integracji tego transportu w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta i regionie

Pełna integracja

Wprowadzenie pełnej integracji transportu zbiorowego w OMT wymagać będzie utworzenia, (np. w ramach MZKZG) metropolitalnego zarządu transportu publicznego (MZTP), poprzez przejęcie funkcji organizatorskich realizowanych obecnie przez ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, UM Wejherowo i UM w Tczewie, z możliwością zachowania przez gminy Gdańsk, Gdynia, Tczew i Wejherowo określonej autonomii w zakresie kształtowania oferty usług na własnym obszarze, z możliwością zatrudniania do realizacji usług przewozowych własnych komunalnych przewoźników. SKM w Trójmieście i PKM w wariantcie pełnej integracji powinny pełnić wyłącznie funkcje operatorów świadczących usługi przewozowe na podstawie kontraktów brutto.

Zgodnie z logiką funkcjonowania transportu publicznego w warunkach konkurencji regulowanej³⁷ oraz modelowych rozwiązań zakładających rozdzielanie funkcji organizatora od operatorów, MZTP powinien realizować następujące funkcje:

- badanie rynku transportu miejskiego;
- projektowanie rozwoju transportu miejskiego;
- opracowywanie rozkładów jazdy;
- bieżący nadzór nad ruchem i regulacja ruchu pojazdów transportu miejskiego;
- kontrola realizacji umów pod względem ilościowym i jakościowym;
- emitowanie biletów;
- sprzedaż biletów za usługi transportu miejskiego;
- kontrola biletów;
- utrzymywanie przystanków;
- przygotowywanie i udostępnianie informacji o funkcjonowaniu transportu miejskiego;
- promocja usług transportu miejskiego;
- przetargowe zawieranie umów z przewoźnikami na świadczenie usług przewozowych i realizacja płatności za świadczone usługi przewozowe.

MZTP przejmie kontraktowanie usług przewozowych, przy czym poszczególne gminy będą mogły określić udział procentowy przewoźników stanowiących własność publiczną i prywatnych w realizacji zadań przewozowych na liniach wewnętrznych. Zakres oferty

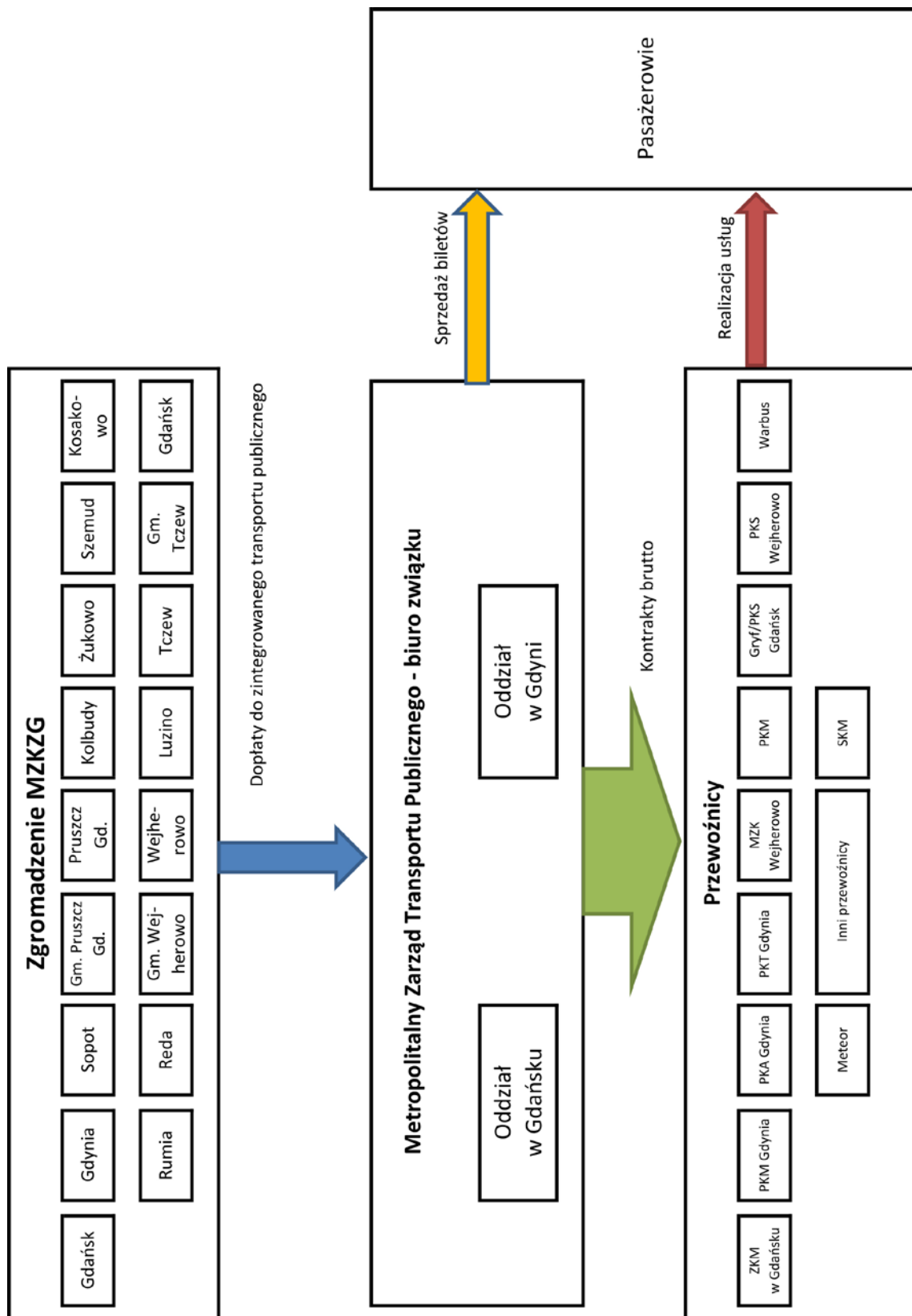
³⁷ Art. 5 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

przewozowej (poza taryfą) będzie zdeterminowany poziomem przychodów z biletów (które będą określane dla każdej gminy na podstawie wyników badań popytu) i dopłaty danej gminy do transportu zbiorowego. Łączna roczna kwota dopłaty budżetowej, będzie sumą obecnie przeznaczonych środków na transport zbiorowy i wymaganej dopłaty do pełnej integracji w kwocie 67 mln zł.

Funkcjonowanie Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni jako wyspecjalizowanych organizatorów realizujących wymienione wyżej funkcje umożliwi utworzenie na ich podstawie dwóch oddziałów MZTP w Gdańsku i Gdyni. Oddziały będą posiadać względnie szeroką autonomię w zakresie kształtowania oferty przewozowej w drogowym transporcie zbiorowym (komunikacji autobusowej i trolejbusowej) i komunikacji tramwajowej oraz kontraktowaniu przewozów na obszarach odpowiadających dzisiejszej sieci ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni. Na poziomie centrali MZTP planowana będzie oferta SKM i PKM, zintegrowana taryfa, ustalone będą standardy usług, prowadzona będzie kontrola ich realizacji, kontrola biletów, realizowane będą badania marketingowe i ustalana będzie strategia zintegrowanego transportu publicznego. Brak wyspecjalizowanych jednostek organizatorskich w Tczewie i Wejherowie wskazuje na celowość przejścia funkcji organizatorskich przez odpowiednio oddziały w Gdańsku i Gdyni. Uproszczony schemat Metropolitalnego Zarządu Transportu Publicznego przedstawiono na rys. 19.

MZKZG może także pełnić funkcję związku taryfowego, sprzedającego bilety i przekazującego przychody z ich sprzedaży bezpośrednio do budżetów organizatorów (samorządów), według przyjętego klucza. Takie rozwiązanie ograniczy wpływ integracji taryfowo-biletowej na poziom przychodów samorządów. Pozostałe funkcje organizatorskie mogą być realizowane na obowiązujących obecnie zasadach.

Możliwe jest rozszerzenie zakresu integracji transportu publicznego w regionie poprzez zawieranie porozumień taryfowo-biletowych lub biletowych pomiędzy Metropolitalnym Zarządem Transportu Publicznego a Regionalnym Zarządem Transportu, po jego powołaniu przez Marszałka Województwa Pomorskiego.



Rys. 19. Schemat ideowy Metrolitalnego Zarządu Transportu Publicznego w warunkach pełnej integracji

Źródło: Opracowanie własne.

Integracja w ramach wprowadzenia nowych biletów i rozszerzenia ważności obowiązujących biletów MZKZG oraz integracja wyłącznie w ramach rozszerzenia ważności obowiązujących biletów MZKZG

Integracja w obu wymienionych wariantach nie wymaga wprowadzenia zmian w organizacji usług transportu publicznego. Rozliczenia z tytułu zwiększenia zakresu integracji przejmie MZKZG. Integracja transportu publicznego, obejmująca obszar wykraczający poza obszar MZKZG, będzie wymagała zawierania stosownych porozumień i umów między gminami oraz umów między organizatorem a operatorami.³⁸

³⁸ Wprowadzenia stosownych porozumień o zróżnicowanym zakresie będzie możliwe w świetle przygotowanej zmiany do Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. <http://www.igkm.pl/site/publikacje/konsultacje/2928a.pdf>. Dostęp w dniu 20.02.2015

Spis tabel

Tab.1. Prognozowane konsekwencje ekonomiczno-finansowe realizacji poszczególnych wariantów integracji taryfowo-biletowej transportu kolejowego i miejskiego w OMT	8
Tab.2. Linie kolejowe eksploatowane w ruchu pasażerskim w Gdańskim Obszarze Metropolitalnym (2014 r.).....	37
Tab.3. Stacje i przystanki na liniach kolejowych w OMT (2014 r.)	41
Tab.4. Parametry eksploatacyjne najważniejszych odcinków sieci kolejowej w obrębie OMT w 2013 r.	45
Tab.5. Charakterystyka relacji kolejowych w OMT w 2013 r.	45
Tab.6. Wynik finansowy PKP SKM w Trójmieście w 2013 r.	53
Tab.7. Zestawienie taryf i rodzajów biletów obowiązujących w SKM w Trójmieście.....	55
Tab.8. Ceny biletów jednorazowych SKM w Trójmieście w 2014 r.*	56
Tab.9. Ceny wybranych biletów miesięcznych SKM w Trójmieście w 2014 r.	57
Tab.10. Porównanie czasów jazdy PKM i komunalnej komunikacji miejskiej oraz samochodem osobowym w wybranych relacjach	67
Tab.11. Udział pasażerów korzystających z sieci komunikacyjnych (ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, MZK Wejherowo, SKM w Trójmieście oraz Przewozów Regionalnych) na obszarze Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej w 2014 r. [%].....	102
Tab.12. Sprzedaż biletów metropolitalnych miesięcznych i 30-dniowych w latach 2008-2014 [w szt.]	104
Tab.13. Ceny biletów metropolitalnych MZKZG [w zł].....	110
Tab.14. Uprawnienia do przejazdów ulgowych na podstawie biletów metropolitalnych.....	111
Tab.15. Uprawnienia ustawowe do przejazdów ulgowych obowiązujące w SKM i PR.....	111
Tab.16. Struktura sprzedaży biletów okresowych na obszarze MZKZG w 2013 r. w ujęciu ilościowym i wartościowym [%]	113
Tab.17. Podział przychodów ze sprzedaży biletów metropolitalnych w 2014 r. [zł].....	114
Tab.18. Dopłaty z budżetu MZKZG do biletów metropolitalnych w 2014 r [zł.]	114
Tab.19. Przychód MZKZG i przewoźników kolejowych ze sprzedaży biletów w ofercie 30+ w 2014 r.	114
Tab.20. Taryfa opłat dla wariantu pełnej integracji taryfowo-biletowej transportu zbiorowego w OMT	116
Tab.21. Dodatkowe bilety metropolitalne i rekomendowane ceny wybranych rodzajów biletów obowiązujących na linii PKM	118
Tab.22. Prognozowane zmniejszenie przychodów transportu zbiorowego w OMT w warunkach pełnej integracji (netto)	122
Tab.23. Zestawienie zmian w przychodach transportu zbiorowego w OMT w warunkach pełnej integracji.....	123
Tab.24. Zestawienie prognozowanych konsekwencji finansowych wariantów integracji taryfowej w OMT	129
Tab.25. Szacunkowe roczne kwoty dopłat do zintegrowanego transportu zbiorowego w OMT (bez dopłat wynikających z organizowania transportu zbiorowego i porozumień międzygminnych)	132

Spis rysunków

Rys.1. Zdelimitowany Obszar Metropolitalny Trójmiasta w strukturze administracyjnej województwa pomorskiego	14
Rys.2. Więźba podróży transportem zbiorowym w OMT (2014 r.).....	30
Rys.3. Udział gospodarstw domowych posiadających samochody osobowe w OMT w 2014 r [%] ..	31
Rys.4. Podróżowanie w dniu poprzedzającym badanie przez mieszkańców OMT w 2014 r. [%]	31
Rys.5. Sposoby realizacji podróży przez mieszkańców OMT w 2014 r. [%].....	32
Rys.6. Struktura podróży realizowanych przez mieszkańców OMT w 2014 r. [%]	33
Rys.7. Czas trwania podróży realizowanych przez mieszkańców OMT w 2014 r. [%]	33
Rys.8. Linie kolejowe w Gdańskim Obszarze Metropolitalnym, na których wykonywane są przewozy pasażerskie (2014 r.).....	36
Rys.9. Stan techniczny linii kolejowych w OMT (2013 r.).....	39
Rys.10. Sieć transportu kolejowego w OMT wraz z lokalizacją stacji i punktów handlowych w ruchu pasażerskim (2014 r.)	42
Rys.11. Kartogram istniejących średniodobowych potoków pasażerskich transportu kolejowego w OMT w roku 2013.....	44
Rys.12. Kartogram przewidywanych średniodobowych potoków pasażerskich transportu kolejowego w OMT w 2025 r.	50
Rys.13. Przystanki wykorzystywane przez SKM w Trójmieście.....	53
Rys.14. Profil semantyczny jakości usług oferowanych przez SKM w Trójmieście i ZKM w Gdyni (2013 r.).....	62
Rys.15. Wagon zmodernizowanej SKM	63
Rys.16. Przebieg trasy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej na obszarze Trójmiasta	65
Rys.17. Wizualizacja przystanku PKM Strzyża	66
Rys.18. Rola podmiotów reprezentujących podaż na rynku publicznego transportu zbiorowego.....	99
Rys.19. Schemat ideowy Metropolitalnego Zarządu Transportu Publicznego w warunkach pełnej integracji.....	137