



Gdańsk, 08 stycznia 2018 r.

Pan Jan Szymański  
Dyrektor  
Departamentu Programów Regionalnych  
Urząd Marszałkowski  
Województwa Pomorskiego

Szanowny Panie Dyrektorze,

W imieniu Instytucji Pośredniczącej ZIT RPO WP 2014-2020, przekazuję zaktualizowaną, w oparciu o zmiany wprowadzone przez wnioskodawcę, uzgodnione z Instytucją Zarządzającą RPO WP 2014-2020, Kartę projektu pn. **„Wdrożenie systemu biletu elektronicznego jako narzędzia integracji taryfowo-biletowej transportu publicznego na Obszarze Metropolitalnym ZIT umożliwiające wprowadzenie wspólnego biletu”**, realizującego Strategię ZIT, przewidzianego do dofinansowania w ramach Poddziałania 9.1.1 objętego mechanizmem ZIT współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach RPO WP 2014-2020.

Jednocześnie pragnę zaznaczyć, że wysokość przewidzianego dofinansowania, przyjęta przez Zarząd Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMG-G-S), dla przedmiotowego projektu wynosi 21 250 000,00 PLN.

Wypełniony formularz w wersji elektronicznej (plik źródłowy) został przesłany na adres poczty elektronicznej [projekty2020@pomorskie.eu](mailto:projekty2020@pomorskie.eu).

Z poważaniem,

Obszar Metropolitalny  
Gdańsk - Gdynia - Sopot  
  
Michał Glaser  
Dyrektor Biura

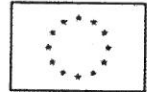
Załączniki:

1. Zaktualizowana Karta projektu.
2. Kopia pisma InnoBaltica Sp. z o.o., nr L.dz. 1461/2018 z dnia 04 stycznia 2018 r.

Do wiadomości:

p. Hubert Kołodziejki, Przewodniczący Zarządu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej





## KARTA PROJEKTU<sup>1</sup>

Niniejsza Karta projektu służy identyfikacji projektów pozakonkursowych<sup>2</sup> w ramach procedury określonej w Rozdziale 8.4. projektu Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych RPO WP 2014-2020

### A.1. Podmiot zgłaszający

Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk – Gdynia – Sopot pełniące funkcję Instytucji Pośredniczącej w ramach mechanizmu ZIT (IP-ZIT)

### A.2. Nazwa wnioskodawcy

InnoBaltica sp. z o.o.

### A.3. Tytuł przedsięwzięcia realizującego strategię ZIT

Wdrożenie systemu biletu elektronicznego jako narzędzia integracji taryfowo – biletowej transportu publicznego na Obszarze Metropolitalnym ZIT umożliwiającego wprowadzenie wspólnego biletu.

### A.4. Tytuł projektu

Wdrożenie systemu biletu elektronicznego jako narzędzia integracji taryfowo – biletowej transportu publicznego na Obszarze Metropolitalnym ZIT umożliwiającego wprowadzenie wspólnego biletu.

### A.5. Oś Priorytetowa RPO WP 2014-2020

9. Mobilność

### A.6. Działanie RPO WP 2014-2020

9.1 Transport miejski

### A.7. Poddziałanie WP RPO 2014-2020

9.1.1 Transport miejski – mechanizm ZIT

### A.8. Lokalizacja przedsięwzięcia

Powiaty:

m. Gdańsk, m. Sopot, m. Gdynia, gdański, kartuski, tczewski, wejherowski

<sup>1</sup> W przypadku przedsięwzięć strategicznych składających się z kilku odrębnych projektów lub zadań, które będą stanowiły odrębne wnioski o dofinansowanie w ramach RPO WP 2014-2020, należy wypełnić odrębną kartę dla każdego z indywidualnych projektów.

<sup>2</sup> Za wyjątkiem projektów realizowanych przez Powiatowe Urzędy Pracy w ramach środków Funduszu Pracy.

Gminy:

1. Gmina Miasta Gdańsk,
2. Gmina Miasta Gdynia,
3. Gmina Kolbudy,
4. Gmina Kosakowo,
5. Gmina Luzino,
6. Gmina Pruszcz Gdański,
7. Gmina Miasta Pruszcz Gdański,
8. Gmina Pszczółki,
9. Gmina Miasta Reda,
10. Gmina Miasta Rumia,
11. Gmina Miasta Sopot,
12. Gmina Szemud,
13. Gmina Tczew,
14. Gmina Miasta Tczew,
15. Gmina Wejherowo,
16. Gmina Miasta Wejherowo,
17. Gmina Żukowo.

Miejscowości:

Miejscowości, obsługiwane przez transport publiczny, położone na obszarach wyżej wymienionych gmin.

#### B.1. Opis zakresu przedsięwzięcia i planowanych zadań

W ramach Projektu dzięki zakupowi urządzeń peryferyjnych, w tym niezbędnych do pobierania opłat za przewozy w komunikacji zbiorowej oraz prowadzenia bieżącej i doraźnej kontroli biletów, na Obszarze Metropolitalnym wdrożony zostanie ogólnowojewódzki, otwarty, „konto centryczny” (= ang. account – based) system e-biletu oraz jednolitej informacji pasażerskiej, umożliwiający np. osadzanie t.zw. biletu na powszechnie funkcjonujących zbliżeniowych kartach płatniczych (bankowych).

##### **Model architektury technicznej Systemu obejmie:**

- a. niezbędne urządzenia, w tym w szczególności urządzenia peryferyjne – kasowniki, komputery pokładowe, urządzenia do kontroli biletów itd.;
- b. niezbędne oprogramowanie, które będzie mogło m.in. zrealizować zakładane w Programie funkcjonalności Systemu informatycznego, uwzględniając bezpieczeństwo systemu, odporność na uszkodzenia oraz system archiwizacji danych.

Zakupione urządzenia systemu ogólnowojewódzkiego zostaną zamontowane we wszystkich pojazdach publicznego transportu zbiorowego organizowanego na terenie Obszaru Metropolitalnego, tj. ok.: 655 autobusach i trolejbusach, 140 zestawach tramwajowych, taborze i stacjach wykorzystywanych w przewozach kolejowych obsługujących Obszar Metropolitalny wraz z jego otoczeniem funkcjonalnym. Organizatorami wymienionych przewozów są Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, Urząd Miejski w Wejherowie i Urząd Miejski w Tczewie, a w przewozach kolejowych - Marszałek Województwa Pomorskiego.

**Przeprowadzenie akcji promocyjno-edukacyjnej dotyczącej podróży z wykorzystaniem nowego systemu zachęci dotychczasowych i potencjalnych podróżnych do korzystania z pełnych funkcjonalności systemu e-biletu, poboru opłat i informacji pasażerskiej. Celem kampanii będzie m.in. poinformowanie mieszkańców o nowych możliwościach w zakresie dokonywania płatności za usługi transportu zbiorowego oraz zachęcenie do częstszego wykorzystywania autobusów, trolejbusów, tramwajów i pociągów w realizacji codziennych podróży.**

## B.2. Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia

### B.2.1. Opis kontekstu

Projekt realizowany będzie na obszarze zamieszkałym przez 1.125.876 mieszkańców. Biorąc pod uwagę tylko rdzeń OM ZIT, na koniec 2014 r. w Gdańsku, Gdyni i Sopocie zarejestrowanych było łącznie 406.049 samochodów osobowych. W stosunku do roku 2007, przy marginalnym wzroście liczby mieszkańców (poniżej 1 pkt. %), liczba zarejestrowanych samochodów uległa zwiększeniu o 18 pkt. %. Według prognoz do roku 2025 liczba zarejestrowanych samochodów w Trójmieście zwiększy się o kolejne 12 pkt. %, osiągając poziom 461.990 sztuk. Zakłada się, że w okresie tym liczba mieszkańców Gdańska, Gdyni i Sopotu ulegnie zmniejszeniu o 4 pkt. %, co znajdzie odzwierciedlenie we wzroście wskaźnika motoryzacji. Tak szybko rosnący wskaźnik motoryzacji przekłada się na zwiększenie kongestii obserwowanej szczególnie w rdzeniu OM ZIT. Skutkiem tego stanu rzeczy jest wzrost emisji spalin, poziomu hałasu, a także konieczność utylizacji wraków, opon, oleju, akumulatorów i innych akcesoriów.

Przeprowadzone na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego badania wykazały, że przeciętnie każdą jazdę samochodem osobowym w ramach podróży ponad powiatowej w pomorskim wykonuje 1,5 osoby – licząc łącznie z kierowcą, przy czym w przypadku podróży do pracy ten udział jest mniejszy i wynosi 1,3 osoby w pojeździe. Zatem 1 skład kolejowy jest w stanie zastąpić nawet kilkaset samochodów, a 1 autobus (zużywający mniej więcej tyle paliwa, co 4 samochody osobowe) może zastąpić kilkanaście lub kilkadziesiąt pojazdów transportu indywidualnego.

Reasumując - powstrzymanie dalszej ekspansji energochłonnego transportu indywidualnego przyniesie pozytywny efekt zarówno w płaszczyźnie ochrony środowiska, jak i bardziej racjonalnego gospodarowania nieodnawialnymi źródłami energii. Aby stało się to możliwe, musi jednak istnieć atrakcyjna dla pasażerów alternatywa, w postaci sprawnego transportu zbiorowego, który zapewni bezpośrednio podróży (w tym poprzez umożliwienie dogodnej przesiadki), odpowiednią częstotliwość oraz możliwość podróżowania różnymi środkami transportu na podstawie jednego biletu. Istniejący system transportu zbiorowego w pomorskim, choć rozbudowany, tego nie zapewnia. Problemem jest tu niewystarczająca integracja podsystemów transportu w skali regionalnej, metropolitalnej, jak i lokalnej - w zakresie rozwiązań technicznych (infrastrukturalnych), organizacyjnych, biletowych i informacyjnych. Pasażerowie nie mają zapewnionej możliwości dokonywania racjonalnego dla siebie wyboru trasy przejazdu i środka transportu, choć na obszarze całego województwa pomorskiego funkcjonuje ponad 2.500 linii transportu zbiorowego (różnych organizatorów), ok. 90 wojewódzkich relacji kolejowych, a usługi przewozowe w transporcie publicznym realizuje ponad stu organizatorów przewozów: w miastach, powiatach oraz województwie. Ze względu na stosowanie przez organizatorów transportu publicznego oraz operatorów przewozów własnych, nie skoordynowanych taryf biletowych, przejazd transportem publicznym w województwie, a szczególnie w Aglomeracji Trójmiejskiej jest niezmiernie utrudniony ze względu na konieczność znajomości taryf poszczególnych przewoźników. W efekcie następuje spadek wykorzystania środków komunikacji publicznej i wzrost ilości pojazdów komunikacji indywidualnej, przenoszący się zdecydowany wzrost kongestii na drogach oraz wzrost kosztów utrzymania dróg, a także konieczność wydatkowania coraz większych środków na inwestycje drogowe. Przekłada się to na zdecydowane obniżenie środowiskowych warunków życia w Aglomeracji i jej otoczeniu poprzez np. wzrost stężenia CO<sub>2</sub>.

W granicach OM ZIT funkcjonuje 4 organizatorów komunikacji miejskiej: Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, Urząd Miejski w Wejherowie oraz Urząd Miejski w Tczewie. W 2014r. środkami komunikacji miejskiej (autobusami, trolejbusami i tramwajami) przewieziono łącznie 270.509.428 pasażerów. Organizatorem przewozów kolejowych na obszarze województwa pomorskiego jest miejscowy Urząd Marszałkowski, który obecnie zleca usługi dwóm spółkom: PKP Szybkiej Kolei Miejskiej Sp. z o.o. oraz Przewozom Regionalnym Sp. z o.o. SKM jest dominującym operatorem kolejowym w regionie (37.751.785 przewiezionych pasażerów 2014r.) podstawowym obszarem realizacji przewozów SKM jest odcinek Gdańsk - Sopot - Gdynia - Rumia - Reda - Wejherowo, z wykonywaniem

części kursów do Tczewa, Lęborka i Słupska. Dodatkowo, od września 2015r. SKM jest operatorem linii PKM, a od grudnia 2016r. świadczy usługi w relacji Gdańsk/Gdynia – Kościerzyna. Za realizację kolejowych przewozów o charakterze regionalnym odpowiada w OM ZIT samorządowa spółka Przewozy Regionalne. Przewoźnik w szczególności odgrywa dużą rolę w obsłudze połączeń Trójmiasta z miejscowościami funkcjonalnie powiązаныmi z rdzeniem OM.

Organizatorzy transportu miejskiego (ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, UM w Wejherowie i UM w Tczewie) oraz przewoźnicy kolejowi – SKM i PR stosują własne, niezależne systemy taryfowo-biletowe. Bilety jednorazowe występują w następujących taryfach:

- ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni: jednolitej lub czasowej, z podziałem na charakter linii (zwykłe, nocne, pośpieszne, specjalne);
- UM w Wejherowie: jednolitej;
- UM w Tczewie
  - jednolitej z podziałem na charakter linii (dzienne, nocne);
  - odległościowej, uzależniającej wysokość opłaty od: liczby przejechanych przystanków, wielkości kwoty zasilenia elektronicznej portmonetki oraz charakteru linii (dzienne, nocne);
- PKP SKM:
  - odległościowej, uzależniającej wysokość opłaty od liczby przejechanych kilometrów;
  - strefowej;
- Przewozy Regionalne
  - odległościowej, uzależniającej wysokość opłaty od liczby przejechanych kilometrów;
  - czasowej;

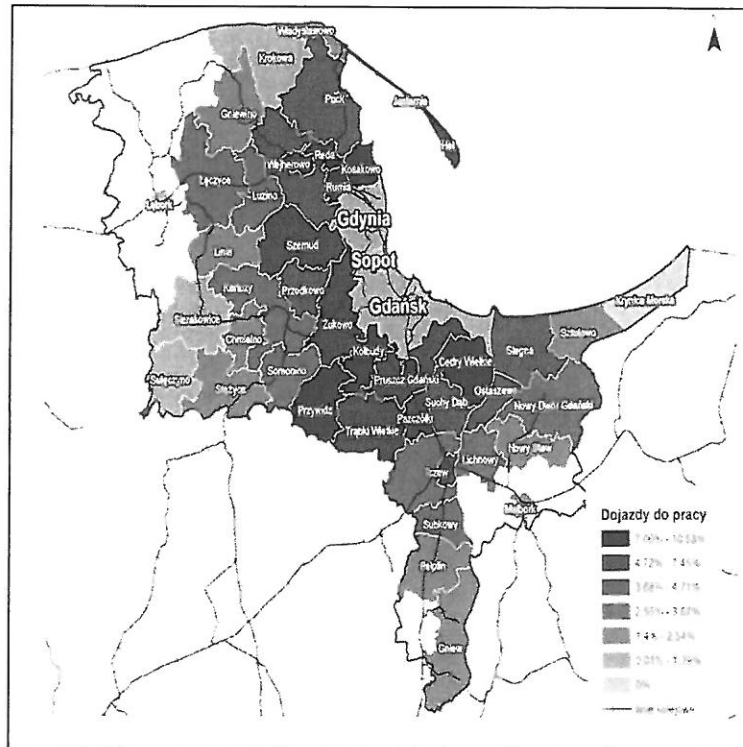
W podstawowej ofercie bilety okresowe komunikacji miejskiej i kolejowej w OM ZIT występują według taryf: strefowej (ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, UM w Wejherowie, PKP SKM) oraz odcinkowej (PKP SKM, PR).

Organizatorzy i operatorzy kolejowi stosują niezależne systemy taryfowo-biletowe, które obowiązują w eksploatowanych środkach transportu. Z nielicznymi wyjątkami bilety emitowane przez jednego organizatora nie są ważne w pojazdach innych organizatorów. Jedynym wyjątkiem jest Sopot, na terenie którego wzajemnie honorowane są wybrane bilety emitowane przez ZKM w Gdyni i ZTM w Gdańsku.

Równoległe do wymienionych taryf, od 2008 r., na terenie 14 gmin – członków Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej, funkcjonują systemy biletów metropolitalnych (okresowe, 24 i 72 godzinne). W zależności od rodzaju, bilety metropolitalne honorowane są w pojazdach różnych organizatorów i operatorów kolejowych i umożliwiają realizację podróży z przesiadkami – na podstawie jednego biletu..

W przestrzeni Obszaru Metropolitalnego oraz jego otoczenia mają miejsce również zmiany demograficzno – osiedleńcze. W latach 2003- 2013 odnotowano wzrost liczby mieszkańców OMG-G-S o 5,9%, przy czym zaobserwowano spadek mieszkańców Trójmiasta o 1,1% oraz jednoczesny wzrost liczby mieszkańców pozostałych powiatów Obszaru. Wskazuje to na zjawisko suburbanizacji, które zgodnie z prognozami utrzyma się w najbliższych latach. W efekcie suburbanizacji wiele osób codziennie przyjeżdża do pracy i szkoły z gmin wiejskich do miast centralnych Obszaru, i tak np.: w 2011 r. ponad 45 tys. osób codziennie podróżowało do Gdańska, ok. 29 tys. do Gdyni i 8,2 tys. do Sopotu. W niektórych gminach nawet 10% ogólnej liczby mieszkańców wyjeżdża każdego dnia do pracy w Trójmieście. Trójmiejski rynek pracy przyciąga także mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż linii kolejowych np. (Subkowy i Tczew, Stężycza i Somonino, Lębork i Łęczycze).

Rys. Udział mieszkańców dojeżdżających do pracy do Trójmiasta w ogólnej liczbie mieszkańców gmin OMG-G-S (źródło: Ekspertyza dotycząca instytucjonalnych modeli funkcjonowania transportu publicznego na obszarze metropolitalnym (...), Deloitte, 2016r.)



Istotne znaczenie ma także fakt, iż na terenie Obszaru Metropolitalnego funkcjonują aż 24 szkoły wyższe oraz kilkanaście oddziałów zamiejscowych innych uczelni. Razem kształcą one ponad 100 tys. studentów (93% liczby studentów w całym województwie). Działa tu także ponad 500 szkół ponadgimnazjalnych z łączną liczbą uczniów przekraczającą 45 tys., stanowiącą 69% liczby uczniów w województwie. System transportowy musi zapewnić młodym osobom dojazd do szkół z uwzględnieniem prawa tych pasażerów do korzystania z ulg ustawowych.

OM ZIT cechuje się jednym z największych w Polsce oraz bardzo różnicowanym potencjałem turystycznym, sportowym i rekreacyjnym wzmocnionym przez rozwijającą się bazę hotelową, kongresową i konferencyjną. Do najważniejszych walorów należy nadmorskie położenie, oferta kulturalna, zabytki historyczne, różnicowanie kulturowe oraz walory przyrodnicze i uzdrowiskowe. Województwo Pomorskie zajmuje drugie miejsce w kraju pod względem wskaźnika atrakcyjności turystycznej województw (Rocznik Głównego Urzędu Statystycznego: Turystyka w 2015 roku, Warszawa 2016r.). Dynamika trendów krajowych podróży do Pomorskiego na przestrzeni ostatnich lat utrzymuje się na stałym poziomie, pozycjonując województwo na czołowych miejscach w zakresie podróży długookresowych (ok. 2,35 mln) i krótkookresowych (ok. 0,65 mln). Oczekiwany trend do roku 2020 to utrzymanie dotychczasowej pozycji lidera w podróżach długookresowych i poprawa pozycji w podróżach krótkookresowych. Coraz lepsza komunikacja Obszaru Metropolitalnego oraz integracja komunikacyjna z pozostałą częścią regionu i kraju umożliwi rozwój oferty turystycznej, kulturalnej - dedykowanej konkretnym grupom turystów.

**W celu zaspokojenia potrzeb mieszkańców i turystów licznie odwiedzających gminy Obszaru Metropolitalnego, Województwo Pomorskie wraz z Partnerami, jednostkami samorządu terytorialnego będącymi organizatorami**

**publicznego transportu zbiorowego w regionie, w tym w szczególności w Obszarze Metropolitalnym - stworzy nowoczesny system biletowo – informacyjny.**

**Główne cechy i charakterystyczne parametry tego Systemu** określają następujące założenia funkcjonalno - organizacyjne:

- 1) Działanie systemu poboru opłat nie powinno ingerować w obecną strukturę zarządzania i organizacji transportu publicznego w miastach oraz gminach, a także nie będzie miało wpływu na istniejące sposoby finansowania przewozów pasażerskich.
- 2) System będzie otwarty na rozbudowę - przystępowanie kolejnych organizatorów lub przewoźników, a także połączenie (wymianę danych oraz rozliczeń finansowych) z krajowymi systemami centralnymi i w krajach sąsiadujących.
- 3) System będzie obsługiwał pasażera wg taryf stosowanych przez organizatora/przewoźnika na jego obszarze działalności, gwarantując możliwość stosowania ulg ustawowych i komercyjnych. Projektowany system umożliwi kształtowanie oferty taryfowej w sposób dowolny. System powinien zapewnić niczym nieograniczoną możliwość kreowania oferty taryfowej w pełnym spektrum możliwości, tj. od biletów obowiązujących bez żadnych ograniczeń na całym obszarze Woj. Pomorskiego (Metropolii), do biletu obowiązującego na pojedynczej linii w wybranym obszarze. Zapewniona zostanie niczym nieograniczona możliwość kreowania oferty taryfowej w wybranym zakresie czasowym, tj. od biletu obowiązującego w dowolnie krótkim czasie do biletu obowiązującego bez ograniczeń czasowych.
- 4) System zapewni możliwość funkcjonowania różnych sposobów organizowania transportu, różnych stawek za usługi transportowe i odzwierciedlać będzie ich zróżnicowanie w umowach zawartych z operatorami przez poszczególnych partnerów.
- 5) System będzie dostarczał dane (m.in. na temat aktualnego położenia pojazdów oraz występujących potoków pasażerskich) użyteczne do prowadzenia racjonalnej polityki transportowej i taryfowej i umożliwiał prowadzenie rozliczeń ekonomicznych pomiędzy wszystkimi dystrybutorami biletów.
- 6) Projektowany system będzie realizował następujące zadania:
  - a. pobieranie opłat za przejazdy w transporcie publicznym (w ramach wirtualnej taryfy zintegrowanej);
  - b. optymalizacja opłat za przejazd (dobór najdogodniejszej taryfy w celu zmniejszenia opłaty ponoszonej przez pasażera);
  - c. informacja pasażerska zintegrowana dla Woj. Pomorskiego;
  - d. planer podróży, w tym dla osób niepełnosprawnych;
  - e. oferowanie produktów turystycznych komercyjnych (np. łączone opłaty za przejazd i usługi turystyczne);
  - f. gromadzenie i edycja danych dot. przepływu pasażerów dla organizatorów transportu.
- 7) Założenia funkcjonalne systemu:
  - a. Pasażer komunikacji publicznej w Aglomeracji Trójmiejskiej będzie miał dostęp do regionalnej informacji pasażerskiej wszystkich organizatorów transportu publicznego i przewoźników w regionie wraz z możliwością planowania oraz optymalizacji taryfowej podróży.
  - b. Pasażer będzie dokonywał płatności za przejazd w sposób jednolity, bez względu na organizatora przewozów, przewoźnika i wybrany środek transportu.
- 8) Do dyspozycji pasażera są różne formy dokonywania płatności:
  - a. za pomocą urządzenia mobilnego (smartfon);
  - b. gotówką – w dedykowanych automatach na peronach i węzłach integracyjnych – wydruk biletu z kodem kreskowym lub QR.
  - c. kartą płatniczą (bankową kartą zbliżeniową);
  - d. kartą dedykowaną (zbliżeniową).



9) *Pasażer otrzymuje potwierdzenie dokonania płatności w czasie rzeczywistym, na monitorze urządzenia peryferyjnego lub na wydruku biletu.*

*System zapewni możliwość wykorzystania obecnie funkcjonujących systemów e-biletu u organizatorów publicznego transportu zbiorowego na Obszarze Metropolitalnym.*

*Podstawowym warunkiem do skutecznego rozwiązania problemu niewystarczającej integracji publicznego transportu zbiorowego w województwie (w zakresie systemu taryfowo - biletowego i informacji pasażerskiej) jest stworzenie systemu centralnego, w pełni otwartego na niskokosztowe łączenie z systemami zewnętrznymi (funkcjonującymi lub obecnie wdrażanymi u Partnerów zagranicznych i jednostkach samorządu terytorialnego będących organizatorami publicznego transportu zbiorowego w regionie, w tym w szczególności w Obszarze Metropolitalnym) oraz włączenie do tego systemu wszystkich organizatorów/emitentów biletów w regionie.*

*Województwo Pomorskie wystąpi w tym procesie w charakterze koordynatora merytorycznego i technicznego. Działania inspirowane przez Województwo zapewnią Partnerom projektu, tj. jednostkom samorządu terytorialnego będącym organizatorami publicznego transportu zbiorowego w regionie, w tym w szczególności w Obszarze Metropolitalnym spójność modułów miejskich systemu (gdzie niemożliwe jest odzyskiwanie kwot za stosowanie ulg ustawowych) z modułami gminnymi/powiatowymi i wojewódzkimi (drogowymi i kolejowymi), w których istnieje możliwość odzyskiwania kwot z budżetu państwa z tytułu stosowania ulg ustawowych.*

*Dla realizacji projektu, Samorząd Województwa oraz OM GGS wskazały spółkę InnoBaltica jako dedykowany wehikul projektowy.*

### **B.2.2. Problemy**

*Problemem w Obszarze Metropolitalnym oraz w jego funkcjonalnym, ścisłym otoczeniu jest 1) nadmierne występowanie podróży transportem indywidualnym w strukturze podróży w Obszarze Metropolitalnym oraz jego otoczeniu funkcjonalnym, przy jednoczesnym 2) niepełnym wykorzystaniu potencjału istniejącej sieci komunikacji publicznego transportu zbiorowego oraz 3) niesatysfakcjonującym stanie czystości powietrza w Aglomeracji.*

*Jako przyczyny tego stanu wskazuje się niewystarczającą atrakcyjność publicznego transportu zbiorowego w ocenie pasażerów, ze względu na:*

*- występowanie znacznej liczby przewoźników stosujących odmienne taryfy i niejednorodną sieć dystrybucji biletów, co utrudnia pasażerom korzystanie z przewozów intermodalnych i multimodalnych, tj. różnymi środkami transportu bez względu na podmiot realizujący usługę,*

*- rozmiękanie się oczekiwań pasażerów i jakości oraz zakresu oferowanych usług transportowych, zarówno w zakresie standardu (tutaj prowadzone są działania związane z modernizacją i zakupem taboru, budowy węzłów integracyjnych, modernizacja infrastruktury liniowej), jak i samej organizacji usług (brak jednolitej informacji pasażerskiej, wciąż odczuwalne są braki w zakresie synchronizacji rozkładów jazdy, dostosowania liczby kursów do faktycznych potrzeb pasażerów, atrakcyjnych produktów aglomeracyjnych powiązanych z biletami komunikacyjnymi).*

### **B.2.3. Potrzeby**

*Biorąc pod uwagę prognozowany wzrost liczby zarejestrowanych samochodów osobowych oraz wartość wskaźnika motoryzacji, należy podjąć działania mające na celu ograniczenie liczby podróży realizowanych motoryzacją indywidualną. Występowanie w OM ZIT wielu systemów taryfowo-biletowych o różnych zasadach naliczania opłat, różnych poziomach ulg oraz zróżnicowanych wykazach grup osób uprawnionych do przejazdów ulgowych utrudnia korzystanie z transportu, szczególnie w przejazdach o charakterze aglomeracyjnym. W celu ograniczenia kongestii oraz jej środowiskowych i społecznych następstw, konieczne jest podnoszenie jakości usług transportu zbiorowego, co osiągnięte może zostać między innymi poprzez ułatwienie dokonywania płatności za przejazdy komunikacją publiczną oraz automatyzację procesu wyboru*

taryfy. Odrębność organizacyjna podmiotów odpowiedzialnych za zarządzanie transportem zbiorowym wymusza wprowadzenie systemu, który umożliwi bieżące i precyzyjne ewidencjonowanie i rozliczanie przychodów ze sprzedaży biletów zintegrowanych na poszczególnych przewoźnikach. Dodatkowo istnieje konieczność stworzenia takiego systemu, który będzie atrakcyjny z punktu widzenia obsługi przez pasażera (procesy podziału opłaty między przewoźników praktycznie niewidoczne dla korzystającego z komunikacji), a jednocześnie zagwarantuje pełną zgodność z wymogami stawianymi podmiotom mającym prawo do refundacji z budżetu państwa z tytułu stosowania ulg ustawowych (przewozy kolejowe, przewozy drogowe: gminne, powiatowe i wojewódzkie). Wprowadzenie nowoczesnego systemu opartego na koncie użytkownika umożliwiającego swobodne włączanie nowych jego uczestników, to znaczy: 1) organizatorów/operatorów/przewoźników, 2) dystrybutorów biletów – kioski, kasy, sklepy, itp. 3) sprzedawców usług komplementarnych – parkingi, rowery miejskie, inne usługi edukacyjne / kulturalne / rozrywkowe, itd. – pozwoli na pożądane przez pasażerów rozszerzenie oferty biletów komunikacyjnych w transporcie publicznym.

Z uwagi na znaczenie miast Obszaru Metropolitalnego dla turystyki, istnieje silna potrzeba umożliwienia zapisywania biletu transportu publicznego na powszechnie używanych przez turystów kartach płatniczych. Ułatwi to w znacznej mierze pasażerski ruch wakacyjny w Obszarze Metropolitalnym oraz w połączeniach z miastami i regionami partnerskimi za granicą.

Mając na uwadze zauważalne i utrzymujące się zjawisko suburbanizacji, sprawny, możliwy do rozwijania (zgodnie z najnowszymi i przyszłościowymi trendami) system poboru opłat i informacji pasażerskiej jest bardzo potrzebny w budowaniu atrakcyjnych połączeń gmin wiejskich z miastami centralnymi obszaru (wnioski na podstawie: „Ekspertyza dotycząca instytucjonalnych modeli funkcjonowania transportu publicznego na obszarze metropolitalnym (...)”, Deloitte, 2016). Umożliwi to zachowanie sprawności systemu drogowego dzięki zapewnieniu kierowcom i pasażerom samochodów osobowych atrakcyjnego systemu komunikacji publicznej, do której w łatwy sposób można włączyć infrastrukturę park&ride. Od kierowcy nie będzie to wymagało wcześniejszego ubiegania się o wydanie karty dedykowanej, gdyż tę samą funkcję z powodzeniem spełni każda karta płatnicza znajdująca się w portfelu.

#### **B.2.4. Cele przedsięwzięcia i efekty jego realizacji**

Naczelnym celem Projektu jest zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w ogólnej liczbie podróży mieszkańców dzięki zintegrowaniu poszczególnych podsystemów transportu, zarządzanych przez organizatorów wszystkich szczebli (województwo, powiaty i gminy). Zakłada się, iż wprowadzenie systemu e-biletu i jednolitych, prostych płatności za przejazdy jednorazowe oraz bilety okresowe w znakomity sposób podniesie standard korzystania ze środków transportu publicznego i zwiększy ich wykorzystanie, przez co wpłynie pozytywnie na ww. czynniki obniżające jakość życia mieszkańców Pomorza. Pasażerowie uzyskają bowiem możliwość realizowania podróży na podstawie jednolitego, zintegrowanego biletu elektronicznego - w dowolnych relacjach i przy wykorzystaniu środków transportu dowolnych przewoźników objętych systemem.

**Celem strategicznym** przedsięwzięcia jest wdrożenie na Obszarze Metropolitalnym otwartego, wspólnego z pozostałą częścią woj. pomorskiego systemu e-biletu ułatwiającego wnoszenie opłat w transporcie pasażerskim oraz jednolitej informacji pasażerskiej. System ten umożliwi podróż na terenie aglomeracji oraz całego województwa z jednym nośnikiem tzn. biletu komunikacyjnego (nie wyłączając karty płatniczej) oraz pozwoli na wymianę danych z otwartymi systemami miast i regionów partnerskich z zagranicy. Dzięki możliwości tak szerokiej integracji, zwiększy się atrakcyjność systemu transportowego, co w konsekwencji podniesie poziom zainteresowania mieszkańców publicznym transportem zbiorowym (jako alternatywą względem transportu indywidualnego) oraz dodatkowo zwiększy atrakcyjność turystyczną obszaru objętego integracją.

Pomocniczo określono następujące *Cele szczegółowe* przedsięwzięcia:

- 1) Uproszczenie procedur zakupu biletów jednorazowych, okresowych, łączonych w transporcie publicznym na obszarze objętym integracją.
- 2) Niskokosztowe zwiększenie sieci i kanałów dystrybucji wszystkich rodzajów biletów
- 3) Wprowadzenie pełnej możliwości precyzyjnego rozliczania przychodów z opłat pomiędzy poszczególnych organizatorów, operatorów przewozów i przewoźników.
- 4) Umożliwienie pozyskiwania danych dotyczących przewozów przez poszczególnych organizatorów, operatorów przewozów i przewoźników.
- 5) Wprowadzenie zintegrowanej informacji pasażerskiej, dostępnej na całym obszarze objętym integracją.

Spodziewanym efektem realizacji przedsięwzięcia będzie ograniczenie ruchu prywatnych samochodów i w związku z tym poprawa sprawności układu drogowego. Ponadto objęcie zintegrowanym systemem e-biletu i poboru opłat komunikacyjnych oraz informacji pasażerskiej różnych organizatorów/operatorów/przewoźników w transporcie drogowym i kolejowym, będzie sprzyjać realizacji podróży przez kierowców z wykorzystaniem infrastruktury węzłów integracyjnych, a w szczególności parkingów park & ride.

W konsekwencji realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia oczekuje się spadku emisji tlenków węgla oraz innych zanieczyszczeń do środowiska na obszarze objętym integracją.

#### **B.2.5. Grupa docelowa**

Odbiorcami ostatecznymi będą użytkownicy transportu miejskiego i rowerowego, tj. goście biznesowi, turyści i przede wszystkim mieszkańcy obszaru obsługiwane przez linie komunikacyjne i środki transportu objęte nowo tworzonym systemem.

#### **B.2.6. Zgodność z RPO WP 2014-2020**

Zgodnie z założeniami przyjętymi w Programie Operacyjnym Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 w odniesieniu do realizacji zadań integrujących transport (Oś priorytetowa 9 Mobilność) - integracja działań transportowych odnoszących się do transportu zbiorowego miejskiego, kolejowego oraz sieci drogowej, pozwoli zapewnić efekt synergii projektów transportowych, a przez to przyczyni się do lepszego osiągnięcia założonych celów. Przedsięwzięcie polegające na wprowadzeniu zintegrowanego systemu pobierania opłat i jednolitej informacji pasażerskiej, realizuje Priorytet inwestycyjny 4e - „Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.” Jako cel szczegółowy Osi wskazano zwiększenie liczby pasażerów transportu zbiorowego w miastach oraz ich obszarach funkcjonalnych. Regionalny Program Operacyjny WP określił również pożądane rezultaty w zakresie transportu (str. 104 i nast.) tj. między innymi: umocnienie pozycji transportu zbiorowego (mobilność zrównoważona), a także ograniczenie emisji generowanej przez transport w miastach (mobilność niskoemisyjna). Oba powyższe sformułowania w pełni określają cele i rezultaty planowanego przedsięwzięcia.

Ze względu na swój zakres, projekt wpisuje się w typ projektu wskazany w SZOOP RPO WP dla Poddziałania 9.1.1 Transport miejski – Mechanizm ZIT, Typ 3 Budowa zintegrowanych systemów zarządzania ruchem obejmujących sterowanie ruchem ulicznym oraz zarządzanie transportem zbiorowym, w tym systemy sterowania ruchem pojazdów transportu zbiorowego, systemy monitoringu transportu zbiorowego i przystanków (m.in. systemy monitorowania bezpieczeństwa pasażerów), systemy informacji dla pasażerów transportu zbiorowego, wdrożenie elektronicznego systemu pobierania opłat (bilet elektroniczny), systemy kontroli i zarządzania miejscami parkingowymi.

Realizacja przedsięwzięcia znajduje swoje uzasadnienie również w dokumentach strategicznych wskazanych w SZOOP RPO WP, tj. w uchwałach organów Samorządu Województwa Pomorskiego:

- *Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego do 2020 roku (Uchwała nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 roku) w ramach celu ogólnego „Atrakcyjna przestrzeń” wyróżniła trzy wzajemnie przenikające się cele szczegółowe: sprawny system transportowy, bezpieczeństwo i efektywność energetyczną oraz dobry stan środowiska. Jak stwierdzono (str. 52) „Niezbędne jest stworzenie podstaw dla wysokiej mobilności mieszkańców, a także sprawnego i bezpiecznego przepływu towarów i energii, w oparciu o efektywnie funkcjonujące (inteligentne) sieci i systemy infrastrukturalne sprzyjające przestrzennemu równoważeniu procesów rozwojowych. Długofalowy rozwój musi opierać się na poszanowaniu i umiejętnym wykorzystaniu zasobów i walorów środowiska, ze zwróceniem szczególnej uwagi na ograniczanie antropopresji i stałą poprawę parametrów środowiska (m.in. poprzez produkcję zielonej energii), jak też zachowanie naturalnych siedlisk.” Jako miarę sukcesu w realizacji celu strategicznego przyjęto: „Dynamika spadku energochłonności gospodarki, w tym energochłonności transportu, w latach 2013-2020 szybsza niż średnio w Polsce.”. W części diagnostycznej Strategia określiła aktualnie funkcjonujący system transportu zbiorowego jako nieefektywny, cechujący się niedostatecznym stopniem integracji i koordynacji przewoźników oraz niedopasowaniem oferty do potrzeb. Kluczowe cele zdefiniowane w Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego zostały w sposób praktyczny zoperacjonalizowane w Regionalnych Programach Strategicznych.*

- *Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu „Mobilne Pomorze” (Uchwała nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013r.) jako jeden z podstawowych celów wskazał rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego.*

*Wśród najważniejszych wyzwań stojących przed Województwem Pomorskim do roku 2020 w obszarze transportu Program wymienia:*

- *zrównoważenie struktury podróży (mobilności) przez promocję takich zachowań komunikacyjnych, w których racjonalizuje się długość trasy podróży, motoryzacja indywidualna nie degraduje komunikacji zbiorowej i niezmotoryzowanej, a funkcjonowanie systemu transportu pozwala utrzymać harmonię ze środowiskiem,*
- *zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w ogólnej liczbie podróży poprzez: kompleksową integrację (infrastrukturalną, taborową, organizacyjną, informacyjną) podsystemów transportu zbiorowego, stworzenie sprawnej węzłowej i liniowej infrastruktury transportu oraz wysoką jakość świadczonych usług,*
- *zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników transportu oraz zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.*

*Jednym z głównych wskaźników realizacji strategii transportowej jest zmniejszenie średniego maksymalnego stężenia tlenku węgla (CO) na obszarze Aglomeracji Trójmiejskiej.*

*Realizacja projektu ujęta została także w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej GOM oraz Programie Gospodarki Niskoemisyjnej ZIT w Harmonogramie rzeczowo – finansowym realizacji działań PGN w zakresie Transportu.*

### B.3. Wydatki i harmonogram

B.3.1. Szacunkowa wartość całkowita przedsięwzięcia (w PLN)

25 000 000

B.3.1.1. w tym wydatki kwalifikowalne (w PLN)

25 000 000

B.3.2. Szacunkowa kwota dofinansowania (w PLN)

21 250 000

B.3.3. Poziom dofinansowania (%)	85%
B.3.4. Termin osiągnięcia gotowości do złożenia wniosku o dofinansowanie (miesiąc, rok)	styczeń 2019 r.
B.3.5. Przewidywany termin rozpoczęcia realizacji projektu (miesiąc, rok)	kwiecień 2019 r.
B.3.6. Przewidywany termin zakończenia realizacji projektu (miesiąc, rok)	marzec 2020 r.

#### B.4. Podmioty współrealizujące

<p><b>Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk – Gdynia – Sopot</b> – właściciel projektu i podmiot zarządzający projektem</p> <p><b>InnoBaltica sp. z o.o.</b> - obecnie jest wnioskodawcą projektu i dedykowanym wehikulem projektowym, wyłonionym na podstawie Wstępnego Studium Wykonalności dotyczącego regionalnego systemu, w uzgodnieniu Samorządu Województwa oraz OM GGS. Celem statutowym spółki jest wdrożeniu na obszarze województwa pomorskiego, w tym w OM ZIT, wspólnego dla wszystkich organizatorów, operatorów i przewoźników systemu poboru opłat za przewozy w publicznym transporcie zbiorowym oraz jednolitej informacji pasażerskiej. Spółka będzie odpowiedzialna za opracowanie koncepcji całościowego systemu a następnie za wdrożenie systemu i jego eksploatację oraz trzymanie. Wdrożenia systemu będzie etapowane – począwszy od obszaru OM ZIT, następnie w obszarach MOF-ów a potem na pozostałych obszarach województwa.</p> <p><b>MZKZG</b> – uprzedni wnioskodawca projektu, związek międzygminny, jednostka sektora finansów publicznych. Z uwagi na uzgodnienia Stowarzyszenia OMGGGS, Województwa Pomorskiego oraz innych samorządów z regionu w zakresie wspólnej organizacji systemu biletowego i informacji pasażerskiej, podjęta została decyzja o zmianie wnioskującego. MZKZG będzie nadal czynnie uczestniczyć w realizacji projektu, natomiast jego status zmienił się z wnioskującego na podmiot współrealizujący. Z uwagi na swoje doświadczenie i kompetencje MZKZG będzie odpowiedzialny za opracowanie i realizację działań promocyjno – edukacyjnych oraz organizatorskich w zakresie integracji publicznego transportu zbiorowego w metropolii i woj. Pomorskim. Działania te będą finansowane w ramach cross – finansingu.</p> <p><b>Województwo Pomorskie</b> – koordynator merytoryczny i techniczny projektu, organizator przewozów kolejowych oraz autobusowej komunikacji regionalnej.</p> <p><b>Organizatorzy transportu/ emitenci biletów działający na Obszarze Metropolitalnym:</b> Gmina Miasta Gdańska – Zarząd transportu Miejskiego w Gdańsku, Gmina Miasta Gdyni – Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, Urząd Miasta Wejherowa – Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo, Urząd Miejski w Tczewie.</p>
---

#### B.5. Wskaźnik monitorowania

Wartość w 2018 r.

Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	2018	0
---	------	---

Wartość docelowa

Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	2023	1
---	------	---

**C.1. Dane osoby upoważnionej do kontaktu**

C.1.1. Imię i Nazwisko

*Jarosław Pawłowski*

C.1.2. Nazwa Instytucji

*InnoBaltica sp. z o.o.*

C.1.3. E-mail

*jp@innobaltica.pl*

**C.2. Dane osoby zatwierdzającej zgłoszenie**

C.2.1. Imię i Nazwisko

*Krzysztof Rudziński*

C.2.2. Stanowisko

*Prezes Zarządu*

C.2.3. Nazwa Instytucji

*InnoBaltica sp. z o.o.*

C.2.4. E-mail

*kr@innobaltica.pl*

**Krzysztof Rudziński**

Prezes Zarządu

INNOBALTICA Sp. z o.o.

L. dz. 1461/2018

Gdańsk, 04 stycznia 2018 r.

Egz. Nr 1

**Pan Michał Glaser**  
**Dyrektor Biura Związku ZIT**  
**Instytucja Pośrednicząca ZIT RPO 2014-2020**

dotyczy: przesunięcia terminu gotowości projektu ze strategii ZIT

Szanowni Państwo,

zwracam się z wnioskiem o przesunięcie na styczeń 2019 roku terminu gotowości dla projektu o nazwie: „Wdrożenie systemu biletu elektronicznego jako narzędzia integracji taryfowo – biletowej transportu publicznego na Obszarze Metropolitalnym ZIT umożliwiającego wprowadzenie wspólnego biletu”.

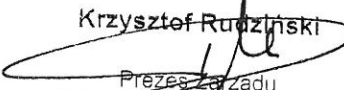
W związku z planowanym ubieganiem się spółki Innobaltica o dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 projektu biletowego o szerszym zakresie (zawierającego w sobie zakres przedsięwzięcia ZIT), uzasadnione jest przesunięcie terminu gotowości dla wspomnianego wyżej projektu podstawowego, w celu zapewnienia prawidłowości aplikowania o środki UE. W przypadku uzyskania dofinansowania przedmiotowego projektu o większej skali w ramach POiŚ, Innobaltica zawnioskuje o odstąpienie od realizacji podstawowego projektu ZIT w ramach RPO.

Jednocześnie przekazuję Kartę Projektu podstawowego - realizującego strategię ZIT, zaktualizowaną o termin określony w punkcie B.3.4. Karty, tj.: *Termin osiągnięcia gotowości do złożenia wniosku o dofinansowanie (miesiąc, rok)*.

Z poważaniem

Załączniki: 1 na 12 stronach  
 Załącznik nr 1 – Karta Projektu

Wykonano w 2 egzemplarzach  
 Egz. nr 1 - Adresat  
 Egz. nr 2 – Innobaltica Sp. z o.o.  
 Wykonała: Sylwia Wymysłowska

Krzysztof Rudziński  
  
 Prezes Zarządu  
 INNOBALTICA Sp. z o.o.

