

ADRIAN NOWOROLNIK

mgr inż., Urząd Metropolitalny Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii,
ul. Barbary 21A, Katowice, e-mail:
adrian.noworolnik@gmail.com

Kształtowanie taryfy przewozowej w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM)¹

Streszczenie: Kluczowym wyzwaniem dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) jest stworzenie takiego systemu transportu zbiorowego, który spełni oczekiwania mieszkańców 41 gmin. Specyfiką metropolii jest – w przeciwieństwie do największych miast w Polsce – układ policentryczny. Dodatkowo metropolię otacza wiele gmin Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego, które co prawda nie należą do GZM, ale ich mieszkańcy codziennie podróżują po jej obszarze do pracy, szkół lub uczelni. Procesu integracji taryfowej nie ułatwiał również fakt, iż na obszarze dzisiejszego GZM funkcjonowało przed powstaniem Metropolii kilku różnych organizatorów. Celem niniejszego artykułu jest analiza procesu kształtowania się zintegrowanej taryfy biletowej na obszarze jedynej w Polsce metropolii.

Słowa kluczowe: transport zbiorowy, taryfa, integracja biletowa.

Wprowadzenie

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (GZM) jest związkiem metropolitalnym położonym w województwie śląskim. GZM utworzona została na podstawie ustawy z dnia 9 marca 2017 roku o związku metropolitalnym w województwie śląskim i jest pierwszą, i jak dotąd jedyną, taką metropolią w Polsce. W skład GZM wchodzi 41 gmin zamieszkałych przez około 2,3 mln mieszkańców. Umownie gminy zostały podzielone na pięć podregionów: bytomski, gliwicki, katowicki, sosnowiecki i tyski.

Nadrzędnym celem przyświecającym powstaniu GZM była integracja transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego, w tym również współpraca z Kolejami Śląskimi w celu stworzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego. Z tego względu utworzono Zarząd Transportu Metropolitalnego w Katowicach (ZTM), który stał się jednostką organizacyjną GZM powołaną w celu organizowania, zarządzania i nadzorowania lokalnego transportu zbiorowego na terenie miast, które należą do związku.

Taryfy organizatorów funkcjonujących na obszarze dzisiejszego GZM w ujęciu historycznym

Przed powstaniem ZTM na obszarze dzisiejszego GZM funkcjonowało kilku różnych organizatorów transportu zbiorowego, którzy dysponowali różnego rodzaju taborem oraz systemem taryfowym. Byli wśród nich: Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP), Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach (MZKP Tarnowskie Góry) oraz Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach (MZK Tychy). Dodatkowo na obszarze GZM

swoje usługi świadczyły PKM Jaworzno, MZK Jastrzębie-Zdrój oraz Związek Komunalny Gmin „Komunikacja Międzygminna” w Olkuszu. Oznaczało to, że pasażer podróżujący do dwóch sąsiednich gmin musiał czasem kupować kilka różnych rodzajów biletów.

Wszystko rozpoczęło się na początku lat 90. od przekształceń Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Katowicach (WPK) związanych ze zmianą ustroju. Gminy przejmowały wówczas mienie przedsiębiorstw powstałych w wyniku podziału WPK. W tym celu zawierały porozumienia komunalne lub wstępowały do związków międzygminnych. Pierwszym takim związkiem był Międzygminny Związek Komunikacyjny w Jastrzębiu-Zdroju, drugim Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Jaworznie, a trzecim największy ze wszystkich – KZK GOP.

Według założeń KZK GOP miał skupiać gminy centralnej części Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, gdzie wzajemne powiązania poszczególnych PKM-ów (a wcześniej Zakładów Komunikacyjnych WPK) były na tyle duże, że nie było możliwości samodzielnego organizowania komunikacji przez każdą z gmin. KZK GOP rozpoczął faktyczną działalność związaną z organizacją komunikacji miejskiej od 1 lipca 1993 roku. Wówczas rozpoczął emisję własnych biletów (początkowo według identycznej taryfy, która była dotychczas stosowana przez PKM-y) i zawarł pierwsze umowy przewozowe. Wśród ważnych wydarzeń w historii KZK GOP należy wskazać 4 lutego 2000 roku, kiedy związek przejął organizację komunikacji tramwajowej. KZK GOP skupiał 25 gmin, a z kolejnymi ośmioma miał podpisane umowy na wybrane linie. Autobusy KZK GOP wjeżdżały także do pięciu następnych gmin, a z MZKP w Tarnowskich Górach (9 gmin członkowskich) zawarta była unia biletowa.

W grudniu 2004 roku po raz pierwszy na tak dużą skalę zmieniły się reguły korzystania z przejazdów na terenie Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Największą zmianą było wprowadzenie w KZK GOP jednorazowych biletów jednokrotnego kasowania. Do tej pory bilet taki dostępny był wyłącznie w automacie, a pasażerowie w większości przyzwyczajeni byli do biletów dwukrotnego kasowania (z obu stron biletu). Nowy system stanowił znaczące ułatwienie dla korzystających ze zniżek, którzy odbywali nieparzystą liczbę przejazdów. Nie bez znaczenia pozostawało to również dla samego organizatora, gdyż bez większych problemów mógł ustalić liczbę przejazdów odbytych na podstawie biletów ulgowych.

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2021.

W tym samym czasie niemalą rewolucję zafundował pasażerom również PKM Jaworzno. Zmianie uległ cennik opłat, taryfa przewozowa oraz strona graficzna wszystkich rodzajów biletów. Zniesiono również taryfę nocną dla przejazdów jednorazowych. Dodatkowo sieć linii autobusowych podzielono na trzy strefy opłat: strefa A – teren miasta Jaworzna, strefa B – teren miasta i gminy Chrzanów, strefa C – teren Sosnowca, Mysłowic i Katowic.

W oparciu o te strefy zbudowano nowy system opłat za przejazdy. Obok znanych już pasażerom biletów strefowych, które upoważniały do przejazdu danym kursem w obrębie jednej bądź kilku stref biletowych, w ofercie pojawiły się również bilety czasowe, przeznaczone do kasowania, uprawniające do dokonywania przesiadek. Wyjątek stanowił bilet 10-minutowy, z którym można było podróżować przez 10 minut od momentu skasowania, jednak wyłącznie w obrębie Jaworzna i tylko w danym pojeździe. Wśród ciekawostek warto odnotować bilet dwuprzejazdowy uprawniający do dokonania dwóch przejazdów w obrębie Jaworzna, na dowolnej trasie, tego samego dnia. Poza tym w ofercie pojawiły się też bilety: 1-godzinny, 1,5-godzinny, 24-godzinny i 7-dniowy. Wszystkie były przeznaczone do kasowania i stanowiły bilety na okaziciela.

Kolejna zmiana taryfy KZK GOP miała miejsce pod koniec 2007 roku. Od listopada wprowadzono do cennika dwa nowe bilety ulgowe na okaziciela – 14-dniowy i miesięczny. Jednak pomimo różnego rodzaju zmian taryfowych w obszarze GOP-u wciąż brakowało zintegrowanej oferty taryfowej umożliwiającej przejazd na jednym bilecie pociągami regionalnymi oraz środkami komunikacji miejskiej największego organizatora, czyli KZK GOP. Jedyna taka oferta funkcjonująca na obszarze dzisiejszego GZM to Taryfa Pomarańczowa, która pozwalała do przejazdów pociągami na trasie Tychy–Katowice oraz wszystkimi liniami zwykłymi organizowanymi przez MZK Tychy na terenie miasta Tychy.

W latach 2002–2004 krótkotrwale funkcjonował bilet okresowy ATP (autobus-tramwaj-pociąg) emitowany przez PKP, który był ważny w pociągach osobowych oraz honorowany w autobusach i tramwajach kursujących na zlecenie KZK GOP. Opierał się on na zasadzie: bilet kolejowy (na wybraną relację) stawał się automatycznie biletem ATP po spełnieniu dwóch warunków: relacja, na jaką był sprzedany, musiała być dłuższa niż 20 kilometrów i obejmować jedną ze stacji na określonym umownie obszarze. Tym samym posiadacz takiego biletu nabywał uprawnienie do przejazdu na całej sieci komunikacyjnej KZK GOP i MZKP oraz na wybranej relacji kolejowej. Od samego początku istnienia biletu ATP podstawowym problemem pozostawała kwestia jego finansowania. Rozliczenia polegały na przekazywaniu przez Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego środków na rzecz KZK GOP jako rekompensaty za utracone przychody. Kwota ustalona była jednakże arbitralnie, bez związku z faktycznie występującymi stratami. Brak porozumienia pomiędzy stronami doprowadził w 2004 roku do wycofania biletu z oferty. Popularność tego biletu z pewnością byłaby dużo większa, gdyby przeprowadzono optymalizację sieci połączeń autobusowych (wyma-

ganą przez Urząd Marszałkowski w związku z dofinansowaniem działalności KZK GOP). Nie bez znaczenia był także brak jakiegokolwiek promocji – sprzedaż tego biletu oscylowała na poziomie od 8 do 10 tysięcy sztuk miesięcznie i zawdzięczała to przede wszystkim tzw. marketingowi szeptanemu. Potencjalnie zainteresowany pasażer nie miał bowiem szansy dowiedzieć się o istnieniu zintegrowanej oferty w jakichkolwiek wyciągach taryfowych KZK GOP.

Nadzieje na powrót zintegrowanego biletu rozbudził przedstawiony w 2008 roku projekt Śląskiej Karty Usług Publicznych (ŚKUP). Euforia opadła jednak bardzo szybko, gdy ogłoszony został planowany termin wdrożenia usługi – druga połowa 2013 roku. Pasażerowie domagali się wprowadzenia ułatwień w podróżowaniu natychmiast, wykorzystując do tego tradycyjne nośniki. Podobnie jak przy dzisiejszych rozliczeniach największym problemem było ustalenie kwestii wysokości opustu, jaki Przewozy Regionalne gotowe były udzielić pasażerom kupującym bilet zintegrowany.

Od 1 czerwca 2010 roku pasażerowie Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP oraz Przewozów Regionalnych dostali wreszcie możliwość podróżowania wszystkimi środkami transportu publicznego dzięki jednemu biletowi miesięcznemu. Wprowadzenie wspólnego biletu było możliwe dzięki porozumieniu zawartemu między KZK GOP a Przewozami Regionalnymi. Co ważne, „Bilet metropolitalny” – oprócz wygody – dał również oszczędność, gdyż koszt biletu nie był sumą kosztów biletów tych przewoźników. By uatrakcyjnić ofertę i zachęcić pasażerów do jak najczęstszego wykorzystania sieci i infrastruktury oraz możliwości przewozowych środków transportu publicznego, zarówno KZK GOP, jak i Przewozy Regionalne przy konstruowaniu umowy udzieliły rabatu od podstawowej ceny swoich biletów. W sumie koszt biletu metropolitalnego był niższy niż zakup osobnych biletów KZK GOP i biletu kolejowego o 20 procent.

W sierpniu 2010 roku zwrócono się do Przewozów Regionalnych z prośbą o włączenie do biletu metropolitalnego także oferty strefowej oraz biletów pomarańczowych (czyli taryfy wspólnej z MZK Tychy). Pierwotnie brak włączenia biletu strefowego był spowodowany tym, że bilet strefowy dla Przewozów Regionalnych już był promocją (tańszy od standardowej oferty biletów odcinkowych) i spółka nie chciała udzielić dodatkowej zniżki. Kolejny problem dotyczył ważności tego biletu na terenie/liniach MZKP. Związek ten, choć formalnie samodzielny, był połączony unią biletową z KZK GOP. Przy bilecie metropolitalnym ta wyгода znikła. Pasażerowie zaczęli otrzymywać opłaty dodatkowe od kontrolerów MZKP za brak biletu, mimo posiadania biletu metropolitalnego. Według informacji zamieszczonych swego czasu na stronie KZK GOP oraz Przewozów Regionalnych bilet ten miał być ważny wyłącznie na liniach obsługiwanych (organizowanych) przez KZK GOP.

Kolejna duża zmiana to wprowadzenie do oferty KZK GOP jednorazowych biletów czasowych. Od 1 stycznia 2012 roku pasażerowie mogli korzystać z biletów 15-, 30- i 60-minutowych. Zmiana ta została wymuszona w związku z wcześniejszymi podwyżkami cen biletów wprowadzonymi 1 sierpnia 2011 roku. KZK GOP obiecał wówczas w zamian

wprowadzenie biletów czasowych. Bilety dotychczas ważne w jednej oraz dwóch strefach, zaczęły równocześnie obowiązywać przez 15 lub 30 minut i umożliwiać przesiadki.

Prawdziwą rewolucją było uruchomienie pod koniec 2015 roku systemu Śląskiej Karty Usług Publicznych. Pasażerowie dostali możliwość korzystania z elektronicznej karty, na której mogli kodować bilety oraz środki do wykorzystania na przejazdy lub na pozostałe usługi miejskie (np. parkingi). Wśród nowości pojawiła się trzecia – po dotychczasowych taryfach strefowej i czasowej – taryfa odległościowa, w której pasażer płacił za przejazd według liczby rzeczywiście przejechanych kilometrów. KZK GOP w swojej ofercie ustalił interwały odległościowe przedstawione w tabeli 1.

Ciekawostką było różnicowanie cen ze względu na kanał sprzedaży. Dla biletów jednorazowych/krótkookresowych zakupywanych przez kartę ŚKUP stosowano ceny promocyjne. Kolejną nowością było wprowadzenie tzw. biletów z limitem przejazdów. Pasażer kupował bilet tańszy od tradycyjnego biletu miesięcznego, jednakże każdorazowo musiał rejestrować wejście do pojazdu. Bilet taki był ważny 30 dni lub do momentu wykorzystania dostępnego pakietu przejazdów. Warto tutaj wspomnieć, że zmieniły się ważności biletów długookresowych. Dotychczasowe systematycznie wycofywane bilety papierowe długookresowe były ważne na 1 lub 3 miesiące kalendarzowe. Od teraz analogiczne bilety były wyłącznie elektroniczne ważne przez 30 lub 90 kolejnych dni. Tym samym pasażer mógł kupić bilet i wybrać sobie datę rozpoczęcia korzystania z niego od dowolnego dnia miesiąca.

Karta ŚKUP nie została jednak ciepło przyjęta przez użytkowników. Nie działające kasowniki, błędy przy płatnościach internetowych, długi czas oczekiwania na zakodowanie biletu na karcie, kolejki przy wyrabianiu kart oraz konieczność rejestrowania wejścia i wyjścia z pojazdu skutecznie zniechęciło wielu użytkowników do korzystania z komunikacji zbiorowej.

Etapy integracji taryfy przewozowej różnych organizatorów związanej z utworzeniem jednego podmiotu – Zarządu Transportu Metropolitalnego

W listopadzie 2017 roku Zgromadzenie GZM postanowiło zastąpić KZK GOP, MZK Tychy i MZKP Tarnowskie Góry przez Zarząd Transportu Metropolitalnego, który miał rozpocząć swoją działalność od 2019 roku. Dzięki integra-

cji dotychczas rozproszonych i nieraz zdublowanych działań nowy podmiot miał dążyć do ciągłej optymalizacji procesów zarządzania systemem publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego. Działania te miały wpłynąć pozytywnie na zmniejszenie kosztów operacyjnych zarządzania systemem. Przejęcie zadań od trzech organizatorów wymagało jednak ujednoczenia nie tylko taryfy, ale również rozwiązań funkcjonujących u każdego z nich.

Integracja objęła wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, obejmującego komunikację na terenie GZM, organizowaną przez trzech dotychczasowych organizatorów komunikacji miejskiej (KZK GOP w Katowicach, MZK w Tychach i MZKP w Tarnowskich Górach). Integracja rozpoczęła się od wprowadzenia jednolitych biletów dla wszystkich trzech organizatorów, ujednoczenia katalogu uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych, w tym wprowadzenia bezpłatnych przejazdów dla dzieci i młodzieży w wieku od 7 do 16 lat zamieszkałych na terenie GZM. Ponadto od 2018 roku został wdrożony system wprowadzania bezpłatnych przejazdów w „Dni smogowe” na terenie GZM obejmujący trzech ww. organizatorów komunikacji oraz Koleje Śląskie Sp. z o.o.

W dalszej kolejności integracja biletowa objęła komunikację kolejową realizowaną na terenie GZM przez Koleje Śląskie poprzez wprowadzenie oferty wspólnych biletów. W pierwszym etapie był to bilet miesięczny normalny oraz ulgowy dla studentów do 26 roku życia. W kolejnych etapach planuje się bilety dla innych grup uprawnionych do przejazdów ulgowych oraz bilety godzinne i jednorazowe. Docelowo zakłada się rozszerzenie obowiązywania biletu również o pociągi innych przewoźników (np. Przewozów Regionalnych).

Zrealizowane kamienie milowe dla projektu „Zintegrowany system taryfowo-biletowy”, ujętego w Programie Działań Strategicznych GZM do roku 2022, wyglądały następująco:

- 19.12.2017 – Podpisanie porozumienia w sprawie wprowadzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego;
- 01.01.2018 – Wprowadzenie bezpłatnych przejazdów dla dzieci i młodzieży;
- 01.01.2018 – Wprowadzenie wspólnych biletów jednorazowych;
- 12.01.2018 – Zawarcie porozumienia ws. wprowadzania bezpłatnych przejazdów w „Dni smogowe”;
- 01.04.2018 – Wprowadzenie wspólnych biletów okresowych (likwidacja biletów z limitem przejazdów);
- 18.10.2018 – Podpisanie porozumienia ws. wspólnego biletu z Kolejami Śląskimi;
- 27.06.2019 – Wprowadzenie Metrobiletu – etap 1 (wspólny bilet miesięczny normalny i ulgowy dla studentów do 26 roku życia);
- 01.03.2020 – Wprowadzenie Nowej Taryfy Przewozu osób i bagażu w komunikacji zbiorowej organizowanej przez ZTM (uwzględniającej dostosowanie taryfy do uruchomienia projektu ŚKUP w pojazdach PKM Tychy oraz TLT Tychy).

Tabela 1

Opłaty za przejazd jednorazowy w taryfie odległościowej KZK GOP (listopad 2015)			
Odległość w km	Cena biletu za przewóz osób		Cena biletu za przewóz bagażu [zł]
	Normalny [zł]	Ulgowy [zł]	
do 1,0 km	2,20	1,10	2,20
powyżej 1,0 km do 2,0 km	2,80	1,40	2,80
powyżej 2,0 km do 5,0 km	3,10	1,55	3,10
powyżej 5,0 km do 9,0 km	3,70	1,85	3,70
powyżej 9,0 km do 14,0 km	4,20	2,10	4,20
powyżej 14,0 km do 20,0 km	4,40	2,20	4,40
powyżej 20,0 km	4,60	2,30	4,60

Źródło: portal.kartaskup.pl (dostęp z dnia 20.12.2020 r.)

Aktualny kształt i rozwiązania taryfowe w ZTM

1 marca 2020 roku Uchwałą nr 5/2020 Zarządu GZM przyjęto nową Taryfę ZTM, która uwzględniała dostosowanie taryfy wszystkich organizatorów do projektu ŚKUP oraz wprowadzała wiele nowych rozwiązań:

- nowy bilet „Dzienny”, uprawniający do nielimitowanych podróży do 23:59 w dniu skasowania;
- bilet semestralny „Sieć 120”, ważny 120 dni od wybranej daty;
- nową kategorię biletów – bilety „Wieloprzejazdowe” (pakiet jednorazowych przejazdów ważny przez 180 dni);
- bilet „Grupowy dla 5 osób”;
- w związku z wykonywaną optymalizacją sieci komunikacyjnej oraz dążeniem do równej dostępności wszystkich środków transportu wycofano z dystrybucji bilety na dedykowany środek transportu (np. wyłącznie na autobus lub wyłącznie tramwaj). Wraz z wprowadzeniem zmiany wszystkie bilety upoważniały do przejazdów wszystkimi środkami transportu organizowanymi przez ZTM;
- uregulowane zasady sprzedaży biletów dla uczestników imprez, w tym kulturalnych, naukowych, oświatowych, sportowych i masowych;
- nowe czytelne nazwy biletów;
- doprecyzowanie zasad zwrotu biletów długookresowych elektronicznych, w tym ustalenie nowego systemu obliczania kwoty zwrotu, który nie będzie doprowadzał do obejścia przepisów dotyczących cen biletów.

Niestety, ogłoszony kilkanaście dni później stan epidemii na obszarze RP spowodował, że nie można było zweryfikować rzeczywistej skali zmiany wprowadzenia nowej taryfy (np. pod względem wzrostu dochodów ze sprzedaży biletów) oraz rzeczywistego zainteresowania pasażerów nowymi biletami. Jednocześnie warto zaznaczyć, że w trakcie wzrostu popularności świadczenia pracy zdalnej pasażerowie chwalą ofertę biletów „Wieloprzejazdowych”. Również wprowadzenie nowych zasad zwrotu biletu spowodowało ograniczenie strat po stronie ZTM w sytuacji, gdy w kwietniu pasażerowie masowo zaczęli zwracać bilety długookresowe.

W 2020 roku czterokrotnie doszło do korekty Taryfy ZTM. W lipcu usunięto zapis dotyczący konieczności rejestrowania karty podczas przejazdów jednorazowych. Kolejno wprowadzono do taryfy nową ulgę ustawową dla działaczy opozycji antykomunistycznej lub osób represjonowanych z powodów politycznych. Pod koniec listopada wprowadzono bezpłatne przejazdy dla pasażerów podróżujących pomiędzy dworcem PKP a nowym Międzynarodowym Dworcem Autobusowym w Katowicach, a od 1 stycznia 2021 roku weszła w życie nowa taryfa w związku z uruchomieniem sprzedaży wszystkich biletów przez Mobilną Aplikację Pasażera – Mobilny ŚKUP.

METROBILET – wspólna oferta ZTM i Kolei Śląskich oraz inne wzajemnie honorowane bilety z przewoźnikiem kolejowym

27 czerwca 2019 roku GZM wraz z Kolejami Śląskimi wprowadziła do swojej oferty Metrobilet, dzięki któremu

pasażerowie mogą podróżować na jednym bilecie pociągami Kolei Śląskich oraz komunikacją zbiorową ZTM. Metrobilet jest biletem miesięcznym i dostępny wyłącznie w wersji elektronicznej na spersonalizowanej karcie ŚKUP. Pasażerowie mogą wybierać spośród siedmiu różnych biletów miesięcznych, a dodatkowo w ofercie znajduje się również bilet sześciogodzinny emitowany przez Koleje Śląskie. Pasażerowie mają do wyboru kilka wariantów: strefa Katowice, pięć stref kolorowych oraz bilet na całą Metropolię. Bilet „Strefa Katowice” (kolor czarny) obejmuje wszystkie stacje i przystanki kolejowe na terenie miasta Katowice oraz komunikację ZTM wyłącznie na terenie Katowic (rys. 1). Bilet „Cała Metropolia” jest ważny na wszystkich stacjach i przystankach kolejowych obsługiwanych przez Koleje Śląskie na obszarze Metropolii (GZM) oraz we wszystkich środkach komunikacji miejskiej ZTM. Pozostałe rodzaje Metrobiletu (kolor żółty, czerwony, pomarańczowy, zielony, niebieski) obejmują jedną wskazaną linię kolejową wraz ze wszystkimi stacjami i przystankami kolejowymi na terenie miasta Katowice oraz komunikację miejską ZTM na terenie całej Metropolii.

Bilet jest wydawany w dwóch wersjach: normalny i studencki. Trwają obecnie rozmowy z Kolejami Śląskimi, aby uruchomić również dla tej oferty pozostałe bilety ulgowe.

Poza Metrobiletami pasażerowie mogą również podróżować kolejami oraz komunikacją zbiorową organizowaną przez ZTM na podstawie biletów:

- o nazwie Taryfa Pomarańczowa, który uprawnia do przejazdów miesięcznych lub przez 90 minut w pociągach Kolei Śląskich na trasie Tychy Lodowisko–Katowice Szopienice Płd. oraz wszystkimi liniami ZTM na terenie miasta Tychy;
- Śląskiego Biletu Miesięcznego, który uprawnia do przejazdów pomiędzy wybranymi stacjami linii kolejowej (na obszarze całego województwa) oraz komunikacją zbiorową ZTM;
- Biletu Katowickiego, który uprawnia do przejazdów liniami ZTM oraz pociągami Kolei Śląskich na terenie miasta Katowice;
- EKO BILET-u, który uprawnia do przejazdów wszystkimi pociągami Kolei Śląskich oraz liniami ZTM przez okres: 6h, 12h lub 24h.

Planowane rozwiązanie taryfowe, w tym dalsza integracja z Kolejami Śląskimi

Obecnie wiele miast zmagają się ze skutkami pandemii. Pomimo tego, że transport zbiorowy stał się jednym z najbardziej poszkodowanych w trakcie epidemii koronawirusa, to został on całkowicie pominięty w tarczach antykryzysowych i pakietach pomocowych rządu. Wprowadzone ograniczenia, konieczność zapewnienia dodatkowych kursów, zwiększenie częstotliwości dezynfekcji, olbrzymi spadek liczby pasażerów, a co za tym idzie – spadek dochodów ze sprzedaży biletów, istotnie pogorszyły sytuację finansową organizatora. Miasta i gminy, które również są w bardzo trudnej sytuacji, prawdopodobnie nie będą w stanie pokryć różnicy pomiędzy rzeczywistymi a pla-



normalny | studencki

Strefa Katowice (czarna)	119 zł 59,50 zł
Żółty Zielony Czerwony Niebieski Pomarańczowy	179 zł 89,50 zł
Cała Metropolia GZM	229 zł 114,50 zł

Rys. 1. Oferta Metrobiletu (grudzień 2020 r.)

Źródło: metropoliagzm.pl (dostęp z dnia 20.12.2020 r.)

nowanymi przychodami z biletów. W pierwszym okresie trwania pandemii, kiedy obowiązywały najbardziej rygorystyczne obostrzenia związane z limitami w komunikacji miejskiej (marzec–maj), w ZTM odnotowano około 90-procentowy spadek dochodów ze sprzedaży biletów. Od czerwca sytuacja zaczęła się nieco poprawiać, ale wciąż jest to spadek wynoszący około 30–40 procent w odniesieniu do sytuacji sprzed pandemii. Dlatego, chcąc pogodzić oczekiwania pasażerów, które związane są z tym, by transport zbiorowy, pomimo funkcjonujących obostrzeń, działał bez dużych ograniczeń w rozkładach jazdy, podobnie jak w innych miastach Polski, GZM wspólnie z ZTM pracują nad nowymi rozwiązaniami taryfowymi, w tym nad podwyżką cen biletów, która miałyby obowiązywać od kwietnia 2021 roku.

Poza zmianą cen planowane są także nowe rozwiązania, które miałyby wynagrodzić pasażerom podwyższone opłaty:

- wprowadzenie nowego biletu długookresowego na dwa wybrane miasta;
- wprowadzenie nowego biletu półrocznego w atrakcyjnej cenie, bez możliwości zwrotu w trakcie obowiązywania;
- wprowadzenie możliwości przejazdu dodatkowo jednej osoby w weekendy i święta na bilecie „Dzienny”;
- uproszczenie taryfy poprzez umożliwienie przejazdów liniami ekspresowymi na „zwykłych” biletach;
- likwidacja opłaty za przewóz zwierząt lub bagażu.

Ponadto od listopada 2020 roku rozszerzony został kanał sprzedaży biletów z oferty ZTM poprzez posadowienie w mniejszych gminach GZM solarnych automatów biletowych. Od stycznia 2021 roku uruchomiona została Mobilna Aplikacja Pasażera – Mobilny ŚKUP, za pomocą której można zakupić wszystkie bilety oferowane przez ZTM

również w formule natychmiastowych płatności poprzez wygenerowanie bezpiecznego QR kodu. W 2020 roku zostało ogłoszone postępowanie na nowy system pobierania opłat za przejazdy komunikacją zbiorową – ŚKUP 1.5. Przez ostatnie miesiące trwały ustalenia założeń taryfowo-funkcjonalnych. Do najważniejszych zmian taryfowych w nowym systemie należy z pewnością likwidacja taryfy odległościowej i strefowej oraz wycofanie możliwości sprzedaży biletów przez kierującego pojazdem.

Podsumowanie

Brak całkowitej integracji na obszarze Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego związany jest przede wszystkim z odrębnym funkcjonowaniem PKM Jaworzno, którego oferta przewozowa nie jest w żaden sposób powiązana z ofertą ZTM. Związane jest to z tym, że Jaworzno nie jest członkiem GZM, co powoduje utrudnienia z bezproblemowym przemieszczaniem się pomiędzy miastami Metropolii a Jaworzniem. Co prawda istnieją połączenia pomiędzy tymi dwoma ośrodkami (zarówno oferowane przez ZTM, jak i PKM Jaworzno), niemniej jednak brak integracji taryfowo-biletowej w tym obszarze może stanowić problem.

Mając na uwadze specyfikę związku metropolitalnego, integracja taryfowo-biletowa w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jest dobrze rozwinięta. Utworzenie GZM pozwoliło pasażerom na wygodne podróżowanie po wszystkich miastach Metropolii oraz po miastach i gminach niezrzeszonych, w tym również Kolejami Śląskimi, przy wykorzystaniu jednego systemu biletowego. Jednocześnie coraz bardziej zaawansowane są rozmowy z Kolejami Śląskimi dot. dalszej integracji biletowej, która ułatwi mieszkańcom korzystanie z komunikacji różnymi środkami transportu publicznego.

Literatura

1. *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru GZM oraz gmin, z którymi zawarto porozumienie w sprawie powierzenia GZM zadania własnego gmin, tj. pełnienia funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego*, Katowice 2020 (dokument na etapie konsultacji społecznych).
2. *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru KZK GOP na lata 2013–2020*, Katowice 2020.
3. *Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla obszaru właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego – Gmina Tychy*, Tychy 2014.
4. *Program Działań Strategicznych GZM do roku 2022*, Katowice 2019.
5. Tomanek R., *Komunikacyjny Związek Komunalny GOP z perspektywy dwóch dekad działania KZK GOP*, „Komunikacja Publiczna”, 2011, nr 3.
6. Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim (Dz. U. 2017 poz. 730 z późn. zm.).

Strony internetowe:

www.kolejeslaskie.com,
www.kzkgop.com.pl,
www.metropoliagzm.pl,
www.metropoliagzm.pl,
www.portal.kartaskup.pl,
www.WPK.Katowice.pl.