

# Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni jako uczestnik integracji taryfowo-biletowej w Metropolii Zatoki Gdańskiej<sup>1</sup>

**HUBERT KOŁODZIEJSKI**

dr Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, ul. Sobótki 9, 80-247 Gdańsk, tel. (58) 342 25 00, e-mail: h.kolodziejski@mzkzg.org

**Streszczenie.** Integracja taryfowo-biletowa jest jednym z najistotniejszych kryteriów oceny funkcjonowania transportu miejskiego na obszarach zurbanizowanych. Na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej dostrzeżono konieczność wprowadzenia zintegrowanych rozwiązań taryfowo-biletowych. W 2008 roku MZKZG, którego celem jest pełna integracja transportu miejskiego, zaferował użytkownikom transportu „wspólne bilety” zarówno komunalne, jak i kolejowo-komunalne, które stanowią uzupełniającą ofertę w stosunku do dotychczas obowiązujących biletów. Nowy wspólny bilet to dodatkowa propozycja przede wszystkim dla pasażerów, którzy wykonują przejazdy o charakterze metropolitalnym, wykorzystując środki miejskiego transportu zbiorowego różnych organizatorów i/lub operatorów kolejowych. Jednocześnie bilety metropolitalne stanowią przejrzystą ofertę dla turystów. Ułatwiają korzystanie z miejskiego transportu zbiorowego na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej bez konieczności poznawania specyfiki rozwiązań taryfowo-biletowych. Ma to szczególne znaczenie na terenie tych gmin, w których usługi świadczy dwóch organizatorów, np. w Sopocie obsługiwanym zarówno przez pojazdy ZKM w Gdyni, jak i ZTM w Gdańsku. Ważnym uczestnikiem integracji taryfowo-biletowej jest Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, który dzięki akceptacji wspólnych metropolitalnych biletów ułatwia pasażerom miejskiego transportu zbiorowego realizowanie podróży metropolitalnych. Wyniki sprzedaży zintegrowanych biletów metropolitalnych i pozytywny odbiór społeczny zintegrowanej oferty taryfowo-biletowej w Metropolii Zatoki Gdańskiej wskazują, że wprowadzone rozwiązanie uzyskało akceptację ze strony pasażerów. Istotne jest także to, że integracja taryfowo-biletowa sprzyja realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu.

**Słowa kluczowe:** integracja, system taryfowo-biletowy, miejski transport zbiorowy, bilet metropolitalny

## Wprowadzenie

Integracja miejskiego transportu zbiorowego w Metropolii Zatoki Gdańskiej rozpoczęła się w 2007 roku, kiedy 13 gmin utworzyło związek międzygminny – Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej (MZKZG). Za pośrednictwem takiej formy współdziałania jednostek samorządu terytorialnego postanowiono wprowadzić ofertę „wspólnych biletów”. Pod tym pojęciem rozumiano bilety ważne jednocześnie w ramach miejskiego transportu zbiorowego organizowanego autonomicznie przez Gdańsk, Gdynię i Wejherowo. Miasta te pełnią w ramach Metropolii Zatoki Gdańskiej rolę lokalnych organizatorów miejskiego transportu zbiorowego. Zadania realizują na swoim terenie oraz sąsiednich gmin, które przekazały im odpowiedzialność za kształtowanie oferty miejskiego transportu zbiorowego. Policentryczny charakter Metropolii Zatoki

Gdańskiej determinujący powiązania funkcjonalne pomiędzy gminami powoduje, że w celu zapewnienia pożądanego poziomu zaspokojenia potrzeb przewozowych Sopot, gmina Wejherowo i Żukowo musiały podpisać porozumienia z dwoma miastami-organizatorami. Porozumienie międzygminne jest także zawarte pomiędzy Gdańskiem i Gdynią.

Oprócz trzech organizatorów lokalnych miejskiego transportu zbiorowego czwartym jest samorządowe województwo odpowiadające za funkcjonowanie transportu kolejowego. Relatywnie wysoka ranga tego organizatora w publicznym transporcie zbiorowym w Metropolii Zatoki Gdańskiej wynika z roli aglomeracyjnych przewozów kolejowych realizowanych na linii kolejowej łączącej główne miasto metropolii, w tym przede wszystkim na odcinku z Gdańską, przez Sopot, Gdynię, Rumie i Redę do Wejherowa.

Każdy z organizatorów posiada własny system taryfowo-biletowy. Umożliwia on pasażerom realizację przejazdów pojazdami danego organizatora wyłącznie na podstawie emitowanych przez niego biletów. W przypadku przewozów kolejowych emitentem biletów nie jest jednak samorządowe województwo, lecz PKP Szybka Kolej w Trójmieście sp. z o.o. (SKM) i Przewozy Regionalne sp. z o.o. (PR), którym zlecono wykonywanie przewozów kolejowych na terenie województwa pomorskiego, w tym przewozów o charakterze aglomeracyjnym. W rezultacie w miejskim transporcie zbiorowym w Metropolii Zatoki Gdańskiej występuje pięć odrębnych systemów taryfowo-biletowych oraz dodatkowa oferta zintegrowanych biletów wprowadzona przez MZKZG.

## Koncepcja integracji taryfowo-biletowej w Metropolii Zatoki Gdańskiej

W 2001 roku na wniosek Marszałka Województwa Pomorskiego powołano Radę Metropolitalną Zatoki Gdańskiej skupiającą prezydentów, burmistrzów i wójtów miast i gmin tworzących obszar metropolitalny. Jednym z najważniejszych efektów działania tego gremium było podjęcie decyzji o integracji miejskiego transportu zbiorowego w formie związku międzygminnego. W wyniku prac rady opracowano statut związku, w którym założono etapowe przejmowanie od organizatorów lokalnych, tj. Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku (ZTM), Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni (ZKM) i Miejskiego Zakładu Komunikacji Wejherowo sp. z o.o. (MZK) poszczególnych funkcji organizatora miejskiego transportu

<sup>1</sup> © Transport Miejski i Regionalny, 2014.

zbiorowego. Związek w 2007 roku utworzyło 13 gmin, a w 2013 przystąpiła do związku 14. gmina. Obszar i gminy tworzące aktualnie MZKZG zostały przedstawione na rysunku 1.

W ramach prac rady ustalono, że w pierwszym etapie nastąpi wprowadzenie wspólnych komunalnych i kolejowo-komunalnych biletów metropolitalnych, stanowiących dodatkową ofertę taryfowo-biletową w odniesieniu do taryf trzech lokalnych organizatorów miejskiego transportu zbiorowego i SKM. Założono występowanie metropolitalnego biletu:

- komunalnego – uprawniającego do przejazdu wszystkimi środkami miejskiego transportu zbiorowego ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo;
- kolejowo-komunalnego – uprawniającego do przejazdu pociągami SKM na obszarze związku (od 2009 także pociągami PR) oraz w zależności od wersji biletu wszystkimi środkami miejskiego transportu zbiorowego ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo (tzw. bilet wszystkich organizatorów) lub środkami miejskiego transportu zbiorowego jednego z tych organizatorów (tzw. bilet dwóch organizatorów).



Rys. 1. Obszar działania i gminy tworzące MZKZG

Źródło: dane MZKZG.

Ceny zintegrowanych biletów miały być niższe niż suma cen biletów poszczególnych uczestników integracji taryfowo-biletowej. Z tego względu najistotniejszą kwestią było uzgodnienie zasad podziału przychodów z tych biletów oraz wyliczanie dodatkowej rekompensaty finansowej dla uczestników integracji w celu zapewnienia im łącznie takich samych wpływów finansowych jak przed wprowadzeniem wspólnych biletów. Ponieważ samorządowe województwo nie może być członkiem związku międzygminnego, a integracja taryfowo-biletowa objęła organizowane przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego przewozy kolejowe, ustalono, że:

- ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo otrzymają do podziału między siebie 100% przycho-

dów ze sprzedaży metropolitalnych biletów komunalnych i 40% przychodów ze sprzedaży metropolitalnych biletów kolejowo-komunalnych oraz dodatkową rekompensatę z budżetu MZKZG;

- SKM i PR otrzymają 60% przychodów ze sprzedaży metropolitalnych biletów kolejowo-komunalnych oraz dodatkową rekompensatę z budżetu samorządowego województwa.

Przy okazji omawiania kwestii związanych z rozliczeniami finansowymi projektu „wspólnego biletu” należy zwrócić uwagę na specyfikę uczestników procesu integracji wynikającą ze zróżnicowania celu, który zamierzają osiągnąć w wyniku współdziałania. Gminy i ich jednostki oraz samorządowe województwo nastawione są na realizację celów społecznych, w tym poprzez realizację określonej polityki transportowej. W innej sytuacji są komercyjni operatorzy kolejowi, w szczególności SKM (z dominującym udziałem właścicielskim Skarbu Państwa) nastawieni na wyniki ekonomiczno-finansowe. Dążenie przez uczestników integracji taryfowo-biletowej do osiągnięcia różnych celów utrudnia jej realizację, w szczególności, jeżeli gminy i samorządowe województwo muszą w sposób racjonalny wydatkować publiczne środki finansowe.

### Przebieg integracji taryfowo-biletowej w Metropolii Zatoki Gdańskiej

Możliwość i termin rozpoczęcia realizacji projektu „wspólnego biletu” były uwarunkowane również względami technicznymi. Po zakończonej fiaskiem próbie zakupu dla wszystkich lokalnych organizatorów transportu miejskiego jednego systemu biletu elektronicznego najpierw MZK Wejherowo, a później ZTM w Gdańsku wprowadziły, jeszcze przed 2007 rokiem, własne systemy biletu elektronicznego. W rezultacie wystąpiła konieczność wprowadzenia biletu elektronicznego przez ZKM w Gdyni jako systemu zintegrowanego jednocześnie z gdańskim i wejherowskim. ZKM w Gdyni udało się szybko wdrożyć taki system. W pierwszej kolejności został on udostępniony na potrzeby wprowadzonego w styczniu 2008 roku biletu metropolitalnego, a dopiero kilka miesięcy później nastąpiła wymiana własnych papierowych biletów okresowych na bilety zapisywane na kartach elektronicznych.

Na początku ofertę biletów metropolitalnych tworzyły komunalne i kolejowo-komunalne bilety 24-godzinne oraz miesięczne i 30-dniowe. W lipcu 2008 roku rozszerzono asortyment biletów metropolitalnych o bilety 72-godzinne, a w styczniu 2011 roku o bilety jednorazowe. Aktualne rodzaje i ceny biletów metropolitalnych zostały przedstawione w tabeli 1.

Oferta biletów metropolitalnych jest dedykowana przede wszystkim pasażerom, którzy wykonują przejazdy o charakterze aglomeracyjnym, wykorzystując środki miejskiego transportu zbiorowego różnych organizatorów i/lub operatorów kolejowych. Jednocześnie bilety metropolitalne stanowią przejrzystą ofertę dla turystów. Ułatwiają korzystanie z miejskiego transportu zbiorowego na obszarze

Rodzaje i ceny biletów metropolitalnych w 2014 r. [zł]									
Rodzaj biletu		normalny				ulgowy			
<b>BILET MIESIĘCZNY LUB 30-DNIOWY (elektroniczny)</b>									
Komunalny ZTM+ZKM+MZK		130				65			
Kolejowo-komunalny dwóch organizatorów SKM+PR+ZTM lub ZKM lub MZK		186				93			
Kolejowo-komunalny wszystkich organizatorów SKM+PR+ZTM+ZKM+MZK		220				110			
<b>BILET 72-GODZINNY (papierowy lub elektroniczny)</b>									
Komunalny ZTM+ZKM+MZK		28				14			
Kolejowo-komunalny wszystkich organizatorów SKM+PR+ZTM+ZKM+MZK		40				20			
<b>BILET 24-GODZINNY (papierowy lub elektroniczny)</b>									
Komunalny ZTM+ZKM+MZK		14				7			
Kolejowo-komunalny dwóch organizatorów SKM+PR+ZTM lub ZKM lub MZK		17				8,5			
Kolejowo-komunalny wszystkich organizatorów SKM+PR+ZTM+ZKM+MZK		20				10			
<b>KOMUNALNE BILETY JEDNOPRZEJAZDOWE</b>									
Rodzaj biletu	Bilet papierowy					Bilet telefoniczny			
	Rodzaj linii					Rodzaj linii			
	zwykła		nocna, pospieszna, specjalna i zwykła			zwykła		nocna, pospieszna, specjalna i zwykła	
	normalny	ulgowy	normalny	ulgowy	normalny	ulgowy	normalny	ulgowy	
Na jeden przejazd bez ograniczenia czasu i obszaru przejazdu (bez możliwości przesiadania)	3,20	1,60	4,20	2,10	2,80	1,40	3,80	1,90	

Źródło: dane MZKZG.

Metropolii Zatoki Gdańskiej bez konieczności poznawania specyfiki kilku różnych rozwiązań taryfowo-biletowych. Ma to szczególne znaczenie na terenie tych gmin, w których usługi świadczy dwóch organizatorów, np. w Sopocie obsługiwanych zarówno przez pojazdy ZKM w Gdyni, jak i ZTM w Gdańsku.

Metropolitalne bilety 24- i 72-godzinne oraz miesięczne i 30-dniowe mają charakter sieciowy w odniesieniu do oferty danego uczestnika integracji taryfowo-biletowej. Są to bilety przesiadkowe, które uprawniają do nieograniczonej liczby przesiadek. Nabywca biletu metropolitalnego ważnego w transporcie miejskim organizowanym przez ZKM w Gdyni może korzystać ze wszystkich linii tego organizatora, tj. zwykłych, pospiesznych, nocnych i specjalnych na terenie Gdyni i gmin, które z tym miastem podpisały porozumienia w sprawie organizacji miejskiego transportu zbiorowego.

Miesięczne i 30-dniowe okresowe bilety metropolitalne występują wyłącznie w formie elektronicznej i są zapisywane na kartach organizatorów komunikacji komunalnej (rysunek 2), na elektronicznych legitymacjach studenckich oraz na kartach elektronicznych wybranego banku. Na każdej karcie, bez względu na to, kto jest jej emitentem, można zapisać dowolny rodzaj biletu. Natomiast bilety 24- i 72-godzinne występują zarówno w formie elektronicznej, jak i papierowej. Ponadto 24- i 72-godzinne bilety metropolitalne są zapisywane na wprowadzonej w czerwcu 2009 roku elektronicznej karcie turysty „Gdańsk, Sopot, Gdynia – Plus”.

Jednoprzejazdowy komunalny bilet metropolitalny umożliwia realizację jednego przejazdu w zależności od jego ceny każdą linią zwykłą lub nocną, pospieszną, specjalną i zwykłą w ramach transportu komunalnego na terenie związku. Bilety te są jedyną ofertą, która pozwala, nie zna-



Rys. 2. Karty elektroniczne – nośniki biletów metropolitalnych  
Źródło: dane MZKZG.

jąc taryf poszczególnych organizatorów, wsiąść do autobusu, tramwaju lub trolejbusu i nie martwić się o to czy skasowany bilet jest właściwy. Warto podkreślić, że bilety te w wersji telefonicznej, są najtańszymi biletami występującymi w transporcie komunalnym, o 0,20 zł tańszymi niż jednoprzejazdowe papierowe bilety komunalnych organizatorów miejskiego transportu zbiorowego.

W tabeli 2 zostały zaprezentowane dotychczasowe wyniki sprzedaży biletów metropolitalnych w ujęciu ilościowym i wartościowym. W latach 2008–2013 następował systematyczny wzrost sprzedaży biletów metropolitalnych. Początkowa dynamika sprzedaży w ujęciu ilościowym była bardzo wysoka i wynosiła w pierwszym roku prawie 100%, a w następnym 50%. W kolejnych latach dynamika ta się sukcesywnie zmniejszała. W ujęciu wartościowym w ostatnich dwóch latach nastąpiła stabilizacja wzrostu sprzedaży na poziomie około 8%. W tabeli 3 przedstawione zostały szczegółowe dane dotyczące sprzedaży okresowych biletów metropolitalnych od 2008 do 2013 roku.

Wyniki sprzedaży biletów metropolitalnych oraz odbiór społeczny projektu „wspólnego biletu” potwierdziły zasadność i potrzebę integracji taryfowo-biletowej. Bilet metropolitalny skierowany jest głównie do pasażerów wykonujących podróże o charakterze metropolitalnym. W świetle wyników badań marketingowych, co dziesiąty przejazd jest wykonywany na podstawie biletów metropolitalnych, a posiadacze tych biletów realizują na ich podstawie blisko 1,5 miliona przejazdów miesięcznie.

Przedstawiona na rysunkach 3 i 4 struktura sprzedaży metropolitalnych biletów wskazuje na relatywnie dużą atrakcyjność biletów umożliwiających korzystanie z oferty jednego lokalnego organizatora miejskiego transportu zbiorowego i kolei. Wśród biletów miesięcznych i 30-dniowych, pomimo najwyższej ceny, największą popularnością cieszy się jednak bilet ważny w całym miejskim transporcie zbiorowym i kolejowym w Metropolii Zatoki Gdańskiej. Na drugim miejscu z 28% udziałem znajduje się bilet metropolitalny stanowiący połączenie biletu sieciowego ZKM w Gdyni z możliwością korzystania z transportu kolejowego. Tak relatywnie duży udział w stosunku do odpowiadającego mu biletu sieciowego ZTM w Gdańsku połączonego z biletem na transport kolejowy wynika z rozmieszczenia źródeł ruchu w metropolii, przede wszystkim miejsc pracy i nauki.

Natomiast w strukturze sprzedaży metropolitalnych biletów 24-godzinnych wyraźnie dominują z 47% udziałem bilety ZTM w Gdańsku w połączeniu z możliwością korzystania z transportu kolejowego. Wpływ na takie wyniki sprzedaży w tym przypadku ma duża liczba turystów odwiedzających Gdańsk.

Na rysunku 5 przedstawiony został udział biletów normalnych i ulgowych w sprzedaży metropolitalnych biletów miesięcznych i 30-dniowych oraz 24-godzinnych, umożliwiających korzystanie z sieci ZKM w Gdyni oraz transportu kolejowego. Struktura ta wskazuje na duże zainteresowanie biletami ulgowymi. Wpływ na taką sytuację mogą mieć wysokie ceny biletów metropolitalnych.

Najnowszym biletem metropolitalnym jest bilet jedno-przejazdowy. Jest to bilet uniwersalny, umożliwiający realizację jednego przejazdu na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej dowolnym pojazdem miejskiego transportu zbiorowego jednego z lokalnych organizatorów. W roku 2013 w stosunku do roku poprzedniego sprzedaż wzrosła o ponad 50%. Jego zaletą w wersji telefonicznej z punktu widzenia pasażerów jest dodatkowo wygodna forma zakupu, a z punktu widzenia organizatorów lokalnych możliwość jednoznacznego wskazania, czym pojazdem została wykonana usługa. W przypadku tego biletu całość przychodów ze sprzedaży trafia do podmiotu, z którego oferty skorzystał pasażer. Dynamika wzrostu sprzedaży tych biletów jest największa ze wszystkich biletów metropolitalnych. Udział ZKM w Gdyni w sprzedaży tego biletu w 2013 roku wyniósł 37%. Przedstawiony na rysunku 6 udział procentowy poszczególnych organizatorów lokalnych w sprzedaży tego biletu jest zbliżony do procentowego udziału tych organizatorów w ogólnej liczbie wozokilometrów realizowanych na terenie Metropolii Zatoki Gdańskiej.

Tabela 2

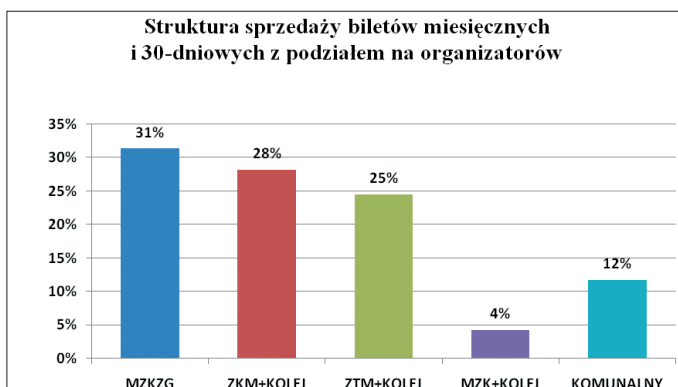
Sprzedaż i dynamika sprzedaży biletów metropolitalnych w latach 2008–2013							
Rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	wzrost 2013/2008
Wielkość sprzedaży (tys. szt.)	97	186	274	353	409	522	440%
Wartość brutto sprzedaży (tys. zł.)	5 332	10 419	15 120	19 154	20 840	22 434	321%

Źródło: dane MZKZG.

Tabela 3

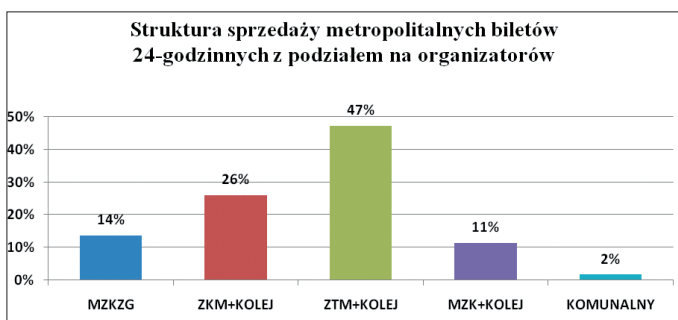
Sprzedaż poszczególnych rodzajów okresowych biletów metropolitalnych w latach 2008–2013 [szt.]							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	wzrost 2013/2008
MZKZG – miesięczne i 30-dniowe	14691	26173	36988	43064	45219	46771	218%
MZKZG – 24h	8624	11129	14608	15416	18618	24688	186%
ZKM+kolej – miesięczne i 30-dniowe	10423	25316	35953	40481	41044	42062	304%
ZKM+kolej – 24h	11369	23140	35251	41104	40142	46798	312%
ZTM+kolej – miesięczne i 30-dniowe	9781	20204	30052	35736	35157	36561	274%
ZTM+kolej – 24h	24421	45894	71057	81114	75167	85176	249%
MZK+kolej – miesięczne i 30-dniowe	1442	2908	3953	5175	5816	6246	333%
MZK+kolej – 24h	3883	9542	16145	18988	17757	20397	425%
KOMUNALNY – miesięczne i 30-dniowe	6142	10041	12322	13952	15702	17410	183%
KOMUNALNY – 24h	1667	1888	2286	2412	2481	3058	83%

Źródło: dane MZKZG.



Rys. 3. Struktura sprzedaży metropolitalnych biletów miesięcznych i 30-dniowych

Źródło: dane MZKZG.



Rys. 4. Struktura sprzedaży metropolitalnych biletów miesięcznych i 30-dniowych

Źródło: dane MZKZG.

## Zakres wykorzystania biletów metropolitalnych na terenie działania ZKM w Gdyni

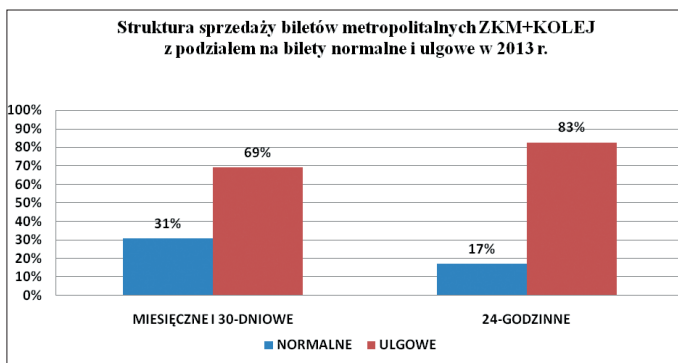
MZKZG co roku przeprowadza w punktach sprzedaży biletów metropolitalnych badania dotyczące wykorzystania tych biletów. Wyniki tych badań są przede wszystkim wykorzystywane do określania poziomu dopłat do poszczególnych rodzajów biletów metropolitalnych. Dopłaty te pochodzą ze składek gmin wpłacanych do budżetu MZKZG. Stanowią one uzupełnienie kwot przekazywanych przez MZKZG poszczególnym lokalnym organizatorom miejskiego transport zbiorowego z tytułu udziału w przychodach ze sprzedaży tych biletów. Klucz podziału przychodów pomiędzy lokalnych organizatorów w przypadku biletów komunalnych i kolejowo-komunalnych wszystkich organizatorów korygowany jest udziałem tych organizatorów w ogólnej liczbie wozokilometrów realizowanych przez pojazdy miejskiego transportu zbiorowego w Metropolii Zatoki Gdańskiej. W przypadku ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo wynosi on odpowiednio: 58, 38 i 4%. W przypadku metropolitalnych biletów kolejowo-komunalnych dwóch organizatorów całość udziału komunalnego, tj. 40% (60% otrzymują operatorzy kolejowi) trafia do tego organizatora, którego usługi zawarte są w bilecie.

W tabeli 4 przedstawiono ustalony na podstawie badań marketingowych zakres wykorzystania biletów metropolitalnych w sieci poszczególnych organizatorów lokalnych i u operatorów kolejowych. Procentowy udział miejskiego transportu zbiorowego organizowanego przez ZKM w Gdyni w obsłudze przejazdów metropolitalnych jest na relatywnie najwyższym poziomie w porównaniu z siecią transportu ZTM w Gdańsku i MZK Wejherowo.

Analizując dane w tabeli 4, można byłoby postulować odwrócenie proporcji udziału w przychodach pomiędzy organizatorami komunalnymi a operatorami kolejowymi. Jednak analiza podziału przychodów musi, tak jak jest to w chwili obecnej, uwzględniać w odniesieniu do operatorów kolejowych odległość przewozu, taryfę opłat oraz brak możliwości uzyskiwania przez nich ze Skarbu Państwa refundacji utraczonych przychodów z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych. W przypadku biletów metropolitalnych taka refundacja ze Skarbu Państwa operatorom kolejowym nie przysługuje.

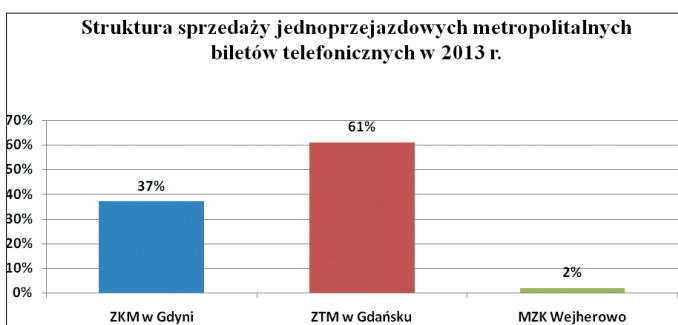
Uszczegółowienie analizy wykorzystania biletów metropolitalnych stanowią wyniki badań marketingowych na temat średniej dziennej liczby przejazdów realizowanych na podstawie biletów metropolitalnych zaprezentowane w tabeli 5. Analiza danych zawartych w tej tabeli potwierdza dużą intensywność wykorzystywania przez pasażerów posiadających bilety metropolitalne sieci ZKM w Gdyni.

Wyniki badań wykorzystywane są do określania wysokości środków finansowych, które wraz z kwotą udziału w przychodach przekazywane są z budżetu MZKZG do ZKM w Gdyni. Wysokość środków rekompensujących ZKM w Gdyni utratę przychodów ze sprzedaży własnych biletów spowodowaną umożliwieniem realizacji przejazdów w gdyńskich pojazdach na podstawie biletów metropolitalnych w okresie od 2008 do 2013 roku przedstawiona została w tabeli 6.



Rys. 5. Struktura sprzedaży metropolitalnych biletów miesięcznych i 30-dniowych oraz 24-godzinnych ważnych w ramach sieci linii ZKM w Gdyni oraz w SKM i PR z podziałem na bilety normalne i ulgowe w 2013 r.

Źródło: dane MZKZG.



Rys. 6. Struktura sprzedaży jednorazowych metropolitalnych biletów telefonicznych w 2013 r. [%]

Źródło: dane MZKZG.

Tabela 4

Wykorzystanie biletów metropolitalnych w sieci organizatorów określone na podstawie wyników badań w 2013 r.						
Rodzaj biletu	ZKM w Gdyni	ZTM w Gdańsku	MZK Wejherowo	SKM w Trójmieście	Przewozy Regionalne	Ogółem
Metropolitalny – 220	0,94	0,78	0,08	1,23	0,05	3,09
Metropolitalny – 110	0,78	0,51	0,05	0,92	0,02	2,27
ZTM+kolej – 186	nie dotyczy	1,39	nie dotyczy	1,07	0,05	2,51
ZTM+kolej – 93	nie dotyczy	0,91	nie dotyczy	0,64	0,03	1,58
ZKM+kolej – 186	1,53	nie dotyczy	nie dotyczy	1,32	0,01	2,86
ZKM+kolej – 93	1,11	nie dotyczy	nie dotyczy	0,76	0,01	1,88
MZK+kolej – 186	nie dotyczy	nie dotyczy	0,92	1,46	0,00	2,38
MZK+kolej – 93	nie dotyczy	nie dotyczy	0,84	0,91	0,00	1,76
Komunalny – 130	1,68	1,13	0,17	nie dotyczy	nie dotyczy	2,99
Komunalny – 65	1,16	0,70	0,15	nie dotyczy	nie dotyczy	2,01

Źródło: dane MZKZG.

Tabela 5

Średnia dzienna liczba przejazdów w sieci poszczególnych organizatorów realizowana na podstawie biletów metropolitalnych w dniu powszednim określona na podstawie wyników badań z 2013 r.						
Rodzaj biletu	Udział w przejazdach [%]					Ogółem
	ZKM w Gdyni	ZTM w Gdańsku	MZK Wejherowo	SKM w Trójmieście	Przewozy Regionalne	
Metropolitalny – 220	30,5	25,3	2,6	39,9	1,7	100,0
Metropolitalny – 110	34,2	22,3	2,2	40,5	0,8	100,0
ZTM+kolej – 186	nie dotyczy	55,5	nie dotyczy	42,6	1,9	100,0
ZTM+kolej – 93	nie dotyczy	57,7	nie dotyczy	40,1	2,2	100,0
ZKM+kolej – 186	53,7	nie dotyczy	nie dotyczy	46,1	0,2	100,0
ZKM+kolej – 93	59,3	nie dotyczy	nie dotyczy	40,4	0,3	100,0
MZK+kolej – 186	nie dotyczy	nie dotyczy	38,6	61,4	0,0	100,0
MZK+kolej – 93	nie dotyczy	nie dotyczy	48,0	52,0	0,0	100,0
Komunalny – 130	56,3	37,9	5,8	nie dotyczy	nie dotyczy	100,0
Komunalny – 65	57,7	34,9	7,4	nie dotyczy	nie dotyczy	100,0

Źródło: dane MZKZG.

Tabela 6

Środki finansowe przekazane przez MZKZG do ZKM w Gdyni z tytułu udziału w projekcie „wspólnego biletu” [tys. zł]							
Rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	wzrost 2013/2008
Kwota	1 985	2 785	3 685	4 756	4 924	5 442	174%

Źródło: dane MZKZG.

### Ujednoczenie taryf lokalnych organizatorów miejskiego transportu zbiorowego w Metropolii Zatoki Gdańskiej

Pozytywnie oceniona realizacja pierwszego etapu integracji taryfowo-biletowej przyczyniła się do rozpoczęcia prac zmierzających do wprowadzenia ujednoczonej taryfy opłat za usługi komunalnego miejskiego transportu zbiorowego w ramach transportu miejskiego organizowanego odrębnie przez ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo. Organizatorzy ci stosowali do 2009 roku niezintegrowane systemy taryfowe, tj. odpowiednio: taryfę czasową, taryfę jednolitą – strefową i taryfę jednolitą. Efektem przeprowadzonych prac było uchwalenie w maju 2009 roku przez Zgromadzenie MZKZG, dla gmin tworzących związek, rekomendacji taryfy w zakresie rodzajów biletów lokalnych i ich cen. Propozycja ta została wdrożona w Gdańsku i w Gdyni jeszcze w 2009 roku, a w Wejherowie na początku 2010 roku. W ramach nowej taryfy miejskiego transportu zbiorowego przede wszystkim wprowadzono, jako podstawową ofertę, bilety: na jeden przejazd, jednogodzinne i 24-godzinne, dla których zniesiono strefy taryfowe pomiędzy gminami.

Przyjęcie rekomendacji MZKZG dla ZKM w Gdyni oznaczało wprowadzenie biletów:

- jednogodzinnych;
- semestralnych 4 i 5 miesięcznych występujących wyłącznie jako bilety imienne ulgowe ważne w obrębie jednej gminy (miasta) albo sieciowe;



Fot. 2. Trolejbus Solaris Trollino 12M, przystanek Wzgórze św. Maksymiliana-Figurka

- biletów 30-dniowych, stanowiących z punktu widzenia pasażerów alternatywę dla występujących w taryfie ZKM w Gdyni biletów miesięcznych.

Po wprowadzeniu w życie ujednoczonej taryfy w Metropolii Zatoki Gdańskiej funkcjonują te same systemy taryfowe w transporcie miejskim gdańskim, gdyńskim i, z niewielkimi odstępstwami, w wejherowskim. Uchwalenie jednolitej taryfy, dzięki wprowadzeniu takich samych zasad taryfowych i cen, znacznie ułatwiło pasażerom podróżowanie po miastach Metropolii Zatoki Gdańskiej. Niestety nie udało się doprowadzić do integracji biletowej pomiędzy organizatorami i nadal bilet emitowany przez ZKM w Gdyni nie jest honorowany w autobusach i tramwajach ZTM w Gdańsku (i na odwrót). Od tej zasady obowiązują tylko nieliczne odstępstwa, m.in. na obszarze Sopotu. Dodatkowym problemem dla pasażera podróżującego po miastach Metropolii Zatoki Gdańskiej pozostają różne wykazy osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych i ulgo-



Fot. 1. Autobus Solaris Urbino 12, przystanek Gdynia Dworzec Gł. PKP



Fot. 3. Trolejbus Solaris Trollino 12T, Gdynia, pl. Kaszubski

wych. Gminy prowadzą w tym zakresie własną politykę i posiadają swój własny katalog osób uprawnionych do takich przejazdów.

### Podsumowanie

Występowanie na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej wielu ośrodków miejskich implikuje jej policentryczny charakter i w rezultacie utrudnia integrację nie tylko w sferze miejskiego transportu zbiorowego, lecz także w innych sferach gospodarki komunalnej, mających, tak jak miejski transport zbiorowy, charakter sieciowy.

Problematyka integracji taryfowej transportu komunalnego dotyczy powiązanych ze sobą obszarów, obsługiwanych jednocześnie przez co najmniej dwóch organizatorów miejskiego transportu zbiorowego, gdy ich oferty są względem siebie substytucyjne i/lub komplementarne. Wprowadzenie zintegrowanych biletów stanowi istotne ułatwienie dla pasażerów. Zwiększa się dzięki temu ich skłonność do korzystania z transportu zbiorowego jako alternatywy dla podróży realizowanych samochodami osobowymi.

Skomplikowanym zagadnieniem jest wybór odpowiedniego systemu taryfowego oraz sposobu konstrukcji samej taryfy, zapewniający jej spójny i jednolity charakter. Kluczowe znaczenie ma jednak akceptacja przez uczestników zintegrowanego systemu zasad rozliczeń finansowych związanych z realizacją projektu „wspólnego bile-

tu”. Ważne jest, aby problematykę integracji i jej efektów, w tym ekonomicznych, oceniać w długim horyzoncie czasu.

Przykład ZKM w Gdyni, jako uczestnika integracji taryfowo-biletowej, pokazuje, że można w tym procesie efektywnie uczestniczyć. Jeżeli nawet akceptacja i wdrożenie poszczególnych rozwiązań integracyjnych nie przychodzi łatwo, to w długiej perspektywie właściwie realizowana integracja taryfowo-biletowa daje wymierne korzyści umożliwiające realizację polityki zrównoważonego rozwoju miejskiego transportu zbiorowego. Ze względu na funkcję transportu miejskiego w rozwoju obszarów metropolitalnych na efekty integracji taryfowo-biletowej podnoszącej atrakcyjność miejskiego transportu zbiorowego należy patrzeć w szerszym kontekście społecznym i gospodarczym.

Wprowadzenie na rynek biletów metropolitalnych należy uznać za rozwiązanie korzystne dla mieszkańców metropolii, w tym Gdyni, umożliwia bowiem zakup jednego biletu na różne środki transportu zbiorowego w metropolii.

### Literatura

1. Dane MZKZG