

Hubert Kołodziejski, Olgierd Wyszomirski

# Finansowanie zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych na przykładzie Metropolii Zatoki Gdańskiej

*Odrębność organizacyjno-prawna organizatorów publicznego transportu zbiorowego oraz możliwość samodzielnego decydowania o sposobie organizacji, realizacji i finansowania przewozów sprzyja powstawaniu systemów transportowych, które nie są ze sobą zintegrowane. W rezultacie na tych samych lub powiązanych ze sobą rynkach transportowych występuje zróżnicowanie taryf, brak koordynacji rozkładów jazdy różnych środków transportu, nieefektywne wykorzystanie potencjału oraz infrastruktury transportowej. Taka sytuacja zmniejsza konkurencyjność transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego i przyczynia się do zmniejszenia popytu na usługi transportu zbiorowego. W tym kontekście, analizując zmiany zachowań komunikacyjnych i wpływ otoczenia konkurencyjnego na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego, integrację można traktować jako wielokierunkowy i złożony proces adaptacji rynkowej transportu zbiorowego [1]. Proces ten warunkuje prawidłowe funkcjonowanie transportu zbiorowego i stanowi nieuchronny kierunek jego ewolucji.*

Zintegrowany system transportu zbiorowego ma służyć pasażerom i ich oczekiwania powinny być uwzględniane jako najważniejsze w procesie projektowania zintegrowanej oferty przewozowej. W warunkach wspomagania systemu transportu zbiorowego pieniędzmi publicznymi, władze jednostek samorządu terytorialnego różnego szczebla powinny określać zadania, które mają być zrealizowane przez zintegrowany system transportu zbiorowego w ramach polityki transportowej i w jakim zakresie ta polityka ma być zintegrowana z polityką społeczną i gospodarczą. W związku z tym za podstawowe cele integracji publicznego transportu zbiorowego można uznać:

- zaoferowanie wyższej jakości usług niż w sytuacji dezintegracji transportu zbiorowego,
- podniesienie konkurencyjności transportu zbiorowego wobec transportu indywidualnego,
- racjonalizację kosztów funkcjonowania systemu transportu zbiorowego,
- współudział transportu zbiorowego w rozwoju miast, obszarów metropolitalnych i regionów.

Możliwość zaoferowania wyższej jakości usług przez zintegrowany system transportu, w stosunku do niezintegrowanego, należy odnosić do wszystkich postulatów przewozowych. Najbardziej wymiernym rezultatem integracji jest skrócenie czasu podróży dzięki koordynacji rozkładów jazdy, stworzeniu warunków do szybszego przemieszczania się pojazdów transportu zbiorowego czy też ułatwieniu zmiany środków transportu.

Szczególną uwagę należy przywiązywać do konstrukcji taryfy opłat oraz odpowiedniej informacji o usługach transportu zbiorowego [2]. Są to elementy uzewnętrzniające integracyjny charakter oferty, mające istotne znaczenie dla pasażerów realizujących podróże w dłuższych czasowo lub przestrzennie relacjach, dla których integracja oferty ma zasadnicze znaczenie.

## Zakres integracji transportu zbiorowego

Integracja transportu zbiorowego może być rozpatrywana w różnych płaszczyznach. Biorąc pod uwagę kryterium przestrzenne integracja może dotyczyć usług organizatorów i/lub operatorów transportu zbiorowego [3]:

- na organicznie ze sobą powiązanych obszarach zurbanizowanych,
- o różnym zasięgu – lokalnego z regionalnym, krajowym, międzynarodowym.

Podstawowym sposobem integracji usług transportu zbiorowego jest łączenie ofert poszczególnych operatorów realizujących przewozy na obszarze miasta (aglomeracji) w jedną ofertę tak, że pasażer swobodnie może korzystać z różnych połączeń komunikacyjnych na obszarze objętym integracją, uiszczając, również w jednorodny sposób, za nie opłaty.

Możliwe jest zróżnicowanie zakresu integracji, która może obejmować wybrane elementy oferty przewozowej. Częściowa integracja może dotyczyć:

- wspólnego systemu taryfowo-biletowego,
- koordynacji rozkładów jazdy,
- koordynacji układu linii komunikacyjnych,
- wspólnego systemu informacji,
- wspólnego standardu techniczno-eksploatacyjnego świadczonych usług,
- wspólnej infrastruktury (przystanków, pętli, miejsc postojowych, pomieszczeń socjalnych, sanitariatów itp.).

Kolejny poziom integracji odnosi się do integracji usług przewoźników transportu zbiorowego o różnym zasięgu, czyli integracji transportu miejskiego z transportem regionalnym, krajowym i międzynarodowym. Najistotniejszymi elementami, które powinny zostać zintegrowane w ramach obszaru miasta (aglomeracji) są:

- infrastruktura, która powinna umożliwiać dogodne warunki przesiadania się i oczekiwania na pojazdy przedsiębiorstw transportowych realizujących przewozy o zróżnicowanym zasięgu,
- system informacji, ze szczególnym uwzględnieniem informacji o komplementarności oferty różnych rodzajów transportu zbiorowego,
- rozkłady jazdy, których koordynacja powinna polegać przede wszystkim na dopasowaniu rozkładów miejskiego transportu zbiorowego do rozkładów jazdy przewoźników o zasięgu regio-

nalnym, krajowym, międzynarodowym, co wynika z roli dowozowo-odwozowej transportu miejskiego zapewniającej dostęp pasażerów do dworców autobusowych i kolejowych oraz portów lotniczych i morskich.

### Uwarunkowania formalnoprawne integracji taryfowo-biletowej

Zagadnienia związane z integracją taryfowo-biletową należy rozpatrywać biorąc pod uwagę regulacje prawne. Najistotniejszą z nich jest Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z 16 grudnia 2010 r. W ustawie tej określono formę organizacji rynku oraz zadania podmiotów tworzących jego stronę podaźową. Organizacja transportu miejskiego ma się odbywać na zasadach konkurencji regulowanej, w której kluczową rolę pełni organizator, przy założeniu, że organizacja powinna być oddzielona od realizacji przewozów. Wprowadzenie ustawowo takiego rozwiązania oznacza w zasadzie automatyczną integrację miejskiego transportu zbiorowego na terenie działania danego organizatora. Jednocześnie ustawa przyznaje wyższą rangę organizatorom, których zasięg działania (właściwość miejscowa) obejmuje powierzchnię rozciągającą się na obszar więcej niż jednego organizatora danego szczebla samorządowego, jako rezultat zawarcia porozumienia lub powołania związku międzygminnego. W przypadku nakładania się właściwości organizatorów publicznego transportu zbiorowego ze względu na obszar działania i ze względu na zasięg przewozów, właściwym organizatorem jest nie pojedyncza gmina, lecz gmina, której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia lub związku międzygminny. Określone w ustawie zadania organizatora wykonuje, w przypadku gminy – wójt, burmistrz albo prezydent miasta, a w przypadku związku międzygminnego jego zarząd.

W ustawie szczegółowo opisano zadania organizatora w rozbiu na trzy elementy składowe:

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Wejście w życie Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym miało neutralny wpływ na możliwość integracji transportu miejskiego. Nie zostały w ustawie wprowadzone żadne zapisy ułatwiające realną integrację transportu zbiorowego na większych obszarach zurbanizowanych. Kwestie integracji transportu ustawodawca pominął, w ustawie pojawiają się jedynie definicje zintegrowanego:

- systemu taryfowo-biletowego, czyli rozwiązania polegającego na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze działania danego organizatora transportu zbiorowego,
- węzła przesiadkowego, czyli miejsca wyposażonego w niezbędną do obsługi pasażerów infrastrukturę i umożliwiającego dogodną zmianę środka transportu.

Najistotniejsze jest nadanie odpowiedniej rangi organizatorowi i wynikająca z ustawy konieczność oddzielenia organizacji od realizacji przewozów, która może sprzyjać integracji, a przynajmniej koordynacji funkcjonowania operatorów i przewoźników na rynku transportu miejskiego. Kompetencje jednostek samorządu terytorialnego są jednak niewystarczające z punktu widzenia możliwości integracji ofert operatorów różnych gałęzi transportu i operatorów realizujących przewozy o zróżnicowanym zasięgu. Najczęstszą formą współpracy międzygminnej są porozumienia,

których istotą jest przekazanie przez gminę zadania organizacji transportu miejskiego innej gminie. Dzięki temu następuje integracja zarządzania transportem miejskim. Najczęściej do takiej formy współpracy dochodzi na obszarach monocentrycznych. Gmina zainteresowana integracją z ośrodkiem centralnym przekazuje do niego kompetencje w zakresie zapewnienia obsługi transportowej swoim mieszkańcom. Wdrażaniu takiego rozwiązania sprzyjają również uwarunkowania historyczne utrwalające sytuację, w której posiadająca własnego, komunalnego operatora gmina miejska obsługuje transportem zbiorowym sąsiadujące gminy nieposiadające takiego operatora, ani też żadnych tradycji i doświadczeń w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego.

Kwestia współpracy międzygminnej komplikuje się w przypadku organicznie ze sobą powiązanych obszarów silnie zurbanizowanych o charakterze policentrycznym. W tej sytuacji do miana lidera w zakresie organizacji i realizacji przewozów może pretendować kilka ośrodków miejskich. W praktyce powoduje to trudności w określeniu jednolitych zasad kształtowania rynku i oferty przewozowej satysfakcjonujących w dłuższym okresie dla wszystkich gmin, które najczęściej na obszarach policentrycznych organizują miejski transport zbiorowy w formule związku międzygminnego. Należy podkreślić, że zawarcie porozumienia czy udział w związku międzygminnym ma charakter dobrowolny [4].

Analizując wpływ regulacji formalnoprawnych na możliwości integracji taryfowo-biletowej należy zwrócić uwagę na przyznanie w rozproszonych aktach prawnych licznych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych – specyficznych dla transportu komunalnego i kolejowego. Zdefiniowane w aktach prawa krajowego i lokalnego uprawnienia są zróżnicowane zarówno pod względem rodzaju, wymiaru przyznanej ulgi, jak i zasad refundacji utraconych przychodów z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. W szczególności odmienne zasady refundacji ulg stanowią barierę integracji taryfowo-biletowej. Realizacja bardziej przyjaznego pod względem taryfowym projektu wprowadzającego wspólny bilet powoduje brak możliwości otrzymywania przez operatorów kolejowych ze skarbu państwa refundacji utraconych przychodów. W rezultacie zostają obniżone przychody tych operatorów lub zwiększają się wydatki z budżetów samorządowych na zintegrowaną ofertę biletową w celu pokrycia deficytu powstałego u operatorów kolejowych.

### Praktyka integracji taryfowo-biletowej

W praktyce integracja najczęściej dotyczy sfery taryfowo-biletowej. Ujednocenie zasad taryfowych oraz dystrybucja wspólnych biletów nie wymaga bowiem dużych nakładów finansowych ani tworzenia dodatkowych struktur organizacyjnych. Integracja polega przede wszystkim na koordynacji decyzji dotyczących zakresu współpracy i rozliczeń z tego tytułu. Należy w związku z tym określić:

- ceny i rodzaje wspólnych biletów,
- nośnik wspólnych biletów,
- uprawnienia do przejazdów bezpłatnych i ulgowych,
- standardy realizacji usług na podstawie wspólnych biletów,
- kanały dystrybucji biletów,
- zasady ewidencji sprzedaży,
- podział przychodów ze sprzedaży wspólnych biletów,
- prowizję udzielaną przy sprzedaży wspólnych biletów.

Ponadto, jeżeli w ramach zintegrowanych rozwiązań taryfowo-biletowych założono absorpcję środków finansowych pochodzących z budżetów jednostek samorządu terytorialnego, to muszą także zostać określone zasady rozdziału tych środków. Realizacja projektów z zakresu integracji taryfowo-biletowej wymaga wsparcia informacyjno-promocyjnego. Potencjalni pasażerowie muszą zostać poinformowani o szczegółach zintegrowanej oferty i zachęceni do skorzystania z niej.

W miejskim transporcie zbiorowym działania związane z wprowadzaniem wspólnych rozwiązań taryfowo-biletowych są podejmowane w największych miastach w Polsce. Najczęściej dotyczą one integracji miejskiego transportu zbiorowego z kolejowym. W praktyce stosuje się dwa sposoby takiej integracji. W pierwszym, stosowanym np. w Warszawie, bilety miejskiego transportu zbiorowego umożliwiają realizację przejazdów pociągami kolei miejskiej, podmiejskiej i regionalnej. Natomiast w drugim modelu, występującym np. w Toruniu, Bydgoszczy, Krakowie, Wrocławiu, Górnośląskim Okręgu Przemysłowym, Metropolii Zatoki Gdańskiej, wprowadzane są dodatkowe bilety emitowane przez jeden ze współpracujących ze sobą podmiotów.

Zdecydowanie rzadziej występują rozwiązania, w ramach których występuje wyłącznie integracja taryfowo-biletowa transportu komunalnego. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakazująca stosowanie w publicznym transporcie zbiorowym konkurencji regulowanej z organizatorem integrującym obszarowo jej funkcjonowanie zapewnia bowiem integrację na poziomie gminy. Jednak na obszarach silnie zurbanizowanych mających charakter policentryczny sąsiadują ze sobą gminy posiadające własnych organizatorów. W takim przypadku, np. na obszarze Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego i Metropolii Zatoki Gdańskiej, wprowadzane są rozwiązania integrujące pod względem taryfowo-biletowym sam transport komunalny. Sposoby takiej integracji są analogiczne do tych, które są stosowane w odniesieniu do integracji transportu komunalnego i kolejowego.

Dzięki wprowadzaniu wspólnych rozwiązań taryfowo-biletowych następuje rozszerzenie oferty przewozowej dostępnej na podstawie jednego biletu. Jednak integracja taryfowo-biletowa może być także rozpatrywana wyłącznie jako integracja taryfowa lub wyłącznie biletowa. W pierwszym przypadku łączone i ujednolicane są ceny biletów, w drugim ich nośniki. Powinno się jednak dążyć do jednoczesnego ustalenia wspólnej i wewnętrznie zintegrowanej taryfy opłat za usługi transportu zbiorowego oraz jednego wspólnego systemu biletowego. W praktyce występować również mogą rozwiązania w zakresie integracji taryfowo-biletowej stanowiące integrację w niepełnym wymiarze, polegające np. na honorowaniu różnych biletów na wybranych liniach [5]. Z punktu widzenia pasażerów najbardziej korzystnym rozwiązaniem jest jednak pełna integracja-taryfowo biletowa ułatwiająca pasażerom korzystanie z transportu zbiorowego.

Najprostsze rozwiązania w zakresie integracji taryfowo-biletowej polegają na połączeniu dotychczasowych taryf bez dokonywania w nich jakichkolwiek zmian cen. Ułatwia to rozliczenia finansowe pomiędzy współpracującymi organizatorami transportu zbiorowego. Każdy z tych organizatorów otrzymuje taką samą kwotę ze sprzedaży jednego biletu jak przed integracją. Korzyścią dla pasażera jest w tym przypadku nie cena, lecz wspólny nośnik biletu. Uwarunkowania rynkowe decydują o popularności wprowadzonego w taki sposób rozwiązania i ewentualnych zmianach w strukturze i wielkości popytu. Wdrażanie zintegrowanych roz-

wiązań taryfowo-biletowych poprzez sumowanie dotychczasowych cen poszczególnych pozycji taryfowych ma uzasadnienie, jeżeli pasażerowie zawsze w pełnym zakresie korzystają z oferty każdego organizatora i/lub operatora. W przeciwnym razie wprowadzona w taki sposób zintegrowana oferta może nie cieszyć się zbyt dużą popularnością.

Bardziej skomplikowane rozwiązania taryfowo-biletowe związane są ze zmianą łącznej ceny połączonych taryf. Jeżeli jest ona niższa niż suma cen biletów organizatorów transportu zbiorowego z okresu przed integracją, to zwiększa się szansa na zwiększenie popytu oraz występuje konieczność określenia klucza podziału przychodów z tych biletów. W miejskim transporcie zbiorowym rozliczenia będzie wymagała również dopłata do zintegrowanej oferty ze strony jednostek samorządu terytorialnego.

Bez względu na sposób integracji problem stanowi ujednoczenie uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych. Mając to na uwadze niektóre gminy, w celu uzyskania pożądanego efektów integracji, zdecydowały się na powołanie komunalnych przewoźników kolejowych, co umożliwiło integrację funkcjonalną i taryfowo-biletową.

## **Proces integracji taryfowo-biletowej w Metropolii Zatoki Gdańskiej**

Zintegrowana taryfa w miejskim transporcie zbiorowym na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej obowiązywała prawie do końca lat 80. ubiegłego wieku, ponieważ jego organizacją zajmowało się Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Gdańsku, odpowiedzialne za ten rodzaj transportu na całym obszarze ówczesnego województwa gdańskiego. Podział WPK w Gdańsku na 4 niezależne od siebie przedsiębiorstwa oraz przekazanie w 1990 r. odpowiedzialności za miejski transport zbiorowy samorządom lokalnym, jako zadanie własne, spowodowało zróżnicowanie taryf, ponieważ gminy zaczęły je kształtować w specyficzny dla siebie sposób. Odmiennej poziomowi opłat stosowanych na obszarze poszczególnych miast towarzyszyły zróżnicowane, pod względem zakresu ważności, rodzaje biletów okresowych oraz brak biletów okresowych upoważniających do podróżowania wszystkimi środkami komunikacji miejskiej na obszarach gmin, które były obsługiwane przez więcej niż jednego organizatora (Sopot, Rumia, Reda, Wejherowo, Żukowo).

Istotnym elementem zróżnicowania systemu taryfowego, przyczyniającym się do zwiększenia stopnia dezintegracji stało się wprowadzenie w Gdańsku taryfy czasowej. W mieście tym oraz w Kolbudach, Pruszczu Gdańskim, Sopocie i Żukowie, gdzie komunikację miejską organizuje Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku (ZTM), obowiązywała taryfa czasowa odcinkowa. W odniesieniu do biletów jednorazowych, następowało różnicowanie opłat w zależności od czasu przejazdu (15, 45 lub 60 min). Dodatkową ofertę stanowiły bilety na jedną linię, bilety na linię specjalne i bilety 24-godzinne ważne na całą sieć. Ceny biletów miesięcznych i 30-dniowych oraz semestralnych różnicowane były w zależności od odległości przejazdu, która mierzona była liczbą przystanków (6, 12 lub 20 przystanków). Również w ofercie biletów miesięcznych i 30-dniowych oraz semestralnych występowała dodatkowa oferta biletu sieciowego, która obowiązywała na wszystkie linie organizowane przez ZTM w Gdańsku.

W komunikacji organizowanej przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni (ZKM) dla Gdyni oraz Kosakowa, Rumi, Sopotu, gminy Wejherowo, Żukowa obowiązywała taryfa jednolita

i strefowa. Ceny biletów jednorazowych były jednolite w obrębie poszczególnych miast i gmin, natomiast wzrost opłat następował po przekroczeniu ich granicy administracyjnej, wówczas bilet miał charakter sieciowy. Ta sama zasada obowiązywała przy biletach miesięcznych i dekadowych. Bilety komunikacji miejskiej ZKM w Gdyni były również różnicowane w zależności od rodzaju linii (bilet na linie zwykłe lub bilet na linie pospieszne, specjalne i nocne). Dodatkową ofertę stanowiły bilety 24-godzinne ważne na całą sieć komunikacyjną.

W komunikacji realizowanej przez Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo (MZK) dla Wejherowa, Redy i Luzina, podobnie jak w przypadku ZKM w Gdyni, obowiązywała taryfa jednolita i strefowa. Taryfa opłat była jednolita w obrębie sieci komunikacyjnej dla biletów jednorazowych, natomiast ceny biletów miesięcznych, dekadowych i pięciodniowych były różnicowane według stref wyznaczonych przez granice gmin.

Ponadto władze niektórych małych gmin tworzących Metropolię Zatoki Gdańskiej poszukując tańszych rozwiązań, umożliwiających zaspokojenie potrzeb przewozowych swoich mieszkańców, zrezygnowały z usług przewoźników komunalnych na wybranych liniach komunikacyjnych w ich miejsce wprowadzając prywatnych przewoźników stosujących własne taryfy.

Sytuację taryfową w Metropolii Zatoki Gdańskiej komplikuje występowanie w roli kluczowego realizatora kolejowych przewozów miejskich PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście (SKM), której trasa prowadzi osiowo z Gdańska przez Sopot, Gdynię, Rumie, Redę do Wejherowa, z przedłużeniem wybranych kursów z jednej strony przez Pruszcz Gdański do Tczewa i z drugiej przez Lębork do Słupska. Ten operator kolejowy posiada własną taryfę i system ustawowych oraz handlowych ulg w opłatach za przejazd.

Pomiędzy 1991 a 2006 rokiem podejmowano kilka prób integracji miejskiego transportu zbiorowego, w szczególności wprowadzenia integracji taryfowo-biletowej. Kończyły się one jednak na przygotowaniu koncepcji, które nie były później wdrażane. Dopiero w 2007 r. z inicjatywy marszałka województwa doszło do porozumienia gmin tworzących Metropolię Zatoki Gdańskiej czego efektem było utworzenie Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej (MZKZG) skupiającego 13 jednostek samorządu terytorialnego. Związek ten od samego początku ściśle współpracował z samorządowym województwem w celu wprowadzenia wspólnego biletu ważnego zarówno w pociągach, jak i autobusach, tramwajach oraz trolejbusach na całym obszarze metropolii objętym integracją.

Podstawowym zadaniem związku było wprowadzenie zintegrowanych biletów, przy czym od samego początku założono, że integracja taryfowa powinna obejmować nie tylko komunikację komunalną, ale i kolejową. Pierwszym etapem było wprowadzenie zintegrowanych biletów jako dodatkowej oferty uzupełniającej taryfę gdańską, gdyńską, wejherowską oraz kolejową. W drugim etapie doprowadzono do ujednoczenia taryf w poszczególnych miastach tworzących MZKZG, bowiem do połowy 2009 r. na terenie Metropolii Zatoki Gdańskiej obowiązywały zróżnicowane rozwiązania taryfowe. W trzecim etapie, po przekazaniu do związku zadania polegającego na organizacji miejskiego transportu zbiorowego na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej, ma nastąpić pełna integracja taryfowo-biletowa.

## Wprowadzenie przez MZKZG zintegrowanych biletów metropolitalnych

Ofertę wprowadzonych w styczniu 2008 r. zintegrowanych biletów tworzą bilety 24-godzinne oraz miesięczne i 30-dniowe. W lipcu 2008 r. rozszerzono asortyment biletów metropolitalnych o bilety 72-godzinne, a w styczniu 2011 r. o bilety jednorazowe. Bilety metropolitalne stanowią dodatkową ofertę w stosunku do biletów dostępnych w ramach taryfy ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, MZK Wejherowo, SKM i Przewozów Regionalnych (PR). Oferta wspólnych biletów jest przede wszystkim skierowana do pasażerów, którzy wykonują przejazdy międzygminne wykorzystując środki transportu będące w gestii przynajmniej dwóch z wymienionych podmiotów. Bilety metropolitalne ułatwiają także korzystanie z miejskiego transportu zbiorowego turystom, którzy dzięki nim nie muszą poznawać specyfiki rozwiązań taryfowo-biletowych poszczególnych oferentów usług przewozowych. Na podstawie odpowiednich jednorazowych oraz 24- i 72-godzinnych biletów metropolitalnych mogą oni realizować przejazdy wszystkimi środkami transportu zbiorowego. Asortyment biletów metropolitalnych obejmuje:

- komunalny bilet metropolitalny – uprawniający do przejazdu wszystkimi środkami komunalnego transportu zbiorowego organizowanego przez ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo,
- kolejowo-komunalny bilet metropolitalny uprawniający do przejazdu środkami komunikacji miejskiej jednego lub wszystkich organizatorów komunalnego transportu zbiorowego oraz pociągami SKM i PR na terenie związku.

Wprowadzając bilety metropolitalne dokonano również ujednoczenia i ograniczenia wykazu osób uprawnionych do przejazdów ulgowych. Wypracowanie jednolitego stanowiska w kwestii uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych jest problemem towarzyszącym integracji taryfowo-biletowej związanym z koniecznością honorowania ustawowych i samorządowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych. Niejednolite regulacje w tym zakresie pociągają za sobą brak możliwości koordynacji zapisów dotyczących tych uprawnień. Ponadto w komunikacji kolejowej (SKM i PR) stosowane są zupełnie inne zasady związane z refundacją ulg ustawowych. Taryfa biletów metropolitalnych wraz z wykazem uprawnień do przejazdów ulgowych zaprezentowano na rysunku 1.

Z wyjątkiem biletów jednorazowych, wszystkie pozostałe rodzaje biletów metropolitalnych zapisywane są na elektronicznych kartach miejskich ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, MZK Wejherowo, legitymacjach studenckich i kartach bankowych. Bilety, 24- i 72-godzinne sprzedawane są również w tradycyjnej (papierowej) postaci, tak jak bilety jednorazowe, które można również kupować za pośrednictwem telefonów komórkowych. Ponadto 24- i 72-godzinne bilety metropolitalne są zapisywane na wprowadzonej w czerwcu 2009 r. elektronicznej karcie turysty „Gdańsk, Sopot, Gdynia – Plus”.

Sprzedaż biletów metropolitalnych systematycznie się zwiększa. Miesięczne wyniki sprzedaży biletów metropolitalnych (w sztukach) w latach 2008–2011 przedstawiono na rysunku 2, natomiast na rysunku 3 pokazano roczną wielkość i dynamikę przychodów ze sprzedaży tych biletów w tym samym okresie. Liczba sprzedanych biletów metropolitalnych w 2011 r. (352 561 szt.) i przychody z ich sprzedaży (17 759 063,38 zł)



**BILETY METROPOLITALNE**

obowiązują od 1 czerwca 2012  
**TARYFA OPŁAT**

		N	U
		normalny	ulgowy
24 -godzinny	<b>bilety czasowe</b>		
	<b>KOMUNALNY</b> - obowiązują w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	14 zł	7 zł
	<b>KOLEJOWO-KOMUNALNY DWÓCH ORGANIZATORÓW</b> - obowiązują w pociągach Przewoźników Kolejowych (SKM, PR) oraz w pojazdach: ZTM w Gdańsku albo ZKM w Gdyni albo MZK Wejherowo	17 zł	8,5 zł
	<b>KOLEJOWO-KOMUNALNY WSZYSTKICH ORGANIZATORÓW</b> - obowiązują w pociągach Przewoźników Kolejowych (SKM, PR) oraz w pojazdach: ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	20 zł	10 zł
72 -godzinny	<b>KOMUNALNY</b> - obowiązują w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	28 zł	14 zł
	<b>KOLEJOWO-KOMUNALNY WSZYSTKICH ORGANIZATORÓW</b> - obowiązują w pociągach Przewoźników Kolejowych (SKM, PR) oraz w pojazdach: ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	40 zł	20 zł
30 -dniowy albo miesięczny	<b>KOMUNALNY</b> - obowiązują w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	130 zł	65 zł
	<b>KOLEJOWO-KOMUNALNY DWÓCH ORGANIZATORÓW</b> - obowiązują w pociągach Przewoźników Kolejowych (SKM, PR) oraz w pojazdach: ZTM w Gdańsku albo ZKM w Gdyni albo MZK Wejherowo	186 zł	93 zł
	<b>KOLEJOWO-KOMUNALNY WSZYSTKICH ORGANIZATORÓW</b> - obowiązują w pociągach Przewoźników Kolejowych (SKM, PR) oraz w pojazdach: ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	220 zł	110 zł
<b>bilety jednoprzejazdowe</b>		N	U
		normalny	ulgowy
telefo- niczny	<b>NA LINIE ZWYKLE</b> - obowiązują w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	2,80 zł	1,40 zł
	<b>NA LINIE NOCNE, POSPIESZNE, SPECJALNE I ZWYKLE</b> - obowiązują w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	3,80 zł	1,90 zł
papie- rowy	<b>NA LINIE ZWYKLE</b> - obowiązują w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	3,20 zł	1,60 zł
	<b>NA LINIE NOCNE, POSPIESZNE, SPECJALNE I ZWYKLE</b> - obowiązują w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	4,20 zł	2,10 zł

**UPRAWNIENIA DO PRZEJAZDÓW ULGOWYCH**

1	Kombatanci - na podstawie legitymacji kombatanckiej
2	Inwalidzi słuchu (gluchoniemi) - na podstawie legitymacji Polskiego Związku Głuchych
3	Emeryci i renciści oraz wdowy/wdowcy po emerytach i rencistach korzystający ze świadczeń emerytalnych i rentowych po zmarłym współmałżonku - na podst. legit. emeryta lub rencisty (legit. ZUS lub innego zakładu ubezpieczeń społecznych) wraz z dok. tożsamości
4	Dzieci w wieku 4 do 7 lat
5	Uczniowie szkół podstawowych, gimnazjów i ponadgimnazjalnych do dnia 31 grudnia ukończenia 24 roku życia - na podstawie legitymacji szkolnej
6	Studenci szkół wyższych - na podstawie legitymacji studenckiej
7	Studenci zagranicznych wyższych uczelni do ukończenia 26 roku życia - na podstawie wydanej poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej Europejskiej Karty Młodzieżowej EURO-26 „Student” lub karty ISIC
8	Doktoranci - na podstawie legitymacji doktoranckiej lub legitymacji uczestnika studiów doktoranckich

Pasażer korzystający z przejazdu na podstawie biletu metropolitalnego zobowiązany jest do przestrzegania przepisów porządkowych obowiązujących u danego Organizatora oraz do poddania się kontroli posiadania biletu metropolitalnego, na podstawie którego realizowany jest przejazd.  
Kolejowo-komunalny bilet metropolitalny uprawnia do przejazdu pociągami Przewoźników Kolejowych - Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM) i Przewozów Regionalnych (PR) - na obszarze miast i gmin członków MZKG - na odcinkach, których krańce wyznaczają stacje Babo Dół, Giepielwo, Luzino oraz Rędo Bekowe.  
Podstawę do przejazdów bezpłatnych i ulgowych stanowią dokumenty określone przepisami szczególnymi i wydane przez polskie władze państwowe, samorządowe oraz organizacje i instytucje działające na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, z wyjątkiem karty EURO-26 Student i karty ISIC.

WYCIĄG Z UCHWAŁY NR 20/2007 ZGROMADZENIA MZKG Z DNIA 7 LISTOPADA 2007 R. Z PÓŹN. ZM.

były prawie czterokrotnie wyższe niż w 2008 roku (pierwszym roku sprzedaży).

Istotną jest także struktura sprzedawanych biletów, która determinuje podział przychodów z ich sprzedaży między organizatorów i operatorów miejskiego transportu zbiorowego. Na rysunkach 4 i 5 zaprezentowano strukturę sprzedaży miesięcznych i 30-dniowych biletów metropolitalnych w 2011 r. uwzględniającą rodzaj biletu i podział na bilety normalne i ulgowe.

**Zasady finansowania zintegrowanej oferty taryfowo-biletowej w Metropolii Zatoki Gdańskiej**

Zintegrowana oferta taryfowo-biletowa finansowana jest z przychodów ze sprzedaży biletów metropolitalnych oraz dopłat z budżetów jednostek samorządu terytorialnego tworzących związek międzygminny i budżetu Samorządu Województwa Pomorskiego.

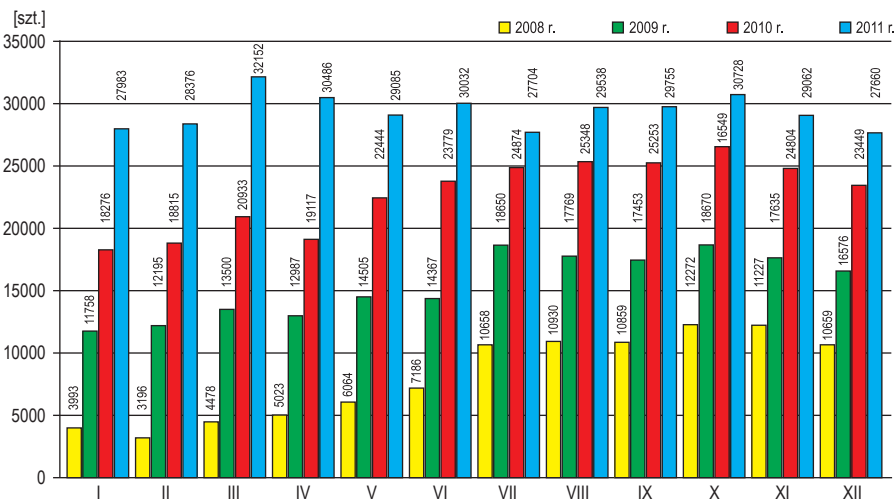
W pierwszym roku obowiązywania tych biletów, jako klucz rozliczeniowy podziału przychodów pomiędzy organizatorami komunalnego transportu zbiorowego przyjęto proporcję pracy przewozowej mierzonej liczbą wozokilometrów realizowanych na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej przez poszczególnych organizatorów:

- ZTM w Gdańsku – 58%,
- ZKM w Gdyni – 38%,
- MZK w Wejherowo – 4%.

W odniesieniu do kolejowo-komunalnych biletów metropolitalnych założono podział przychodów pomiędzy SKM (później również PR) i organizatorów komunikacji komunalnej w proporcji odpowiednio: 60% i 40% oraz podział pomiędzy organizatorów komunikacji komunalnej kwoty przypadającej dla nich w proporcji jak w przypadku komunalnych biletów metropolitalnych. Natomiast podział przychodów z kolejowo-komunalnego biletu zapewniającego możliwość realizacji przejazdów pociągami oraz pojazdami komunalnego transportu zbiorowego pozostającymi w gestii jednego organizatora następował w proporcji: 60% dla SKM i 40% dla organizatora komunalnego.

Ceny biletów metropolitalnych zostały określone na poziomie niższym niż suma cen biletów poszczególnych organizatorów i operatorów wchodzących w skład wspólnego biletu. Zostały one ustalone przy uwzględnieniu: prognozy dotyczącej zmiany popytu na usługi miejskiego transportu zbiorowego, zmiany zachowań komunikacyjnych, siły nabywczej mieszkańców metropolii, cen biletów obowiązujących u poszczególnych organizatorów i operatorów miejskiego transportu

Rys. 1. Taryfa biletów metropolitalnych obowiązująca od 1 czerwca 2012 r. Źródło: materiały MZKG



Rys. 2. Miesięczna sprzedaż biletów metropolitalnych w latach 2008–2011 Źródło: materiały MZKG

zbiorowego oraz możliwości dofinansowania dodatkowej, zintegrowanej oferty taryfowo-biletowej z budżetów gmin i samorządowego województwa.

Na tej podstawie dla pierwszego roku integracji taryfowo-biletowej przyjęto następujące kwoty dopłat budżetowych:

- poszczególne gminy: 3 zł na mieszkańca rocznie dla organizatora komunalnego transportu zbiorowego na swoim obszarze (w przypadku zatrudniania dwóch organizatorów podział kwoty dopłat następował proporcjonalnie do liczby organizowanych wozokilometrów na obszarze danej gminy),
- województwo: 2 zł na mieszkańca obszaru objętego integracją rocznie dla SKM.

W odniesieniu do kolejnych lat realizacji projektu wspólnego biletu przyjęto założenie, że podział przychodów ze sprzedaży biletów metropolitalnych pomiędzy organizatorami miejskiego transportu zbiorowego następować będzie na podstawie badań marketingowych ich wykorzystania. W tabelach 1 i 2 przedstawiono wyniki takich badań z 2012 r. Informacje dotyczące zakresu podmiotowego wykorzystania biletów metropolitalnych na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej oraz liczby przejazdów realizowanych na podstawie tych biletów umożliwiają określanie dopłaty jednostkowej, do każdego rodzaju biletu dla każdego z organizatorów, rekompensującej im utracone przychody w relacji do cen ich własnych biletów.

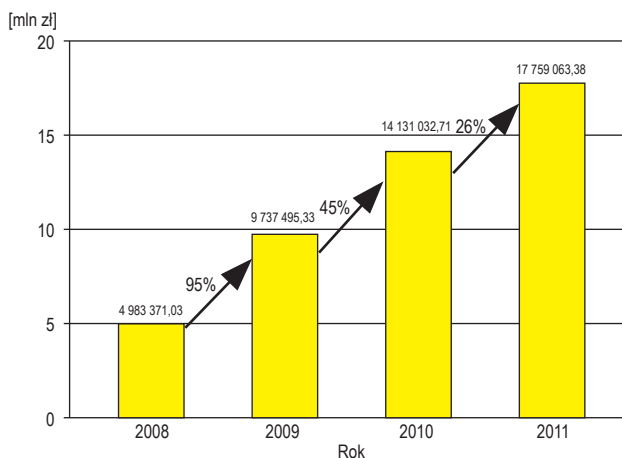
Tabela 1

**Wykorzystanie biletów metropolitalnych w sieci organizatorów na podstawie wyników badań w 2012 r.**

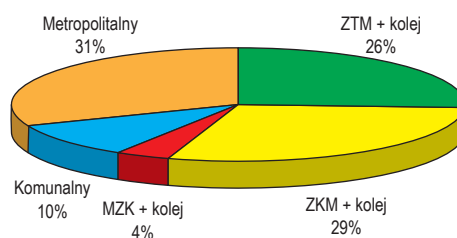
Rodzaj biletu	Udział w przejazdach [%]					
	ogółem	ZTM w Gdańsku	ZKM w Gdyni	MZK Wejcherowo	SKM	PR
Metropolitalny – 220	100	25,9	32,4	4,3	36,8	0,6
Metropolitalny – 110	100	22,8	38,2	1,5	37,4	0,1
ZTM+kolej – 186	100	55,3	nie dotyczy	43,0	1,7	
ZTM+kolej – 93	100	54,5	nie dotyczy	43,8	1,7	
ZKM+kolej – 186	100	nie dotyczy	54,0	nie dotyczy	45,2	0,8
ZKM+kolej – 93	100	nie dotyczy	57,3	nie dotyczy	42,6	0,1
MZK+kolej – 186	100	nie dotyczy	43,5	56,5	0,0	
MZK+kolej – 93	100	nie dotyczy	53,9	46,1	0,0	
Komunalny – 130	100	55,5	41,9	2,6	nie dotyczy	
Komunalny – 65	100	43,6	50,0	6,4	nie dotyczy	

Źródło: materiały MZKZG

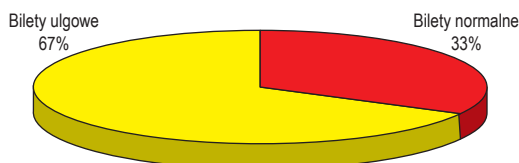
Komunalny transport zbiorowy jest finansowany z przychodów ze sprzedaży biletów oraz ze środków publicznych pochodzących z budżetów gminnych. W celu wprowadzenia zintegrowanej oferty taryfowo-biletowej na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej gminy zdecydowały się na utworzenie związku międzygminnego, który emituje i dystrybuuje wspólne bilety oraz dokonuje rozliczeń polegających na podziale przychodów z tych biletów oraz dodatkowych środków, które stanowią rekompensatę z tytułu upustu cenowego stosowanego przy ustalaniu cen biletów zintegrowanych. Refundacja ta za pośrednictwem związku następuje z budżetów gmin. Natomiast w odniesieniu do przewozów kolejowych związek rozlicza przychody ze sprzedaży kolejowo-komunalnych biletów metropolitalnych, a z budżetu Urzędu Marszałkowskiego przychody te są uzupełniane o kwoty rekompensujące utracone przychody w nawiązaniu do cen biletów własnych operatorów kolejowych oraz ze względu na brak możliwości ubiegania się przez tych operatorów o refundację utraconych przy-



Rys. 3. Przychody ze sprzedaży biletów metropolitalnych w latach 2008–2011  
Źródło: materiały MZKZG



Rys. 4. Struktura sprzedaży metropolitalnych biletów miesięcznych i 30-dniowych w 2011 r. według rodzaju biletu (%)  
Źródło: materiały MZKZG



Rys. 5. Struktura sprzedaży biletów miesięcznych i 30-dniowych w 2011 r. z podziałem na bilety normalne i ulgowe  
Źródło: materiały MZKZG

chodów ze Skarbu Państwa z tytułu honorowania w swoich pociągach ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych.

Tabela 2

**Średnia dzienna liczba przejazdów w sieci poszczególnych organizatorów realizowana na podstawie biletów metropolitalnych w dniu powszednim w 2012 r.**

Rodzaj biletu	Średnio ogółem	ZTM w Gdańsku	ZKM w Gdyni	MZK Wejcherowo	SKM	PR
Metropolitalny – 220	3,75	0,97	1,22	0,16	1,38	0,02
Metropolitalny – 110	3,54	0,81	1,35	0,05	1,33	0,00
ZTM+kolej – 186	3,19	1,77	–	–	1,37	0,05
ZTM+kolej – 93	3,03	1,65	–	–	1,33	0,03
ZKM+kolej – 186	3,44	–	1,86	–	1,55	0,00
ZKM+kolej – 93	3,16	–	1,81	–	1,35	0,00
MZK+kolej – 186	2,55	–	–	1,11	1,44	0,00
MZK+kolej – 93	3,45	–	–	1,86	1,59	0,00
Komunalny – 130	2,96	1,64	1,24	0,08	–	–
Komunalny – 65	2,80	1,22	1,40	0,18	–	–

Źródło: materiały MZKZG

W kontekście integracji taryfowo-biletowej należy także zwrócić uwagę na różnice występujące w komunalnym transporcie zbiorowym i transporcie kolejowym w zakresie fiskalizacji przychodów ze sprzedaży biletów. W transporcie komunalnym nie ma konieczności fiskalizacji przychodów. Natomiast w transporcie kolejowym istnieje obowiązek fiskalizacji w celu uzyskania refundacji utraconych przychodów z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych. W rezultacie tylko w transporcie kolejowym stosowane są urządzenia zapewniające fiskalizację przychodów.

## Zakończenie

Problematyka integracji taryfowo-biletowej komunalnego transportu zbiorowego dotyczy powiązanych ze sobą obszarów, obsługiwanych jednocześnie przez co najmniej dwóch organizatorów w sytuacji, gdy ich oferty są względem siebie substytucyjne i/lub komplementarne. Ponadto integracja taryfowo-biletowa może obejmować nie tylko sam transport komunalny, ale również transport kolejowy i regionalny. Wprowadzenie zintegrowanych biletów stanowi istotne ułatwienie dla pasażerów. Integracja taryfowo-biletowa powinna zwiększyć atrakcyjność transportu miejskiego z punktu widzenia pasażera, umożliwiając w zależności od stopnia zaawansowania integracji:

- optymalizację wydatków na usługi transportu miejskiego,
- ograniczenie czasu potrzebnego na zakup biletów różnych organizatorów,
- realizację przejazdów i zmianę środka transportu na podstawie jednego biletu,
- korzystanie z oferty przewozowej wszystkich organizatorów na wspólnie obsługiwanych odcinkach,
- zakup biletów w punktach sprzedaży wszystkich organizatorów transportu miejskiego.

W rezultacie nastąpić może zwiększenie wykorzystania transportu zbiorowego jako alternatywy dla podróży realizowanych samochodami osobowymi.

Na przykładzie Metropolii Zatoki Gdańskiej można stwierdzić, że największą trudność w procesie integracji stanowi ujednoczenie wykazu grup osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych i ulgowych. Skomplikowanym zagadnieniem jest także wybór odpowiedniego systemu taryfowego i sposobu konstrukcji samej taryfy oraz mechanizmu finansowania zintegrowanych usług. Przyjęte w Metropolii Zatoki Gdańskiej rozwiązania pokazują, że można uzyskać wymierne efekty wynikające z integracji taryfowo-biletowej służące realizacji celów polityki transportowej i społecznej.



## Literatura

- [1] Dydkowski G.: *Integracja transportu miejskiego*. Wyd. Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2009, s. 11.
- [2] Dydkowski G., Tomanek R.: *Ekonomiczno-finansowe uwarunkowania kształtowania usług zbiorowego transportu miejskiego*. Zbiór referatów XXXI Krajowego Zjazdu Komunikacji Miejskiej „Kształtowanie oferty przewozowej”, IGKM, Warszawa 2006, s. 56–57.
- [3] Tomanek R.: *Konkurencyjność transportu miejskiego*. Wyd. Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2002, s. 114.
- [4] Kołodziejski H.: *Perspektywy integracji transportu miejskiego w Polsce*. Biuletyn Komunikacji Miejskiej nr 119, Warszawa 2011, s. 28.
- [5] *Transport miejski. Ekonomika i organizacja* (red.) Wyszomirski O. Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 254.

*dr Hubert Kołodziejski*

*Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej*

*prof. dr hab. Olgierd Wyszomirski – Uniwersytet Gdański*