

Integracja podsystemów transportowych wewnątrz obszarów zurbanizowanych na przykładzie aglomeracji gdańskiej

Aglomeracja gdańska z komunikacyjnego punktu widzenia stanowi całość, która wymaga funkcjonowania jednolitego systemu transportu pasażerskiego. Silne powiązania społeczno-gospodarcze wewnątrz aglomeracji powodują bowiem, że zacierają się granice administracyjne miast.

Obecnie na obszarze aglomeracji gdańskiej funkcjonuje pięć niezintegrowanych podsystemów transportowych. W rezultacie jakość usług ocenianych w odniesieniu do obszaru całej aglomeracji nie odpowiada standardom europejskim. Jednocześnie ponoszone są nadmierne koszty w związku z niepotrzebnym dublowaniem się niektórych połączeń oraz realizowaniem prac organizatorskich przez pięć podmiotów bez możliwości osiągnięcia korzyści skali działania.

Cele integracji

Za główne cele integracji transportu miejskiego w aglomeracji należy uznać stworzenie:

- atrakcyjnych warunków podróżowania transportem zbiorowym na obszarze całej aglomeracji;
- możliwości prowadzenia polityki transportowej zmierzającej do zrównoważonego rozwoju komunikacji indywidualnej i zbiorowej;
- warunków do efektywnego gospodarowania środkami przeznaczanymi na transport pasażerski w skali całej aglomeracji.

Zakres przestrzenny integracji

Z punktu widzenia powiązań społeczno-gospodarczych zakres przestrzenny integracji powinien objąć miasta i gminy leżące wzdłuż osi komunikacyjnej Tczew – Wejherowo, tj: Tczew, Pruszcz Gdański, Gdańsk, Sopot, Gdynię, Rumie, Redę i Wejherowo. Ponadto należy uwzględnić możliwość włączenia do zintegrowanego systemu zbiorowego transportu pasażerskiego wszystkich gmin sąsiednich, które wyrażą zainteresowanie funkcjonowaniem takiego systemu na własnym obszarze.

Przedmiot integracji

Integracja transportu miejskiego w aglomeracji gdańskiej powinna objąć następujące sfery:

- badanie rynku;
- podział zadań przewozowych;
- organizację węzłów przesiadkowych;
- rozkład jazdy;
- informację o ruchu i regulację ruchem;
- taryfę i system biletowy;
- dystrybucję usług;
- promocję usług.

Najważniejszą z punktu widzenia założonych celów sferą integracji jest wprowadzenie wspólnej taryfy i systemu biletowego. Funkcjonujące obecnie zróżnicowane systemy biletowe i taryfy w komunikacji komunalnej i lokalnym transporcie kolejowym wymagają daleko idących uzgodnień między podmiotami odpowiedzialnymi za transport pasażerski w aglomeracji.

Podmioty integracji

Podmiotami odpowiedzialnymi za funkcjonowanie komunalnego transportu pasażerskiego są władze gmin wchodzących w skład aglomeracji. W systemie komunikacyjnym aglomeracji funkcjonuje także pozakomunalny lokalny transport kolejowy, podlegający centralnym władzom kolejowym.

W ramach zintegrowanego systemu lokalnego transportu pasażerskiego powinna funkcjonować komunikacja organizowana obecnie przez:

- Zakład Szybkiej Kolei Miejskiej wydzielony w strukturach PKP;
- Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku;
- Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni;
- Miejski Zakład Komunikacyjny w Wejherowie;
- Zakład Komunikacji Miejskiej w Tczewie.

Ponadto procesem integracji powinny zostać objęte usługi wszystkich przewoźników autobusowych, którzy w obecnych warunkach funkcjonują poza systemem komunikacji komunalnej.

Modelowe rozwiązania w zakresie integracji transportu pasażerskiego w aglomeracji gdańskiej **Model 1 – integracja przez fuzję poziomą przedsiębiorstw komunikacyjnych**

Firmy komunikacyjne tworzą fuzję poziomą, w wyniku której powstaje jedno duże przedsiębiorstwo, które świadczyłoby usługi komunikacyjne na obszarze aglomeracji jako monopolista. Taki model integracji funkcjonował w aglomeracji gdańskiej do 1989 r. Usługi komunikacyjne autobusami, tramwajami i trolejbusami świadczyło wówczas Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (WPK), posiadające status przedsiębiorstwa państwowego.

W obecnych uwarunkowaniach organizacyjno-prawnych możliwym rozwiązaniem byłoby utworzenie aglomeracyjnego przedsiębiorstwa komunikacyjnego na szczeblu związku gmin. W celu uzyskania pełnej integracji, przedsiębiorstwo to powinno także świadczyć usługi w zakresie transportu kolejowego. Konieczne byłoby wówczas włączenie wydzie-

lonej Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM) ze struktur PKP do aglomeracyjnego przedsiębiorstwa komunikacyjnego. Z techniczno-eksploatacyjnego i społeczno-politycznego punktu widzenia jest to jednak mało realne.

Doświadczenia z okresu funkcjonowania WPK pozwalają stwierdzić, że aglomeracyjne przedsiębiorstwo komunikacyjne, będąc monopolistą na rynku usług komunikacyjnych, realizowałby swoje partykularne interesy niejednokrotnie ze szkodą dla jakości usług komunikacyjnych.

Model 2 – integracja przez zawiązanie porozumienia transportowego przewoźników

Porozumienie transportowe przewoźników w aglomeracji gdańskiej powinno objąć następujące sfery:

- badanie rynku w zakresie popytu;
- organizację węzłów przesiadkowych;
- rozkłady jazdy;
- informację o ruchu i regulację ruchem;
- dystrybucję usług;
- taryfy i systemy biletowe w zakresie pewnych rodzajów biletów.

Dotychczasowe doświadczenia integracyjne w krajach europejskich na drodze rozwiązań o charakterze porozumień transportowych nie zapewniły daleko idących pozytywnych rezultatów. Przyczyną takiego stanu rzeczy jest brak zdecydowanego zaangażowania władz publicznych, które umożliwiłyby objęcie porozumieniem szerokiego zakresu sfer.

Model 3 – integracja przez utworzenie związku transportowego przewoźników

Związek transportowy przewoźników byłby w stanie zapewnić wyższy poziom integracji niż porozumienie transportowe przewoźników dzięki powołaniu na jego szczeblu wydzielonej jednostki prowadzącej sprzedaż biletów i dzielącej przychody. Podstawą podziału przychodów musiałyby być uzgodnione i przyjęte klucze rozliczeniowe. Pomocniczym rozwiązaniem w tym zakresie byłoby zastosowanie elektronicznego systemu sprzedaży, kasowania i sprawdzania biletów.

Związek transportowy przewoźników musiałby prowadzić sprzedaż usług po cenach uchwalanych przez upoważnione do tego jednostki. Ceny te byłyby uchwalane w zdeintegrowany sposób i w związku z tym mogłyby być odmienne dla poszczególnych gmin i rodzajów komunikacji, co należy uznać za podstawową wadę tego systemu. Związek transportowy przewoźników powinien wpływać na jednostki decydujące o cenach w kierunku ustanawiania zintegrowanych opłat. Dla gmin ceny za usługi lokalnego transportu pasażerskiego stanowią istotne narzędzie prowadzenia określonej polityki i trudno uznać, że będą one każdorazowo kierować się nadrzędnością zasad integracji taryfowej.

Integracja transportu pasażerskiego w aglomeracji gdańskiej przez związek transportowy przewoźników w pozostałych sferach jest możliwa bez istotnych ograniczeń.

Można założyć, że w praktyce związek transportowy przewoźników będzie kierował się wyłącznie wolą właścicieli, a nie popytem i rachunkiem ekonomicznym. O podziale za-

dań przewozowych decydowałyby więc w dużej mierze względy pozaekonomiczne, zaś rynek usług przewozowych byłby zamknięty dla przewoźników z zewnątrz.

Model 4 – integracja przez powołanie komunalnego związku komunikacyjnego gmin i utworzenie na jego szczeblu zarządu transportu pasażerskiego

Związek komunalny jest od 1994 r., obok porozumienia komunalnego, jednym z dwóch, przewidzianych obowiązującym prawem, instytucjonalnych typów współpracy gmin w realizacji zadań publicznych przekraczających możliwości gminy. W związku komunalnym wszystkim gminom wspólnie realizującym zadania publiczne zapewnia się instrumenty równoprawnego udziału i kontroli w wykonywaniu zadania.

Tworząc związek komunalny gminy przenoszą na związek prawa i obowiązki związane z realizacją określonego zadania, pozostawiając sobie prawo współdecydowania. Związek taki ma osobowość prawną i przejmując prawa i obowiązki gmin, związane z realizacją zadania publicznego, ponosi pełną odpowiedzialność za swoją działalność. Dopuszczalne jest zawieranie przez gminy, nie zainteresowane udziałem w związku, porozumień komunalnych ze związkiem. Z punktu widzenia kształtowania zintegrowanego systemu komunikacyjnego jest to istotne, ponieważ pozwala na rozszerzenie jego obszaru bez nadmiernego rozbudowywania struktur związku komunalnego.

W skład komunikacyjnego związku komunalnego powinny wejść wszystkie gminy miejskie tworzące aglomerację gdańską. Mogłyby do niego przystąpić także gminy wiejskie, wyrażające chęć aktywnego udziału w tworzeniu i realizacji polityki komunikacyjnej.

Na szczeblu komunikacyjnego związku komunalnego byłyby realizowane następujące zadania:

- planowanie rozwoju lokalnego transportu pasażerskiego;
- określanie zakresu usług komunikacyjnych kupowanych za dotację;
- określanie ekonomicznych i jakościowych parametrów usług komunikacji miejskiej, w tym uchwalanie taryfy opłat za usługi.

W zakresie działania związku powinny znaleźć się wszystkie gałęzie i rodzaje lokalnego transportu pasażerskiego na obszarze aglomeracji gdańskiej, w tym kolej miejska.

W sprawie włączenia kolei miejskiej do zintegrowanego systemu transportu pasażerskiego, poddanego polityce komunikacyjnej realizowanej przez komunalny związek komunikacyjny, konieczne jest zawarcie porozumienia przez związek z Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej oraz PKP. Ważnym elementem tego porozumienia musiałoby być określenie zasad finansowania zintegrowanego systemu transportu. Koniecznym byłoby funkcjonowanie w strukturach PKP jednostki organizacyjnej, która na zasadach handlowych oferowałaby związkowi komunikacyjnemu usługi przewozowe świadczone przez SKM. Zarząd lokalnego transportu pasażerskiego w aglomeracji gdańskiej, działający w ramach związku komunikacyjnego, koncentrowałby wszystkie środki ze sprzedaży biletów na usługi lokalnego transportu pasażerskiego na tym obszarze oraz dotacje. Dysponując tymi

środkami zarząd ten zatrudniałby przewoźników do realizacji zadań przewozowych. W ramach komunikacji autobusowej o podziale przewozów pomiędzy poszczególnych przewoźników decydowałyby wyniki walki konkurencyjnej. Kontrakty o świadczenie usług komunikacyjnych byłyby zawierane na podstawie procedury zgodnej z ustawą o zamówieniach publicznych. Do rynku usług mieliby więc dostęp wszyscy przewoźnicy spełniający wymagania techniczno-eksploatacyjne.

W następstwie konkurencji powinna wzrosnąć efektywność ekonomiczna przewozów i jej poziom byłby stale dzięki niej weryfikowany. Jest to bardzo istotny walor omawianego modelu funkcjonowania zintegrowanego systemu lokalnego transportu pasażerskiego w aglomeracji gdańskiej.

Porównanie modeli integracji transportu pasażerskiego w aglomeracji gdańskiej

Porównanie funkcjonalności poszczególnych modeli, z punktu widzenia założonego zakresu przedmiotowego integracji komunikacji miejskiej w aglomeracji gdańskiej, uwarunkowań prawnych i społecznych oraz wymogów gospodarki rynkowej przedstawiono w tablicy 1.

Działania władz publicznych i SKM w zakresie integracji transportu zbiorowego w aglomeracji gdańskiej

W 1997 r. na zamówienie Zarządów Miast: Gdańska, Sopotu i Gdyni opracowano koncepcję integracji transportu zbiorowego w aglomeracji gdańskiej. W koncepcji tej stwierdzono, że pełna integracja (taryfowo-biletowa i organizacyjno-funkcjonalna) transportu zbiorowego w aglomeracji gdańskiej jest możliwa przez utworzenie Aglomeracyjnego Zarządu Transportu, który powinien przejąć wszystkie funkcje organizatorskie sprawowane dotychczas przez ZKM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i SKM. Instrumentem integracji biletowej mogłaby być wówczas karta elektroniczna. Wprowadzenie tego rozwiązania wymagałoby:

- ujednoczenia taryf w zakresie zasad naliczania i wysokości pobieranych opłat oraz w zakresie stosowanych ulg i zwolnień w opłatach za usługi transportu zbiorowego;
- powołania Komunalnego Związku Komunikacyjnego, na szczeblu którego powinien zostać utworzony Aglomeracyjny Zarząd Transportu;
- dostosowania SKM i ZKM w Gdańsku do działania w warunkach konkurencji, a więc ich restrukturyzacji.

Spełnienie tych warunków wymagałoby przeprowadzenia skomplikowanych i – jak można przypuszczać – żmudnych prac formalnoprawnych i organizacyjnych.

Nie mając pewności uzyskania oczekiwanego efektu w założonym czasie, z powodu konieczności włączenia w prace władz publicznych szczebla centralnego, wojewódzkiego, powiatowego, lokalnego i zarządu PKP oraz biorąc pod uwagę silne oddziaływanie polityczno-społeczne na procesy zmian organizacyjnych, władze samorządowe Gdańska, Gdyni i Sopotu podjęły decyzję, że proces integracji zostanie rozpoczęty wyłącznie od integracji biletowej.

Integrację biletową nie wymaga zmian organizacyjnych i formalnoprawnych. Jej podstawowym elementem może być elektroniczny system pobierania opłat, w którym bilet papierowy zostaje zastąpiony tzw. kartą bezkontaktową.

Elektroniczna karta bezkontaktowa – charakterystyka systemu pobierania opłat

Elektroniczna karta bezkontaktowa jest zaliczana do grupy nowoczesnych systemów realizowania transakcji finansowych, w tym również do pobierania opłat w komunikacji miejskiej. Ma formę karty z tworzywa sztucznego o parametrach zgodnych ze standardem ISO w zakresie tzw. kart inteligentnych.

W kartę wtopiony jest układ elektroniczny wyposażony w mikroprocesor, który umożliwi generowanie danych oraz ich wymianę z czytnikiem kart – kasownikiem. Danymi mogą być personalia właściciela, rodzaj biletu, ilość pieniędzy.

Karta jest rodzajem „elektronicznej portmonetki”, która pieniądź rzeczywisty (gotówkę) zastępuje pieniądzem elek-

Tablica 1

Funkcjonalność modeli integracji transportu pasażerskiego w aglomeracji gdańskiej

Kryterium funkcjonalności. Zakres możliwej integracji	Analizowane modele			
	1	2	3	4
Badanie rynku	○	●	●	●
Podział zadań przewozowych i dostępności do rynku	○	●	●	●
Organizacja węzłów przesiadkowych	○	●	●	●
Rozkłady jazdy	●	●	●	●
Informacja o ruchu i jego regulacji	●	●	●	●
Taryfy i systemy biletowe	●	●	●	●
Dystrybucja usług	●	●	●	●
Zgodność z obowiązującymi uwarunkowaniami prawnymi i społecznymi	●	●	●	●
Dostosowanie do wymagań gospodarki rynkowej	○	○	●	●

- Spełnia w pełni
- Spełnia częściowo
- Nie spełnia

tronicznym. Zastępuje ona w ten sposób tradycyjny bilet papierowy (jedno- lub wieloprzejazdowy i okresowy).

Ładowanie karty może odbywać się w punkcie sprzedaży (kasa, kiosk lub pojazdy komunikacji miejskiej). Liczba ładowań jest nieograniczona, zaś sama karta praktycznie nie ulega zużyciu mechanicznemu. Karta może być wyposażona w zdjęcie, dane personalne użytkownika, reklamę, może też stanowić legitymację pracowniczą.

Uiszczenie opłaty za przejazd polega na przesunięciu karty przed czytnikiem kasownika, który dokona „pobrania” elektronicznych pieniędzy zgodnie z taryfą oraz zapamięta czas, miejsce i wartość operacji. Wszystkie rejestrowane przez czytnik informacje trafiają do komputera centralnego.

Nowoczesne karty bezstykowe mają 16-sektorowe mikroprocesory, które umożliwiają wielofunkcyjność w korzystaniu z karty. W warunkach dokonywania opłat za usługi komunikacji miejskiej pozwala to np. na „zakodowanie” jednego sektora jako biletu okresowego o nielimitowanej liczbie przejazdów w danym okresie (miesiąc, tydzień, 10 dni, doba), innego sektora jako typowej już elektronicznej portmonetki o charakterze biletu wieloprzejazdowego, który umożliwia wykonanie określonej liczby przejazdów. W efekcie pozwala to posiadaczowi takiej karty na podróżowanie w ramach posiadanego biletu okresowego i jednocześnie dokonanie opłaty za inną, wspólnie podróżującą osobę z elektronicznej portmonetki – biletu wieloprzejazdowego. Analogicznie pasażerowi podróżującemu na obszarze jednego miasta na podstawie biletu okresowego o nielimitowanej liczbie przejazdów umożliwia korzystanie z usług komunikacyjnych na obszarze innego miasta przy wykorzystaniu biletu wieloprzejazdowego.

Samym przedsiębiorstwom przewozowym system stwarza możliwość precyzyjnego rozliczania się za wykonane usługi na rzecz „cudzych” pasażerów. Problem rozliczeń polega bowiem przede wszystkim na dokładnym określeniu, gdzie (w punkcie sprzedaży którego przedsiębiorstwa: ZKM w Gdyni, ZKM w Gdańsku, czy SKM) karta została naładowana i w związku z tym, gdzie trafiła gotówka, a gdzie (w pojazdach którego przedsiębiorstwa) skorzystano z usługi. Nie wdając się w szczegółowe analizy techniczne można jednoznacznie stwierdzić, że system elektronicznej karty bezstykowej dzięki transmisji danych od czytnika do centralnego komputera umożliwia dokładne rozliczanie się organizatorów komunikacji, które w przypadku ZKM w Gdyni, ZKM w Gdańsku i SKM powinno przyjąć charakter rozliczenia clearingowego.

Do podstawowych czynników decydujących o zasadności wprowadzenia elektronicznego systemu pobierania opłat opartego na karcie bezstykowej w komunikacji zbiorowej, obejmującej komunalne usługi przewozowe na obszarze Gdańska, Sopotu i Gdyni oraz usługi SKM, można zaliczyć:

- łatwość uiszczania opłat przez pasażerów;
- uniwersalność taryfową (możliwość kupowania biletów okresowych o nieograniczonej liczbie przejazdów i biletów wieloprzejazdowych, w tym w ramach jednej karty);

- możliwość korzystania z usług różnych organizatorów bez konieczności kupowania różnych biletów (integracja biletowa);
- możliwość bardzo szybkiego „zablokowania” karty w przypadku jej zagubienia;
- uproszczoną i jednoznacznie stwierdzającą brak uiszczonoj opłaty kontrolę biletów;
- możliwość korzystania z usług przy różnych systemach taryfowych (różnych wysokościach opłat za przejazdy i różnych zasadach ich naliczania: taryfa czasowa w Gdańsku, jednolita i strefowa w Gdyni, odcinkowa w SKM);
- możliwość dokładnego i wiarygodnego rozliczania się organizatorów transportu zbiorowego;
- praktyczną eliminację fałszywych biletów (niezwykle trudne do złamania systemy zabezpieczeń);
- możliwość uzyskania bardzo dokładnych informacji o rozkładzie potoków pasażerskich, efektywności ekonomiczno-finansowej poszczególnych linii, liczbie przewożonych pasażerów;
- zmniejszenie zużycia papieru.

Elektroniczny system pobierania opłat w transporcie zbiorowym – elementy składowe systemu

Karty bezkontaktowe kupowane i ładowane są przez pasażerów w punktach sprzedaży. Koszt zakupu nie naładowanej wielosektorowej karty wynosi około 15–20 zł. Jej zakupem najczęściej obciąża się bezpośrednio użytkownika (opłata za kartę ma charakter kaucji).

Kasowniki–czytniki kart bezkontaktowych pobierają odpowiednio do wykonywanej podróży opłaty. W kasowniki powinny zostać wyposażone wszystkie pojazdy komunikacji komunalnej (ZKM w Gdańsku i ZKM w Gdyni) i przystanki SKM.

Kasowanie biletu polega na zbliżeniu karty do okienka czytnika, który na swoim wyświetlaczu wskazuje, jaka opłata została pobrana. Konstrukcja tych urządzeń powinna być odporna na działanie atmosferyczne i uszkodzenia mechaniczne.

Komputery pokładowe sterują kasownikami–czytnikami (w okresie przejściowym powinny sterować także kasownikami starego typu) i gromadzą dane dotyczące przebiegu ich pracy, a także rejestrują pracę samego pojazdu. Komputery pokładowe powinny być wyposażone w drukarkę umożliwiającą wydruk biletu papierowego przez kierowcę. Sprzedaż biletów papierowych w przedsprzedaży powinna docelowo być zastąpiona kartą bezkontaktową. Tym niemniej dla pasażerów okazjonalnie korzystających z komunikacji miejskiej należy przewidzieć możliwość kupowania biletu u kierowcy lub z automatu. Drukarka powinna być zgodna ze standardami kas fiskalnych.

Za rozwiązaniem polegającym na sprzedaży biletów z automatów przemawiają:

- względy bezpieczeństwa podróży pasażerów i pracy kierowców (kierowcy nie prowadząc sprzedaży biletów koncentrują uwagę wyłącznie na prowadzeniu pojazdu i nie są narażeni na kradzież pieniędzy ze sprzedaży biletów);

– niepogarszanie warunków ruchu pojazdów poprzez zmniejszenie prędkości komunikacyjnej na skutek wydłużenia czasu postoju na przystankach w wyniku sprzedaży biletów przez kierowcę.

Odczyt danych z pojazdów może odbywać się drogą radiową lub przy wykorzystaniu fal podczerwonych. Dane te następnie przekazywane są do centralnego komputera zajmującego się rozliczaniem pracy systemu. W przypadku kasowników umieszczonych na peronach SKM istnieje możliwość wykorzystania do transmisji danych kolejowej sieci telekomunikacyjnej.

Jednostka centralna komputera gromadzącego wszystkie informacje systemu powinna być pod nadzorem podmiotu zajmującego się rozliczaniem clearingowym usług. Podmiotem tym może być jednostka powołana przez uczestników systemu (gminy i SKM) lub – co wydaje się lepszym rozwiązaniem – firma, która dostarczy urządzenia do systemu. Ponieważ proces rozliczania będzie miał charakter clearingowy, można się spodziewać, że ewentualne kwoty rozliczeniowe nie będą wysokie, zaś sam proces rozliczania będzie prawie całkowicie zautomatyzowany (skomputeryzowany) i sprowadzać się będzie do dostarczenia danych do komputera centralnego. Stąd też dla prawidłowości działania systemu większe znaczenie będzie miało sprawne działanie urzędzeń i profesjonalny nadzór nad przesyłaniem informacji niż nadzór nad prawidłowością rozliczeń ze strony uczestników systemu.

Czytniki dla kontrolerów biletów. Kontrola biletów w systemie pobierania opłat sprowadza się do odczytu odpowiednich informacji z karty bezstykowej za pomocą ręcznego czytnika, w który wyposażeni są kontrolerzy biletów. Jednoznaczność zapisu na karcie dotycząca faktu uiszczenia właściwej opłaty jest w tym przypadku praktycznie niepodważalna.

Urządzenia do ładowania kart bezkontaktowych powinny znajdować się w dotychczasowych punktach sprzedaży biletów okresowych. Względy marketingowe sugerują wyposażenie każdego pojazdu w urządzenia do ładowania kart. Przeciw takiemu rozwiązaniu przemawiają jednak te same względy, które sugerują nieprowadzenie sprzedaży biletów papierowych przez kierowców.

W okresie wdrożenia nowego systemu (12–24 miesięcy) liczba punktów ładowania kart może zostać ograniczona do własnych punktów sprzedaży poszczególnych organizatorów. Decyzja o rozszerzeniu liczby punktów ładowania kart (np. o urzędy pocztowe) powinna zostać uzależniona od tempa popularyzacji nowego systemu pobierania opłat i częstotliwości ładowania kart. Należy przy tym zaznaczyć, że

nowe kanały dystrybucji powinny objąć obszar trzech miast: Gdańska, Gdyni i Sopotu.

Przystępując do prac projektowych i wdrożeniowych nowego systemu pobierania opłat w transporcie zbiorowym, władze publiczne i organizatorzy transportu ustalili warunki brzegowe jego funkcjonowania:

- pozostawienie obowiązujących, zróżnicowanych systemów taryfowych w zakresie zasad naliczania opłat, ich struktury oraz zakresu stosowanych ulg i zwolnień w opłatach;
- pozostawienie w ramach dotychczas obowiązujących taryf biletów okresowych o nieograniczonej liczbie przejazdów, których znaczenie w realizacji podróży miejskich (ponad 60% podróży wykonywanych jest na podstawie tych biletów) jest zdeterminowane:
 - względami funkcjonalnymi, tj. łatwością w korzystaniu (brak konieczności kasowania);
 - względami marketingowymi oraz przyzwyczajeniami pasażerów;
- wprowadzenie w SKM, ZKM w Gdyni i ZKM w Gdańsku określonej formy biletu aglomeracyjnego, przy następujących założeniach:
 - pasażerowie kupujący bilet aglomeracyjny będą mieli możliwość „złożenia” go z obowiązujących biletów okresowych u poszczególnych organizatorów, w sposób odpowiedni do zakresu realizowanych podróży;
 - łączna cena biletu aglomeracyjnego zostanie pomniejszona o rabat, którego wysokość będzie uzależniona od tego z usług ilu organizatorów pasażer będzie korzystał.

Podsumowanie

Wprowadzenie elektronicznej karty bezkontaktowej nie zapewni realizacji wszystkich celów integracji transportu pasażerskiego w aglomeracji gdańskiej. Rozwiązanie to należy więc uznać jako etap na drodze do pełnej integracji. Ostatecznie konieczne będzie powołanie Komunalnego Związku Gmin i Aglomeracyjnego Zarządu Transportu. Gdyby nie określone bariery polityczne, organizacyjne i finansowe, to jednostki te należałoby ustanowić już obecnie i tym samym zapewnić mieszkańcom całej aglomeracji oraz osobom przyjezdnym w pełni zintegrowany system transportu pasażerskiego.

□

Autorzy
dr Krzysztof Grzelec
prof. dr Olgierd Wyszomirski
Uniwersytet Gdański