



Krzysztof Grzelec¹, Hubert Kołodziejski², Olgierd Wyszomirski³

UWARUNKOWANIA ZMIAN TARYFOWYCH W MIEJSKIM TRANSPORCIE ZBIOROWYM NA OBSZARZE FUNKCJONOWANIA METROPOLITALNEGO ZWIĄZKU KOMUNIKACYJNEGO ZATOKI GDAŃSKIEJ

Streszczenie: W sytuacji gdy w miejskim transporcie zbiorowym na obszarze metropolitalnym funkcjonuje więcej niż jeden organizator, powstają problemy koordynacji taryf w różnych przekrojach i konkurencji cenowej pomiędzy ofertą poszczególnych organizatorów. Obszarem takim jest licząca ponad milion mieszkańców Metropolia Zatoki Gdańskiej, na terenie której obowiązują taryfy uchwalane przez kilka rad miast i gmin oraz ustanawiane niezależnie przez operatorów kolejowych. W rezultacie na obszarze tej metropolii obowiązują trzy taryfy komunalne i dwie kolejowe, różniące się cenami i zasadami ich różnicowania. Proces przygotowywania taryfy metropolitalnej uzupełniającej taryfy poszczególnych organizatorów, w tym określenia zasad rozliczeń finansowych związanych z funkcjonowaniem tej taryfy jest skomplikowany, długotrwały i implikowany uwarunkowaniami formalno-prawnymi, politycznymi oraz finansowymi. Proces ten ze względu na wyżej wymienione uwarunkowania ma charakter dynamiczny i w rezultacie zarówno taryfa metropolitalna, jak i zasady rozliczeń wspólnych biletów podlegają nieustannej ewolucji.

Słowa kluczowe: integracja taryfowa, transport zbiorowy, bariery integracji, uwarunkowania integracji

THE CONDITIONS OF CHANGES IN TARIFFS OF URBAN TRANSPORT ON THE AREA OF FUNCTIONING METROPOLITAN TRANSPORTATION UNION OF GDANSK BAY

Abstract: In the situation where public transport is organized by more than one organizer, arise problems with coordination of tariffs and price competition between the supply of various transport organizers. Metropolitan Area of Gdansk Bay is the area with a population of over million inhabitants, where different tariffs are used. They are adopted by several city and gmina's councils and separately also by the rail

¹ Dr hab. Krzysztof Grzelec, krzgrzel@pg.gda.pl

² Dr Hubert Kołodziejski, h.kolodziejski@mzkzg.org

³ Prof. dr hab. Olgierd Wyszomirski, o.wyszomirski@wp.pl

operators. As a result, metropolitan area has three municipal tariff and two railway tariffs, which differ in its prices and structures. The process of creating the metropolitan tariff, connected with the financing account between organizers is complex and long-lasting, because of the formal, legal, political and financial conditions. In the consequence of this process metropolitan tariff has been changing.

Keywords: tariff integration, public transport, barriers of integration, conditions of integration

Wprowadzenie

Zadaniem własnym gmin jest zapewnienie mieszkańcom usług transportu zbiorowego, w ramach rozwiązania organizacyjno-zarządczego przyjmującego formę konkurencji regulowanej. Realizacja tego zadania ma szczególne znaczenie w miastach i na funkcjonalnie powiązanych z nimi obszarach, w których występuje wysoki poziom urbanizacji. Przejawem występowania gminy w roli regulatora rynku jest uchwalanie taryfy opłat obejmującej ceny za usługi miejskiego transportu zbiorowego i zasady ich stosowania oraz wykaz grup osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych i ulgowych, a także wysokość przyznanych ulg.

Za pośrednictwem taryf gminy starają się realizować cele transportowe, społeczne, polityczne i ekonomiczne. Jednoczesna realizacja tych wszystkich celów, satysfakcjonująca mieszkańców i wybrane przez nich władze, jest najczęściej niemożliwa. Sytuacja ta powoduje zarówno dużą „wrażliwość” mieszkańców na kwestie związane z polityką taryfową, jak i skupia uwagę środków masowego przekazu. Należy przy tym podkreślić, że polityka taryfowa stanowi przedmiot zainteresowania wszystkich mieszkańców, a nie tylko tych, którzy korzystają z miejskiego transportu zbiorowego. Środki finansowe przeznaczane na finansowanie deficytu, wynikającego z niepokrywania kosztów funkcjonowania systemu miejskiego transportu zbiorowego przez przychody z biletów pochodzą bowiem także z opodatkowania mieszkańców korzystających w codziennych podróżach miejskich głównie z samochodów osobowych i rowerów.

Kwestie taryfowe komplikuje występowanie na tym samym, silnie zurbanizowanym obszarze więcej niż jednego organizatora, który stosuje własną taryfę i emituje bilety. Powstają wtedy problemy koordynacji taryf w różnych przekrojach i konkurencji cenowej pomiędzy ofertą poszczególnych organizatorów. Przykładem takiego obszaru jest licząca ponad milion mieszkańców Metropolia Zatoki Gdańskiej, na terenie której obowiązują taryfy uchwalane przez kilka rad miast i gmin. Na tej podstawie następuje wyodrębnienie trzech taryf w transporcie komunalnym: gdańskim, gdyńskim i wejherowskim – stanowiącym ofertę odpowiednio: Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku (ZTM w Gdańsku), Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni (ZKM w Gdyni) i Miejskiego Zakładu Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o. (MZK Wejherowo). Oprócz tego, na tym ob-



szarze w miejskim transporcie zbiorowym własne taryfy stosują: PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. (SKM w Trójmieście) i Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (PR).

Uzupełnieniem zindywidualizowanych taryf na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej jest zintegrowana taryfa międzygminnego związku komunalnego utworzonego przez gminy tworzące metropolię. Taryfa ta integruje taryfy gminne i kolejowe. Jednak wprowadzenie zintegrowanej taryfy, niezbędnej z punktu widzenia pasażerów wykonujących przejazdy o charakterze metropolitalnym wymagało wypracowania rozwiązań taryfowo-biletowych akceptowalnych przez uczestników tej integracji, tj. organizatorów transportu komunalnego i kolejowego. Proces przygotowania taryfy łączącej taryfy poszczególnych organizatorów, w tym określenia zasad rozliczeń finansowych związanych z funkcjonowaniem tej taryfy był skomplikowany, długotrwały i implikowany uwarunkowaniami formalno-prawnymi, politycznymi oraz finansowymi. Ze względu na wyżej wymienione uwarunkowania miał on charakter dynamiczny i w rezultacie zarówno taryfa, jak i zasady rozliczeń wspólnych biletów podlegały nieustannej ewolucji.

1. Powołanie i rola MZKZG w organizowaniu i zarządzaniu miejskim transportem zbiorowym

Zasadnicze zmiany taryfowe w miejskim transporcie zbiorowym na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej zapoczątkowało utworzenie w 2007 r. przez 13 gmin związku międzygminnego – Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej (MZKZG). Za pośrednictwem takiej formy współdziałania jednostek samorządu terytorialnego postanowiono wprowadzić ofertę „wspólnych biletów”. Pod tym pojęciem rozumiano, w pierwszej kolejności, bilety ważne jednocześnie w ramach komunalnego transportu, organizowanego autonomicznie przez Gdańsk, Gdynię i Wejherowo. Miasta te odgrywają w Metropolii Zatoki Gdańskiej rolę lokalnych organizatorów miejskiego transportu zbiorowego na swoim terenie oraz w sąsiednich gminach, które przekazały im zadania kształtowania oferty tego transportu.

Oprócz trzech organizatorów lokalnych miejskiego transportu zbiorowego czwartym organizatorem 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 miasta metropolii, w tym przede wszystkim na odcinku z Gdańska przez Sopot, Gdynię, Rumie i Redę do Wejherowa oraz od 2015 r. na nowo wybudowanej linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej łączącej Gdańsk i Gdynię poprzez dzielnice położone na tzw. górnym tarasie Trójmiasta



(linia ta umożliwi także dojazd z Gdańska i Gdyni do regionalnego portu lotniczego). Funkcjonowanie w ramach miejskiego transportu zbiorowego Metropolii Zatoki Gdańskiej transportu kolejowego zdeterminowało rozszerzenie pojęcia wspólnego biletu o bilety ważne także w tej gałęzi transportu.

W ogłoszonym w 2007 r. statucie MZKZG zapisano, że głównym zadaniem związku jest wspólne kształtowanie polityki komunikacyjnej oraz zarządzanie lokalnym transportem zbiorowym na terenie gmin – członków związku. Statut MZKZG zakładał:

- na pierwszym etapie – integrację taryfowo-biletową,
- na drugim etapie – pełną integrację komunikacji komunalnej.

Przejsie do drugiego etapu miało nastąpić po zrealizowaniu zadania polegającego na integracji taryfowo-biletowej. Jednak gminy, pomimo wprowadzenia zintegrowanych biletów, nie zdecydowały się na taki krok i w 2013 r. dokonano zmiany statutu związku, ograniczając jego zadania do kwestii taryfowych. W zmodyfikowanym statucie jednoznacznie wskazano, że związek ma zajmować się wyłącznie integracją taryfowo-biletową, a nie zarządzaniem transportem miejskim. Przy okazji tej zmiany do MZKZG przystąpiła 14 gmina – Szemud. Aktualnie trzy kolejne gminy (Tczew, gmina Tczew i gmina Pszczółki) również wyraziły zainteresowanie przystąpieniem do związku (rys. 1).

W rezultacie wprowadzonych w statucie zmian podstawowym zadaniem związku jest kształtowanie wspólnej polityki komunikacyjnej i zapewnienie warunków właściwego funkcjonowania zintegrowanego systemu biletowego w postaci biletu metropolitalnego na terenie gmin – członków związku. Natomiast do zadań szczegółowych zaliczono:

- emitowanie i dystrybucję biletów metropolitalnych;
- uchwalanie cen i taryf biletów metropolitalnych;
- podejmowanie z właściwymi organizatorami, operatorami i przewoźnikami współpracy dotyczącej wprowadzania i funkcjonowania biletów metropolitalnych;
- rozliczanie przychodów ze sprzedaży biletów metropolitalnych;
- integrowanie systemów pobierania opłat w kontekście funkcjonowania biletów metropolitalnych;
- badanie rynku oraz prognozowanie i planowanie publicznego transportu zbiorowego;
- promowanie publicznego transportu zbiorowego.

W 2015 r. dokonano kolejnej zmiany statutu, odnosząc się do sposobu ustalania składki członkowskiej. Po zmianie składkę tę uzależniono nie tylko od liczby mieszkańców gmin, lecz także od liczby zrealizowanych rozkładowych wozokilometrów na terenie poszczególnych gmin wchodzących w skład związku. Składka wpłacana przez gminy i przychody ze sprzedaży biletów metropolitalnych stanowią podstawowe źródła dochodów związku. W 2015 r. dochody te



wyniosły 28,5 mln zł, w tym wpłaty gmin członków związku i wpływy z usług (ze sprzedaży biletów) stanowiły odpowiednio 15,7% i 84,3% dochodów ogółem.



Rysunek 1. Obszar działania MZKZG

Źródło: Materiały MZKZG.

W praktyce realna siła oddziaływania MZKZG na organizatorów jest ograniczona. W wielu kwestiach uchwały podejmowane przez zgromadzenie związku mają tylko charakter rekomendacji dla rad gmin tworzących związek. Niemniej jednak udało się wprowadzić jednolite standardy jakościowe usług transportu komunalnego (wymagania stawiane operatorom) oraz ujednoczyć ceny i rodzaje biletów w taryfach organizatorów transportu komunalnego.

2. Unifikacja taryf organizatorów transportu komunalnego

Na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej wciąż obowiązują różne taryfy. Nie udało się doprowadzić do ich pełnej unifikacji. W 2009 r. z inicjatywy MZKZG ujednolicono taryfy organizatorów komunalnych. Występujące do tego czasu różnice taryfowe stanowiły jedną z barier integracji transportu zbiorowego w metropolii. Proces odmiennego kształtowania systemów taryfowych został zapoczątkowany wraz z przejęciem w 1989 r. odpowiedzialności za organizację miejskiego transportu zbiorowego przez gminy i podziałem Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Gdańsku na cztery przedsiębiorstwa, w tym w Gdańsku i Gdyni oraz dwa lata później w Wejherowie.

Odmienne poglądy ówczesnych władz poszczególnych gmin, dotyczące efektywnego zarządzania transportem zbiorowym, znalazły swoje odzwierciedlenie także w taryfach i systemach biletowych. W Gdyni w 1992 r. powołano Zarząd Komunikacji Miejskiej, który przejął funkcję związaną z kształtowaniem taryfy i sprzedaży biletów od ówczesnego operatora – MZK w Gdyni. Rozdzieleniu funkcji organizatora i realizatora przewozów w tym mieście towarzyszyło otwarcie rynku dla prywatnych przewoźników⁴. Wprowadzenie konkurencji w realizacji przewozów i utrzymanie na obszarze działalności ZKM w Gdyni zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego było możliwe właśnie dzięki rozdzieleniu obu funkcji. Jednocześnie, na podstawie wyników badań marketingowych, ZKM w Gdyni podjął decyzję o zmianie taryfy, polegającej na jej uproszczeniu i zastąpieniu okresowych biletów trasowanych atrakcyjnymi cenowo biletami sieciowymi (w porównaniu do cen biletów jednorazowych). W rezultacie przeprowadzonej równocześnie optymalizacji sieci połączeń autobusowych i trolejbusowych w Gdyni i gminach ościennych udało się zwiększyć liczbę pasażerów i poziom odpłatności gdyńskiego transportu miejskiego⁵.

Obowiązująca do dzisiaj, praktycznie bez istotnych zmian, taryfa ZKM w Gdyni łączy w sobie cechy taryfy jednolitej i strefowej. Analogiczną do gdyńskiej taryfę jednolitą wprowadził Miejski Zakład Komunikacyjny w Wejherowie, przy czym ze względu na mniejszy obszar działania ceny biletów MZK należy uznać za mniej atrakcyjne dla pasażerów.

W odmienny sposób kształtowano taryfę w Gdańsku i gminach ościennych obsługiwanych przez monopolistycznego operatora – Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku. Władze tego miasta w latach 90. XX w. nie zdecydowały się na rozdzielanie funkcji organizatora od realizatora przewozów. Podjęły natomiast

⁴ K. Szalucki, O. Wyszomirski, *Efektywne zarządzanie komunikacją w miastach i przedsiębiorstwami komunikacji miejskiej na przykładzie Gdyni*. Zbiór referatów IV Ogólnopolskiej Konferencji Komunikacja Miejska pt. „Efektywność transportu zbiorowego w miastach”, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Łódź 2000, s. 111.

⁵ K. Grzelec, O. Wyszomirski, *Intensyfikacja wpływów ze sprzedaży biletów*, „Biuletyn Komunikacji Miejskiej” 1998, nr 39, s. 9.



działania zmierzające do restrukturyzacji obowiązującej taryfy. Główna zmiana gdańskiego systemu taryfowego polegała na wprowadzeniu biletów czasowych o relatywnie krótkim czasie ważności, odpowiednio do: 10, 30 i 60 minut. Bilety czasowe ważne do 10 minut miały w założeniu wpłynąć na zwiększenie popytu poprzez niską cenę dla tych mieszkańców, którzy najkrótsze podróże realizowali pieszo, samochodem lub rowerem⁶. W praktyce okazało się, że wprowadzenie taryfy czasowej było nieefektywne ekonomicznie i zachęcało to pasażerów do opóźniania czasu skasowania biletu po to, aby nie ponosić wyższej opłaty⁷. Minimalna opłata za przejazd powinna być bowiem dostosowana do przeciętnego czasu przejazdu, obejmując co najmniej połowę podróży. W 2005 r. władze Gdańska podjęły decyzję o rozdzieleniu funkcji organizatora i realizatora przewozów, powołując Zarząd Transportu Miejskiego. W ślad za restrukturyzacją organizacyjno-zarządczą gdańskiego transportu miejskiego zmieniono system taryfowy, przyjmując, w ramach integracji taryfowej pod auspicjami MZKZG rozwiązania taryfowe zastosowane w gdyńskim transporcie miejskim, tj. atrakcyjne cenowo bilety sieciowe zastępujące bilety trasowane.

Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., będąc niezależnym od samorządów gminnych podmiotem (większość udziałów PKP SKM w Trójmieście ma Skarb Państwa), posiada własny system taryfowy odpowiadający taryfie odcinkowej odległościowej i własny specyficzny system biletowy. Monopolistyczna pozycja tego operatora na rynku, niekorzystna z punktu widzenia możliwości oddziaływania przez samorządy lokalne na jego ofertę, stanowi barierę integracji taryfowo-biletowej w metropolii. W takiej sytuacji MZKZG podjął decyzję o doprowadzeniu do ujednoczenia taryf w komunikacji komunalnej. Jako modelową przyjął gdyńską taryfę, wzbogacając ofertę równocześnie o bilety czasowe (1-godzinne). Podjął także uchwałę o wzajemnym honorowaniu biletów w Sopocie przez ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni. MZKZG doprowadził ponadto do ujednoczenia ulg i uprawnień do przejazdów bezpłatnych w komunikacji komunalnej. Dotychczas bowiem władze samorządowe w specyficzny dla siebie sposób określały zakres tych uprawnień.

3. Wprowadzenie taryfy metropolitalnej w Metropolii Zatoki Gdańskiej

MZKZG, realizując swoje zadania od 1 stycznia 2008 r., wprowadził bilety metropolitalne, stanowiące dodatkową ofertę w stosunku do obecnie obowiązujących taryf poszczególnych organizatorów transportu miejskiego. Po raz pierwszy

⁶ J. Zgliczyński, *Ceny biletu jednorazowego pełnopłatnego według taryfy jednolitej i strefowej*, „Biuletyn Komunikacji Miejskiej” 2002, nr 66, s. 11.

⁷ K. Grzelec, O. Wyszomirski, *Finansowe konsekwencje wprowadzenia taryfy czasowej w aglomeracji gdańskiej*, „Biuletyn Komunikacji Miejskiej” 1997, nr 33, s. 15.



umożliwiły one podróżowanie na podstawie jednego biletu transportem komunalnym i kolejowym. Wprowadzenie zintegrowanych biletów stanowi istotne ułatwienie dla pasażerów poprzez:

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

Na początku ofertę biletów metropolitalnych tworzyły emitowane przez MZKZG komunalne i kolejowo-komunalne bilety 24-godzinne oraz miesięczne i 30-dniowe. W lipcu 2008 r. rozszerzono asortyment biletów metropolitalnych o komunalne i kolejowo-komunalne bilety 72-godzinne, a w styczniu 2011 r. o komunalne bilety jednorozjazdowe. Kolejne modyfikacje w ofercie biletów metropolitalnych zapoczątkowane w maju 2014 r. związane były z dążeniem operatorów kolejowych do uzyskania rekompensaty finansowej z budżetu państwa z tytułu honorowania w pociągach ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych. Wprowadzone zostały bilety łączone składające się ze sprzedawanego jednocześnie miesięcznego biletu kolejowego i komunalnego. Biletami tymi sukcesywnie zastępowane są kolejne rodzaje jednolitych biletów metropolitalnych. Aktualna taryfa biletów metropolitalnych została przedstawiona na rysunku 2.

Oferta biletów metropolitalnych jest przeznaczona przede wszystkim dla pasażerów, którzy wykonują przejazdy o charakterze aglomeracyjnym, wykorzystując środki miejskiego transportu zbiorowego różnych lokalnych organizatorów i/lub operatorów kolejowych. Jednocześnie bilety metropolitalne stanowią względnie przejrzystą ofertę dla turystów. Ułatwiają korzystanie z miejskiego transportu zbiorowego na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej bez konieczności poznawania specyfiki obsługi komunikacyjnej, w szczególności rozwiązań taryfowo-biletowych poszczególnych organizatorów. Ma to istotne znaczenie na terenie tych gmin, w których usługi świadczy dwóch organizatorów transportu komunalnego, np. w Sopocie obsługiwanych zarówno przez 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. Bilety te umożliwiają realizację przejazdu bez ograniczeń wszystkimi liniami ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo. Jednocześnie są to bilety przesiadkowe.





mzkzg.org

METROPOLITALNY ZWIĄZEK KOMUNIKACYJNY ZATOKI GDAŃSKIEJ
80-247 Gdańsk, ul. Sobótki 9. TEL. +48 58 342 25 00 FAX +48 58 342 24 99 Internet: www.mzkzg.org e-mail: sekretariat@mzkzg.org

BILETY METROPOLITALNE MZKZG



TARYFA OBOWIĄZUJĄCA OD 1.07.2016

Bilety czasowe		Normalny	Ulgowy
24 -godzinny	Komunalny	ZTM Gdańsk + ZKM Gdynia + MZK Wejherowo	15 zł, 7,50 zł
	Kolejowo-komunalny dwóch organizatorów	SKM PR w tym PKM + ZTM Gdańsk + SKM PR w tym PKM + ZKM Gdynia + SKM PR w tym PKM + MZK Wejherowo	20 zł, 10 zł
	Kolejowo-komunalny wszystkich organizatorów	SKM PR w tym PKM + ZTM Gdańsk + ZKM Gdynia + MZK Wejherowo	23 zł, 11,50 zł
72 -godzinny	Komunalny	ZTM Gdańsk + ZKM Gdynia + MZK Wejherowo	30 zł, 15 zł
	Kolejowo-komunalny wszystkich organizatorów	SKM PR w tym PKM + ZTM Gdańsk + ZKM Gdynia + MZK Wejherowo	46 zł, 23 zł
30 -dniowy albo miesięczny	Komunalny	ZTM Gdańsk + ZKM Gdynia + MZK Wejherowo	132 zł, 66 zł
	Kolejowo-komunalny wszystkich organizatorów	SKM PR w tym PKM + ZTM Gdańsk + ZKM Gdynia + MZK Wejherowo	240 zł, 120 zł

Bilety promocyjne MZKZG łączone z biletami kolejowymi		Normalny	Ulgowy
mie- sięczny	Na cały obszar MZKZG wymaga jednoczesnego zakupu promocyjnego biletu miesięcznego SKM (w tym na PKM) i PR za 124 zł normalny, bilety ulgowe wg kolejowych ulg ustawowych	96 zł	48 zł
	Ściowości jednego organizatora wymaga jednoczesnego zakupu promocyjnego biletu miesięcznego SKM (w tym na PKM) i PR za 124 zł normalny, bilety ulgowe wg kolejowych ulg ustawowych	76 zł	38 zł
	Gdańsk - Sopot albo Gdynia - Sopot wymaga jednoczesnego zakupu promocyjnego biletu miesięcznego na SKM (w tym na PKM) i PR za 70 zł bilet normalny, bilety ulgowe wg kolejowych ulg ustawowych	70 zł	35 zł

Bilety jednoprzjazdowe		Normalny	Ulgowy
telefo- niczny	Na linie zwykłe	ZTM Gdańsk + ZKM Gdynia + MZK Wejherowo	3,00 zł, 1,50 zł
	Na linie nocne, pospieszne specjalne i zwykłe	ZTM Gdańsk + ZKM Gdynia + MZK Wejherowo	4,00 zł, 2,00 zł
papie- rowy	Na linie zwykłe	ZTM Gdańsk + ZKM Gdynia + MZK Wejherowo	3,40 zł, 1,70 zł
	Na linie nocne, pospieszne specjalne i zwykłe	ZTM Gdańsk + ZKM Gdynia + MZK Wejherowo	4,40 zł, 2,20 zł

Uprawnienia do przejazdów ulgowych

1	Kombatancki – na podstawie legitymacji kombatanckiej
2	Inwalidzi słuchu (głuchoniemi) – 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 podstawie legitymacji emeryta lub rencisty (legitymacji ZUS lub innego zakładu ubezpieczeń społecznych) wraz z dokumentem 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	Studenti szkół wyższych – na podstawie legitymacji studenckiej
7	Studenti 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
9	Słuchacze kolegiów nauczycielskich, kolegiów nauczycielskich języków obcych i kolegiów pracowników służb społecznych – na podstawie legitymacji słuchacza kolegium

Pasazer korzystając z przejazdu na podstawie biletu metropolitalnego zobowiązany jest do przestrzegania przepisów porządkowych obowiązujących u danego organizatora lub przewoźnika kolejowego oraz do poddania się kontroli posiadania biletu metropolitalnego, na podstawie którego realizowany jest przejazd.

Kolejowo-komunalny bilet metropolitalny uprawnia do przejazdu pociągami – Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM), w tym na linii PKM i Przewozów Regionalnych (PR) – na obszarze miast i gmin członków MZKZG – na odcinkach, których krawce wyznaczają stacje Luzino, Oplewo, Reda Rekowo, Borkowo i Babi Dół (kierunek dojazd Kościerzyny).

Podstawę do przejazdów bezpłatnych i ulgowych stanowią dokumenty określone przepisami szczegółowymi 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 MZKZG Z DNIA 7 LISTOPADA 2007 R. z PóŻN. ZM.

Rysunek 2. Taryfa biletów metropolitalnych obowiązująca od 1 lipca 2016 r.

Źródło: Materiały MZKZG.



Nabywca biletu metropolitalnego, ważnego np. w transporcie miejskim organizowanym przez ZKM w Gdyni, może korzystać ze wszystkich linii, tj. zwykłych, pospiesznych, specjalnych i nocnych tego organizatora na terenie Gdyni i gmin, które z tym miastem podpisały porozumienia w sprawie organizacji miejskiego transportu zbiorowego. W zależności od rodzaju biletu metropolitalnego możliwe jest korzystanie z oferty wybranych lub wszystkich uczestników projektu „wspólnego biletu”.

Okresowe bilety metropolitalne występują wyłącznie w formie elektronicznej i są zapisywane na kartach organizatorów transportu komunalnego oraz na elektronicznych legitymacjach studenckich. 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 r. elektronicznej karcie turysty „Gdańsk, Sopot, Gdynia – Plus”. Jednoprzejazdowy komunalny bilet metropolitalny umożliwia realizację jednego przejazdu każdą linią zwykłą, pospieszną, specjalną lub nocną w ramach komunikacji komunalnej na terenie związku. Bilet ten jako jedyny pozwala na realizację przejazdu dowolnym autobusem, tramwajem lub trolejbusem bez względu na to, który organizator jest dysponentem taboru. Sprzedaż biletów metropolitalnych w ujęciu liczbowym i wartościowym została przedstawiona w tabeli 1.

Tabela 1. Sprzedaż biletów metropolitalnych MZKZG w latach 2008–2015

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Wielkość sprzedaży (szt.)	96 555	186 065	273 641	352 561	408 931	521 113	654 777	932 538
Wartość sprzedaży brutto (PLN)	5 332 207	10 419 120	15 120 205	19 154 143	20 839 778	22 433 777	24 176 181	26 052 183

Źródło: Opracowanie na podstawie danych MZKZG.

W latach 2008–2015 następował systematyczny wzrost sprzedaży biletów metropolitalnych. Początkowo dynamika sprzedaży była bardzo wysoka i wynosiła w pierwszym roku prawie 100%, a w następnym 50%. W kolejnych latach dynamika ta sukcesywnie się zmniejszała. W ujęciu wartościowym w ostatnich latach nastąpiła stabilizacja wzrostu sprzedaży na poziomie ok. 8%.



4. Refundacja ulg jako uwarunkowanie zmian taryfy metropolitalnej

Ceny zintegrowanych biletów są niższe niż suma cen biletów poszczególnych organizatorów tworzących taki bilet. Z tego względu najistotniejszą kwestią jest uzgodnienie pomiędzy uczestnikami integracji taryfowej zasad podziału przychodów z tych biletów oraz wyliczenie ewentualnej dodatkowej rekompensaty finansowej z tytułu utraconych przychodów, tak aby zapewnić im łącznie co najmniej takie same wpływy finansowe jak przed wprowadzeniem wspólnych biletów, przy założeniu, że w pewnym stopniu początkowa utrata przychodów, wynikająca z zastosowania niższych cen będzie rekompensowana wzrostem popytu i w rezultacie przychodów ze sprzedaży biletów⁸. Wprowadzając bilety metropolitalne, dokonano również ujednoczenia i ograniczenia wykazu osób uprawnionych do przejazdów ulgowych. Problem uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych towarzyszy integracji taryfowo-biletowej od samego początku. Niejednolite regulacje w zakresie uprawnień samorządowych wynikają z uchwał rad poszczególnych gmin tworzących związek. Ponadto w transporcie kolejowym (SKM w Trójmieście i PR) występuje refundacja ulg ustawowych, co stanowi dodatkowe poważne utrudnienie integracji.

W latach 2008–2015 w odniesieniu do przychodów z biletów metropolitalnych obowiązywała zasada, że:

- ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo otrzymują do podziału między siebie 100% przychodów ze sprzedaży metropolitalnych biletów komunalnych i 40% przychodów ze sprzedaży metropolitalnych biletów kolejowo-komunalnych oraz dodatkową rekompensatę z budżetu MZKZG,
- SKM i PR otrzymują 60% przychodów ze sprzedaży metropolitalnych biletów kolejowo-komunalnych oraz dodatkową rekompensatę z budżetu samorządowego województwa.

W przypadku 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 przychodów ze Skarbu Państwa z tytułu honorowania w przejazdach na podstawie biletów MZKZG ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych (rekompensata taka nie przysługuje w transpor-

⁸ K. Grzelec, H. Kołodziejski, O. Wyszomirski, *Koncepcja integracji taryfowej transportu zbiorowego w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta*, „Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomika Transportu i Logistyka” 2015, nr 57, s. 206–207.



cie komunalnym). Z tego względu w 2014 r. pilotażowo wprowadzono miesięczny bilet łączony, składający się z biletu transportu kolejowego i komunalnego.

W 2015 i 2016 r. oferta łączonych biletów była rozwijana. Dzięki temu dodatkowe środki z budżetu państwa pozwoliły na ograniczenie dopłat z budżetu samorządowego województwa, w sytuacji ciągłego wzrostu sprzedaży biletów metropolitalnych wymagającego proporcjonalnego wzrostu dopłat budżetowych. Rozwiązanie polegające na rozdzieleniu jednolitego biletu na dwa sprzedawane jednocześnie: kolejowy i miejski ma jednak z punktu widzenia pasażerów określone wady. Do najistotniejszych można zaliczyć:

- zmniejszenie liczby stacjonarnych punktów sprzedaży z 76 do 11 (bilety łączone są sprzedawane tylko w wybranych punktach dystrybucji biletów kolejowych);
- skomplikowanie taryfy poprzez zróżnicowanie uprawnień (i poziomów ulg) do przejazdu na podstawie biletu kolejowego i komunalnego oraz poziomu ulg przyznanych tym samym grupom osób (np. studentom);
- sprzedawanie okresowego biletu kolejowego w wersji papierowej, w sytuacji gdy nośnikiem w transporcie komunalnym jest karta elektroniczna;
- utrudnianie procedury reklamacyjnej.

5. Systemy biletowe organizatorów komunalnych i operatora kolejowego jako determinanta kształtu i zmian taryfy metropolitalnej

Barierą w integrowaniu miejskiego transportu zbiorowego w Metropolii Zatoeki Gdańskiej są także odmienne systemy biletowe. Jako pierwszy na obszarze aglomeracji bilet elektroniczny wprowadził MZK Wejherowo. Relatywnie niewielki zakres obsługi umożliwił temu przedsiębiorstwu sprawną instalację i rozruch systemu oraz dokonanie niezbędnych jego modyfikacji. Drugi system biletu elektronicznego, niezależny, a więc w rezultacie uniemożliwiający korzystanie z jednej karty w pojazdach różnych organizatorów został uruchomiony przez ZTM w Gdańsku. Wraz z powołaniem MZKZG podjęto decyzję o technicznym połączeniu systemów biletu elektronicznego w Wejherowie i Gdańsku oraz włączeniu w tak zintegrowany system biletowy transportu miejskiego organizowanego przez ZKM w Gdyni. Unifikacja techniczna systemów biletowych umożliwia zapisywanie różnych biletów organizatorów komunalnych i biletów metropolitalnych na dowolnej karcie wydanej przez ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo. Katalog nośników biletów rozszerzono z czasem o elektroniczne legitymacje studenckie i karty bankowe. Te ostatnie nie cieszą się jednak popularnością wśród klientów.

Wprowadzenie biletów elektronicznych pozwoliło także na rozszerzenie dystrybucji i uruchomienie nowego kanału – Internetu. Sprzedaż internetowa



stanowi obecnie 16–18% ogółu sprzedawanych biletów organizatorów transportu komunalnego i 20% biletów MZKZG.

Poza systemem biletów elektronicznych, jako odrębne, funkcjonują systemy biletów kolejowych. Bilety te wciąż opierają się na nośniku papierowym i tradycyjnych kanałach dystrybucji.

6. Uwarunkowania formalno-prawne integracji taryfowej

Istotną barierą, ograniczającą integrację taryfową jest obowiązujące w Polsce prawo. Dywersyfikacja przepisów dotyczących stanowienia cen w miejskim transporcie zbiorowym w kilkunastu aktach prawnych znacznie utrudnia tworzenie spójnych i relatywnie prostych taryf w aglomeracjach i metropoliach w miejsce obecnie obowiązujących, które charakteryzują się określoną złożonością wynikającą z funkcjonowania różnych rodzajów transportu zbiorowego, organizowanego przez różne szczeble samorządu terytorialnego. Prawo umożliwia tworzenie różnych form organizacyjnych w celu integrowania transportu publicznego (porozumienia komunalne, związki komunalne, związki metropolitalne), jednak szczegółowe rozwiązania przewidziane w ustawach i rozporządzeniach nie likwidują barier, które przez lata uniemożliwiały stosowanie efektywnych rozwiązań rynkowych lub zmuszały organizatorów do przyjmowania rozwiązań mniej korzystnych dla pasażerów. W rezultacie tworzone są więc rozwiązania organizacyjne, odpowiadające bezpiecznej interpretacji obowiązującego prawa, a nie oczekiwaniom pasażerów, które pozwoliłyby na kształtowanie oferty usług transportu zbiorowego, zgodnie z założeniami polityki zrównoważonej mobilności. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z tego punktu widzenia posiada zasadniczą wadę – nie jest aktem prawnym, w którym uregulowano kwestię stanowienia cen i refundacji ulg, w sytuacji gdy organizatorami są różne szczeble samorządu terytorialnego, a realizatorami podmioty o różnej strukturze własnościowej. Rozrzucenie przepisów dotyczących stanowienia cen i uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych w różnych ustawach sejmowych i uchwałach poszczególnych samorządów i niewykorzystanie szansy na uporządkowanie tej problematyki w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym można uznać za dowód na niską jakość stanowionego w Polsce prawa.

Nie podjęto także dotychczas próby ujednoczenia katalogu uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych oraz wysokości ulg dla określonych grup społecznych. W rezultacie w transporcie miejskim oraz regionalnym drogowym i kolejowym obowiązuje różny zakres uprawnień. Jest to istotna, lecz często bagatelizowana bariera integracji transportu zbiorowego. Na obszarze MZKZG podjęto próbę wprowadzenia jednolitych uprawnień w ramach biletu metropolitalnego. Brak możliwości refundacji ulg dla operatorów kolejowych spowodował jednak konieczność przekształcenia tego biletu w bilet łączony kole-



jowo-komunalny, a ujednoczony katalog uprawnień do przejazdów ulgowych uległ ponownej dywersyfikacji, obniżając jakość oferty taryfowej w metropolii.

Kolejną kwestią ograniczającą swobodę kształtowania taryf na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej jest forma organizacyjno-prawna organizatorów. Zarządy transportu miejskiego są zorganizowane w formie jednostek budżetowych lub wydziałów urzędów gmin. Są to nieefektywne formy organizacyjne, poddane bezpośrednio presji politycznej i uzależnione od budżetowej formy finansowania, które z ekonomicznego punktu widzenia można uznać za nieodpowiadające wyzwaniom współczesnej ekonomii. Należy przy tym zauważyć, że w krajach UE wypracowano efektywne modele organizacyjne dla podmiotów łączących funkcje rynkowe i użyteczności publicznej, np. agencje non profit, funkcjonujące na podstawie prawa handlowego i jednocześnie nastawione na realizację celu publicznego, a nie finansowego. Polskie prawo w tym zakresie przewiduje wyłącznie możliwość realizacji zadań publicznych w formie jednostki budżetowej, zakładu budżetowego lub spółki prawa handlowego. Sposób kontroli działalności tych podmiotów nie pozwala na efektywne łączenie funkcji użyteczności publicznej i typowej dla podmiotów komercyjnych wysokiej efektywności ekonomiczno-finansowej.

7. Uwarunkowania polityczne integracji taryfowej

Nieformalne decyzje, będące przedmiotem dyskusji kularowych, uznaje się często za uwarunkowania o charakterze politycznym. Uwidocznia się to zwłaszcza w złożonych organizmach miejskich – aglomeracjach i metropoliach, w których władzę w poszczególnych gminach sprawują różne, niejednokrotnie antagonistycznie do siebie nastawione ugrupowania polityczne. W aglomeracjach policentrycznych tej niekorzystnej sytuacji politycznej towarzyszy także walka o pozycję danej gminy w zintegrowanym obszarze zurbanizowanym. W rezultacie wprowadzane przez władze polityczne rozwiązania w zakresie integracji miejskiego transportu zbiorowego są odzwierciedleniem politycznego konsensusu (a niekiedy jego braku), charakteryzując się często ograniczoną atrakcyjnością dla pasażerów, tymczasowością i sprzecznością z opiniami ekspertów i doświadczeniami miast w krajach UE. Jako przykład takich rozwiązań można uznać zastąpienie jednolitego biletu metropolitalnego biletem łączonym kolejowo-komunalnym. Bezpośrednią przyczyną takiego działania była chęć uzyskania refundacji ulg dla operatorów kolejowych. Jednak u jej podstaw leży brak wypracowanej koncepcji finansowania przez samorządy województwa pomorskiego transportu kolejowego i niepodporządkowanie zasad jego funkcjonowania polityce transportowej, w tym taryfowej, przyjętej dla obszaru metropolitalnego.



8. Uwarunkowania finansowe – dopłaty do biletów metropolitalnych

Wprowadzenie integracji taryfowo-biletowej w obszarze metropolitalnym pociąga za sobą zwiększenie dopłat budżetowych do transportu zbiorowego. Główną przyczyną wzrostu dopłat budżetowych jest konieczność ustalenia cen biletów zintegrowanych poniżej sumy cen biletów przed integracją. Działanie takie znajduje swoje uzasadnienie w celach integracji, a także, w szerszym ujęciu, w celach polityki transportowej zapisanej w głównych dokumentach strategicznych miast i gmin tworzących Obszar Metropolii Zatoki Gdańskiej i regionu⁹. Celem tej polityki jest tworzenie warunków dla funkcjonowania i rozwoju, konkurencyjnego dla motoryzacji indywidualnej, transportu zbiorowego. Jednym z głównych aspektów konkurencyjności transportu zbiorowego są ceny biletów, których poziom powinien zachęcać do rezygnacji z podróży własnym samochodem osobowym. Przy ustalaniu cen biletów w transporcie zbiorowym, zwłaszcza zintegrowanych, poza typowymi składnikami cenotwórczymi, muszą być uwzględnione także koszty podróży konkurencyjnymi środkami transportu (samochodami osobowymi).

Zdezintegrowany transport zbiorowy charakteryzuje się relatywnie wysokimi kosztami podróży, szczególnie dla pasażerów korzystających z usług więcej niż jednego organizatora transportu. Ceny biletów zintegrowanych nie powinny więc stanowić bariery dla potencjalnych nabywców. Zasady tworzenia taryf i dobre przykłady ich funkcjonowania wskazują na konieczność zachowania przejrzystości i prostoty zintegrowanego systemu taryfowego przez ograniczenie liczby pozycji taryfowych (liczby biletów tworzących taryfę). W praktyce powoduje to konieczność zwiększenia ceny biletów dla niektórych pasażerów (zmuszonych do kupowania droższych biletów o większym zakresie ważności) i konieczność dopłacania do biletów zintegrowanych, których cena jest niższa niż suma cen odpowiednich biletów przed integracją.

Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, świadomy tych uwarunkowań, wprowadzając w 2008 r. taryfę metropolitalną, uwzględnił konieczność ustalenia cen biletów metropolitalnych poniżej ceny, która wynikała z sumy cen biletów poszczególnych organizatorów świadczących usługi przewozowe na obszarze związku. Ceny biletów metropolitalnych ustalono na poziomie ok. 50% sumy cen odpowiednich biletów poszczególnych organizatorów, biorąc pod uwagę kryterium zakresu ich ważności (obszarowej i czasowej).

Uwarunkowania ekonomiczne zdeterminowały z kolei konieczność określenia wysokości dopłat do biletów zintegrowanych (metropolitalnych) w związku

⁹ Regionalny program strategiczny w zakresie transportu. *Mobilne Pomorze 2020*, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2013.



z obniżeniem się przychodów poszczególnych organizatorów. Roczna kwota dopłat do biletów metropolitalnych wyniosła w pierwszym roku ich funkcjonowania prawie 4 mln zł. Dopłata ta w 50% pokryta została z budżetu samorządowego województwa i w 50% z budżetów gmin tworzących MZKZG. W kolejnych latach w odniesieniu do dopłaty z budżetów gmin, skierowanych do organizatorów transportu komunalnego ustalono jednostkową dopłatę do każdego biletu, uzależniając w ten sposób kwotę dopłaty budżetowej od łącznej liczby sprzedawanych biletów. W 2015 r. MZKZG sprzedał ok. 500 tys. sztuk biletów jednonaprzjazdowych i ponad 166 tys. sztuk biletów okresowych (miesięcznych i 30-dniowych).

W 2015 r. eksperci MZKZG i eksperci zewnętrzni opracowali koncepcję integracji transportu publicznego w Metropolii Zatoki Gdańskiej¹⁰. Integralną częścią tego opracowania jest analiza ekonomiczno-finansowa przygotowana dla następujących wariantów integracji, różniących się zakresem i zasięgiem:

- pełnej integracji taryfowo-biletowej transportu kolejowego i komunalnego w metropolii;
- wprowadzenia zmian w obecnie obowiązujących rozwiązaniach taryfowych polegających na włączeniu usług realizowanych na linii PKM do systemu transportu komunalnego;
- wprowadzenia zmian w obecnie obowiązujących rozwiązaniach taryfowych poprzez rozszerzenie zakresu obowiązywania biletów metropolitalnych w przewozach kolejowych o linię PKM;
- niewprowadzania żadnych zmian w obecnie obowiązujących rozwiązaniach taryfowo-biletowych.

Wzrost przewidywanej kwoty dopłat budżetowych, odpowiadający wariantowi pełnej integracji miejskiego transportu zbiorowego w obszarze metropolitalnym powinien wynieść ponad 67 mln zł rocznie. Stanowiłoby to ponad 20% obecnej kwoty dopłat budżetowych wszystkich samorządów do tego transportu. W tej sytuacji należy spodziewać się kontynuacji dotychczasowej polityki taryfowej w Metropolii Zatoki Gdańskiej, niezapewniającej pełnej integracji.

Podsumowanie

W Metropolii Zatoki Gdańskiej obowiązuje kilka odrębnych taryf miejskiego transportu zbiorowego. Są to taryfy trzech organizatorów transportu komunalnego, dwóch operatorów transportu komunalnego i Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej. Zadaniem MZKZG jest udostępnianie pa-

¹⁰ *Koncepcja funkcjonowania Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście i Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w obsłudze transportowej obszaru metropolitalnego oraz integracji transportu publicznego w obszarze metropolitalnym i regionie, w tym integracji taryfowo-biletowej na obszarze OMT oraz zasad rozliczeń pomiędzy jej uczestnikami*, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2015.



sazerom biletów zintegrowanych, umożliwiającą podróżowanie wszystkimi środkami transportu miejskiego na obszarze metropolii.

Powołując MZKZG w 2007 r., zakładano, że w drodze ewolucji jego taryfa osiągnie stan pełnej integracji i zastąpi najpierw odrębne taryfy organizatorów transportu komunalnego, a następnie także transportu kolejowego. Początkowo ewolucja taryfy metropolitalnej zmierzała w takim właśnie kierunku. Rozszerzono jej strukturę i zakres obowiązywania poszczególnych biletów metropolitalnych oraz ujednoczono taryfy organizatorów transportu komunalnego. W 2014 r., pod wpływem działań podjętych przez władze samorządowe województwa pomorskiego oraz operatorów kolejowych, rozpoczęto proces wprowadzania biletów łączonych kolejowo-komunalnych, stanowiących dwa odrębne bilety, w celu uzyskania z budżetu państwa refundacji ulg ustawowych. Proces ten nasilił się w 2016 r. W rezultacie zmniejszyła się dostępność przestrzenna okresowych biletów metropolitalnych oraz ekonomiczna dla wybranych segmentów pasażerów, którym przestały przysługiwać uprawnienia do przejazdów ulgowych w transporcie kolejowym.

Zgodnie z polityką zrównoważonego rozwoju transportu miejskiego jak najszybciej powinno się wprowadzić na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej taryfę w pełni zintegrowaną, zastępującą taryfy organizatorów komunalnych i operatorów transportu kolejowego. W tym celu konieczne jest przełamanie barier pełnej integracji taryfowej, stanowiących obecnie formalno-prawne, polityczne i finansowe uwarunkowania jej braku.

Literatura

- Grzelec K., Kołodziejski H., Wyszomirski O., *Koncepcja integracji taryfowej transportu zbiorowego w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta*, „Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomia Transportu i Logistyka” 2015, nr 57.
- Grzelec K., Wyszomirski O., *Finansowe konsekwencje wprowadzenia taryfy czasowej w aglomeracji gdańskiej*, „Biuletyn Komunikacji Miejskiej” 1997, nr 33.
- Grzelec K., Wyszomirski O., *Intensyfikacja wpływów ze sprzedaży biletów*, „Biuletyn Komunikacji Miejskiej” 1998, nr 39.
- Koncepcja funkcjonowania szybkiej kolei miejskiej w trójmieście i pomorskiej kolei metropolitalnej w obsłudze transportowej obszaru metropolitalnego oraz integracji transportu publicznego w obszarze metropolitalnym i regionie, w tym integracji taryfowo-biletowej na obszarze OMT oraz zasad rozliczeń pomiędzy jej uczestnikami*, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2015.
- Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu. Mobilne Pomorze 2020*, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2013.
- Szałucki K., Wyszomirski O., *Efektywne zarządzanie komunikacją w miastach i przedsiębiorstwami komunikacji miejskiej na przykładzie Gdyni. Zbiór referatów IV Ogólnopolskiej Konferencji Komunikacja Miejska pt. „Efektywność transportu zbiorowego w miastach”*, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Łódź 2000.
- Zgliczyński J., *Ceny biletu jednorazowego pełnopłatnego według taryfy jednolitej i strefowej*, „Biuletyn Komunikacji Miejskiej” 2002, nr 66.

