

Dezintegracja usług komunikacji miejskiej w aglomeracji gdańskiej

Disintegration of the public transport services in the Gdańsk agglomeration

Aglomeracja gdańska, nazywana w zależności od opracowania także aglomeracją trójmiejską lub aglomeracją miast Zatoki Gdańskiej charakteryzuje się znaczną rozległością przestrzenną z dwoma dominującymi ośrodkami – Gdańskiem i Gdynią. W zależności od koncepcji i przyjętych kryteriów delimitacji obszaru aglomeracji, liczba ludności zamieszkującej ją wynosi od ok. 950 tys. do 1,3 mln osób, a powierzchnia waha się od ok. 2100 do 3800 km². Wśród najważniejszych ośrodków miejskich, poza wymienionymi dwoma głównymi zalicza się Kartuzy, Pruszcz Gdański, Redę, Rumię, Tczew, Sopot, Wejherowo i Żukowo. Jednak najbardziej istotną kwestią jest zanikanie granic między poszczególnymi ośrodkami, w szczególności Pruszczem Gdańskim i Sopotem, a Gdańskiem, czy Gdynią i Redą, a Rumią. Bliskość położenia miast, wzajemne powiązania, a przede wszystkim codzienność funkcjonowania mieszkańców aglomeracji cechuje duża mobilność w przemieszczaniu się między ośrodkami do m.in. miejsc pracy, nauki i administracji samorządowej. Pokonywanie granic pomiędzy miastami stało się codziennością życia mieszkańców aglomeracji gdańskiej, w związku z tym istotne pozostają uwarunkowania funkcjonowania transportu publicznego, a w szczególności integracja poszczególnych podsystemów.

Ze względu na uwarunkowania historyczne i organizacyjne większość miast zaliczanych do aglomeracji gdańskiej posiada własne systemy (zarządów, przewoźników) komunikacji miejskiej, z indywidualną taryfą i zasadami funkcjonowania. Ponadto ważnym rodzajem transportu w realizacji codziennych podróży wewnątrz aglomeracji jest kolej miejska, a więc PKP SKM Trójmiasto oraz oddana do eksploatacji w 2015 r. linia Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (PKM). W aglomeracji trójmiejskiej funkcjonują więc różne rodzaje transportu zbiorowego: autobusy, tramwaje, trolejbusy, a także kolej miejska. Od strony organizacyjnej, zarządczej, istnieją dedykowane podmioty w Gdańsku, Gdyni, Wejherowie, a także na obu liniach kolei miejskiej. Ponadto w 2007 r. stworzono dodatkowo Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, który miał zintegrować poszczególne rodzaje transportu, a w szczególności system taryfowy.

Brak sukcesów na polu integracji transportu zbiorowego w aglomeracji gdańskiej utrudnia codzienne funkcjonowanie kilkuset tysięcy mieszkańców oraz wielu turystów przybywających do Trójmiasta głównie w okresie letnich wakacji. Jest to zatem ważny temat badawczy, który podlega analizie w niniejszym opracowaniu. W pracy zarysowano podstawy prawne oraz uwarunkowania historyczne i własnościowe funkcjonowania i organizacji transportu miejskiego w aglomeracji gdańskiej wykazując pola integracji i dezintegracji usług komunikacyjnych. Przedstawiono także możliwe scenariusze rozwoju procesu integracji transportu miejskiego w aglomeracji gdańskiej.

■ Marcin Połom – adiunkt w Katedrze Geografii Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Gdańskiego. Wcześniej zawodowo związany z Przedsiębiorstwem Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni. Główne zainteresowania naukowe dotyczą transportu miejskiego, w szczególności prace badawcze w zakresie rozwoju i funkcjonowania komunikacji trolejbusowej na świecie, przemian funkcjonowania i eksploatacji proekologicznych, głównie elektrycznych form komunikacji zbiorowej i historii transportu. Autor 100 publikacji naukowych dotyczących transportu miejskiego.

Gdańsk agglomeration, depending on the elaboration, named of the Tri-City agglomeration or towns of the Gulf of Gdansk is characterized by considerable spatial extent of the two dominant centers - Gdańsk and Gdynia. Depending on the concept and criteria adopted delimitation of the agglomeration area, the number of people living inside ranges from approx. 950 thousand. is 1.3 million people, and range in size from approx. 2100 - 3800 km². Among the most important urban centers, without two major, they are Kartuzy, Pruszcz Gdański, Reda, Rumia, Tczew, Sopot, Wejherowo and Żukowo. However, the most important issue is the disappearance of boundaries between centers, in particular Pruszcz Gdański or Sopot and Gdańsk, Rumia and Gdynia or Reda. The proximity of the location of cities, reciprocal links, and above all the daily functioning of the agglomeration is characterized by high mobility in moving between the centers, among others jobs, education and local government. Overcoming the boundaries between the cities has become commonplace living agglomeration, therefore, are important determinants of public transport, and in particular the integration of the various subsystems.

Due to historical factors and organizational, the cities belonging to the agglomeration have its own transport systems (transport companies), with personalized tariff and rules of operation. In addition, an important mode of transport in the daily travel within the agglomeration is the urban railway, and so PKP SKM Trójmiasto and put into operation in 2015 the Pomeranian Metropolitan Railway line (PKM). In the Gdańsk agglomeration is functioning many different types of public transport: buses, tramways, trolleybuses, and rail transport. From the organizational, managerial point of view, there are dedicated actors in Gdańsk, Gdynia, Wejherowo, as well as on both railway lines. Moreover, in 2007 it was created Metropolitan Public Transport Association of Gdańsk Bay, the organization which was to integrate different modes of transport, in particular the tariff system.

Lack of success in the field of integration of public transport in the agglomeration hinders the daily functioning of hundreds of thousands of residents and many tourists coming to the Trójmiasto mainly during the summer holidays. Therefore it is an important research topic, which is subject to a detailed analysis in this study. The paper analyzes the legal basis, historical conditions, ownership aspects and organization of urban transport in the agglomeration showing the fields of integration and disintegration of public transport services. Also presented possible scenarios for the development of the integration process of urban transport in the Gdańsk agglomeration.

Słowa kluczowe: aglomeracja gdańska; integracja taryfowa; komunikacja miejska; obszar metropolitalny; transport publiczny; usługi transportowe

Keywords: Gdansk agglomeration; metropolitan area; public transport; tariff integration; transport services; urban transport

WPROWADZENIE

Transformacja polityczna przełomu lat 80. i 90. XX wieku znacząco wpłynęła na funkcjonowanie wielu sfer gospodarki, w tym także transportu. Zmieniające się uwarunkowania gospodarczo-polityczne zaważyły na finansowaniu komunikacji miejskiej i w wielu przypadkach na jej kondycji, a nawet dalszym funkcjonowaniu. Znacząco rozwinęła się motoryzacja indywidualna konkurując z transportem zbiorowym. Okres ponad 25 lat od transformacji to także czas przeobrażenia polityk transportowych na poziomie krajowym i lokalnym wynikający z przynależności Polski do Unii Europejskiej (UE). Przystąpienie do struktur europejskich otworzyło nowe możliwości finansowania modernizacji i rozwoju miejskich systemów transportowych, w szczególności przyjaznych środowisku. W tym okresie komunikacja miejska w obszarze aglomeracji gdańskiej przeszła znaczącą transformację. Odnowiono floty pojazdów, poszerzono sieć połączeń proekologicznym transportem elektrycznym (tramwajami i trolejbusami), zbudowano nową linię kolei miejskiej (Pomorska Kolej Metropolitalna), a także zadbano o nowoczesne środki informacji pasażerskiej i dystrybucji biletów. Wszystkie te działania miały dwie wspólne cechy – w pozytywnym wymiarze, miały zachęcić mieszkańców aglomeracji do korzystania z transportu zbiorowego, zaś negatywną stroną był brak integracji podejmowanych działań przez poszczególne gminy.

Transport miejski w aglomeracji gdańskiej, ze względu na uwarunkowania historyczne wspomnianej transformacji gospodarczo-politycznej i przeniesienia odpowiedzialności za jego organizację z poziomu centralnego na płaszczyznę lokalnych samorządów uzyskał nowe oblicze, silnie powiązane z organem właścicielskim (gminami). W przypadku obszarów aglomeracyjnych takich jak Trójmiasto miało to kluczowe znaczenie. Dotychczasowy jeden organizator i przewoźnik został podzielony na wiele odrębnych podmiotów. Poszczególne gminy przyjęły odmienne drogi rozwoju podległego im transportu miejskiego,

a tym samym całkowicie zdeintegrowano układ komunikacji miejskiej w obszarze aglomeracji.

W opracowaniu przedstawiono doświadczenia w zakresie integracji metropolitalnej, ze szczególnym uwzględnieniem transportu miejskiego. Scharakteryzowano organizację transportu od strony taryfowo-funkcjonalnej z nakreśleniem perspektyw rozwoju integracji w perspektywie najbliższych kilku lat.

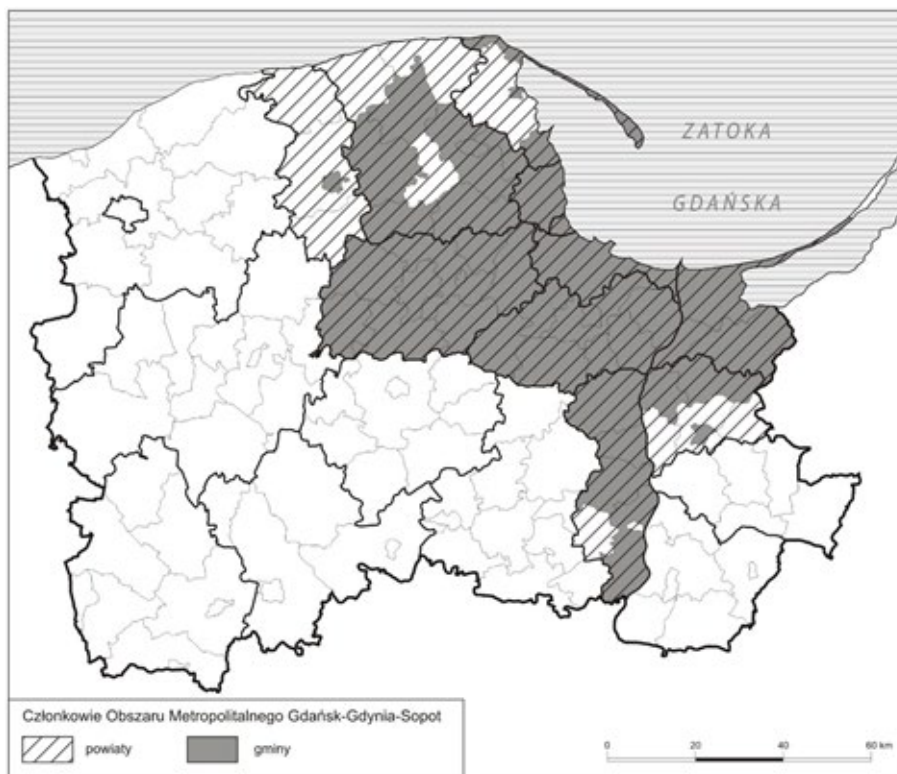
DOŚWIADCZENIA W ZAKRESIE INTEGRACJI METROPOLITALNEJ

Wśród czynników, które wpływały przez kolejne lata na brak umiejętności integracji systemów transportu miejskiego w aglomeracji gdańskiej były przede wszystkim kwestie prawno-finansowe związane z uregulowaniami na poziomie krajowym, ale także silne poczucie lokalnej tożsamości i z niej wynikające decyzje władz miejskich, w szczególności Gdańska i Gdyni. W ostatnich latach przykładem braku umiejętności porozumienia się w zakresie współpracy regionalnej było utworzenie dwóch odrębnych stowarzyszeń metropolitalnych skupionych wokół Gdańska i Gdyni (Tarkowski i in., 2016), które ostatecznie udało się połączyć w 2015 r. w ramach stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot stanowiąc podstawę dalszej integracji i współpracy aglomeracyjnej (por. ryc. 1).

Elementem integrującym transport miejski w aglomeracji gdańskiej powinien stanowić także Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej (MZKZG), który został powołany w marcu 2006 r. i miał przejąć rolę organizatora komunikacji na całym obszarze metropolitalnym. Tak się jednak nie stało przez kolejną dekadę.

Analiza doświadczeń w zakresie procesów integracji w aglomeracji gdańskiej zwraca uwagę na przewagę negatywnych przykładów, świadczących o konkurencji wewnątrzmetropolitalnej. Mimo to, jak zauważa Szmytkowska (2014) należy także wskazać na przykłady świadczące o możliwości współpracy na

Ryc. 1. Jednostki samorządu terytorialnego będące członkami Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot.



Źródło: Tarkowski i in., 2016.

rzecz lepszego funkcjonowania potencjalnego obszaru metropolitalnego. Wśród pozytywnych przejawów integracji należy m.in. wprowadzenie biletu metropolitalnego, za którego dystrybucję odpowiedzialny jest MZKZG. Mankamentem tego rozwiązania jest stosunkowo słaba sieć jego dystrybucji. Drugim pozytywnym przykładem, także związanym z MZKZG jest możliwość nabycia elektronicznych, jednorazowych biletów ważnych we wszystkich pojazdach świadczących usługi na terenie gmin należących do tego organizatora. Wśród pozostałych inicjatyw Szymkowska (2014) wymienia zintegrowany System Zarządza Ruchem Drogowym „Tristar”, Pomorską Kolej Metropolitalną oraz połączenie lokalnych ścieżek rowerowych we wspólną sieć.

Należy się spodziewać, że w kolejnych latach intensywność współpracy poszczególnych gmin aglomeracji będzie się zwiększała. Czynnikiem wpływającym na ten proces jest powołanie wspólnego stowarzyszenia metropolitalnego, które stanowi podstawę do ubiegania się o środki pomocowe Unii Europejskiej w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Jak zauważa Czepczyński (2014) proces integracji metropolitalnej to wyzwanie stojące zarówno przed społeczeństwami, ale także lokalnymi politykami, związane z pokonywaniem barier zarówno organizacyjnych i prawnych, ale także mentalnych i wyobrażonych. Trójmiasto jest bardzo zróżnicowane wewnętrznie, ale jednocześnie na tyle ze sobą powiązane,

że lepszą drogą rozwoju jest integracja w kierunku metropolii, aniżeli dezintegracja.

ZARYS FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU MIEJSKIEGO W OBSZARZE AGLOMERACJI NA TLE PRZEKSZTAŁCEŃ PRAWNO-ORGANIZACYJNYCH

Transformacja gospodarcza w Polsce, zapoczątkowana przemianą ustrojową w 1989 r., znacząco wpłynęła na funkcjonowanie komunikacji miejskiej. W *Ustawie o samorządzie terytorialnym*¹ z 8 marca 1990 r. zaspokojenie potrzeb wspólnoty w zakresie lokalnego transportu pasażerskiego uznano jako zadanie własne gminy (Wyszomirski, 1996). Wprowadzona regulacja skutkowałą przeniesieniem odpowiedzialności za organizowanie, zarządzanie i finansowanie komunikacji miejskiej na gminy, zarówno miejskie, jak i położone w sąsiedztwie miast. Istotnym novum było dopuszczenie możliwości powoływania związków gminnych do celów wspólnego wykonywania zadań publicznych, a więc także organizowania komunikacji miejskiej (Wyszomirski, 2010). Wraz z przeniesieniem ciężaru odpowiedzialności za wykonywanie lokalnych przewozów pasażerskich scedowano na gminy majątek przedsiębiorstw komunikacyjnych, który podlegał komunalizacji.

27 maja 1990 r. reaktywowano w Polsce samorząd i od tego czasu stanem faktycznym było przejęcie odpowiedzialności za przedsiębiorstwa transportu miejskiego na obszarze gminy przez władzę lokalną. Jednak dopiero 30 czerwca 1997 r. zaczęła obowiązywać *Ustawa o gospodarce komunalnej*² nakazująca samorządom z mocy prawa przekształcenia przedsiębiorstw komunalnych stosujących przepisy dotyczące przedsiębiorstw państwowych w spółki gminne. Tak więc w okresie ponad siedmiu lat, mimo iż właścicielami operatorów komunikacji stały się sa-

morządy, to spółki działały na podstawie wcześniejszych regulacji prawnych (Sońta, 2012). Zmiany dotyczyły przede wszystkim przedsiębiorstw, które do 30 czerwca 1994 r. nie dokonały dobrowolnych przekształceń. Należy jednak zauważyć, że część firm została przekształcona już wcześniej.

Kolejny okres, od 1 lipca 1997 r. do 3 grudnia 2009 r., obejmował zmiany formy organizacyjno-prawnej funkcjonujących jednostek. Wybór rodzaju prowadzonej restrukturyzacji firm transportu miejskiego należał do jednostek samorządu terytorialnego. Umożliwiono wprowadzenie mechanizmów rynkowych, m.in. za pośrednictwem przekształceń własnościowych, przede wszystkim komercjalizacji i prywatyzacji podmiotów komunalnych. Skala przekształceń w tym okresie była jednak niewielka. Zaledwie 5,8% spółek transportu miejskiego zmieniło formę prawną (Sońta, 2012).

Następna zmiana regulacji prawnych dotyczących statusu przewoźników w transporcie miejskim nastąpiła przez przyjęcie *Ustawy o finansach publicznych* z 27 sierpnia 2009 r.³ Nowe zasady wprowadzały ograniczenie form organizacyjno-prawnych sektora finansów publicznych. Ustawa zlikwidowała gospodarstwa pomocnicze i ograniczyła zakres działalności zakładów budżetowych do wąskiego katalogu zadań, m.in. do wykonywania/organizowania lokalnego transportu publicznego.

W wielu miastach na podstawie regulacji prawnych wprowadzanych w latach 90. XX wieku gminy powoływały zarządy transportu miejskiego, w celu oddzielenia funkcji organizatora transportu od funkcji przewoźnika. Nowe podmioty w dziedzinie transportu miejskiego miały za zadanie ustalanie tras przejazdów, opracowywanie rozkładów jazdy, utrzymywanie przystanków komunikacji miejskiej, emitowanie biletów, kontrolę ważności biletów oraz zlecenie wykonywania przewozów komunikacyjnych. Oddzielenie

¹ Dz.U. 1990 nr 16 poz. 95.

² Dz. U. 1997 nr 9 poz. 43 ze zm.

³ Dz. U. 2009 nr 157 poz. 1240.

funkcji zarządcy i przewoźnika położyło kres swoistej sprzeczności, jaka miała miejsce w transporcie miejskim. Samorządy, jako organy właścicielskie spółek transportowych występowały zarówno po stronie interesu przewoźników, jak i po stronie interesu społecznego – mieszkańców.

Komunikacja miejska w aglomeracji gdańskiej, przed okresem przemian politycznych, podlegała pod Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Gdańsku, które składało się z kilku lokalnych zakładów (m.in. w Gdańsku, Gdyni, Tczewie i Wejherowie). Zgodnie z nowymi regulacjami ustawowymi należało dopasować strukturę przedsiębiorstwa wojewódzkiego, należącego do skarbu państwa, do nowych ram prawnych. W 1989 r. decyzją wojewody gdańskiego Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne zostało podzielone na lokalne, miejskie zakłady. W Gdańsku, Gdyni, Wejherowie i Tczewie powstały miejskie przedsiębiorstwa, które następnie komunalizowano, czy przekształcono w zakłady budżetowe.

W 1992 r. władze Gdyni jako pierwsze w Polsce⁴ działając w duchu *Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie terytorialnym* przeprowadziły przekształcenia organizacyjne transportu zbiorowego i oddzieliły działalność organizatorską od przewozowej powołując Zarząd Komunikacji Miejskiej (ZKM) w Gdyni (Wyszomirski, 2012). Dwa lata od powołania organizatora przewozów utworzono z jednego przedsiębiorstwa przewozowego, które funkcjonowało jako zakład budżetowy gminy, dwie odrębne spółki prawa handlowego. Pierwszym było Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej, a drugim Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej i Trolejbusowej (później jako Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej – PKM). Założeniem ZKM w Gdyni było zaistnienie konkurencji na rynku przewozów autobusowych. Równoległe do podziału miejskiej spółki komunikacyjnej usługi zaczęły świadczyć inni prze-

woźnicy, np. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Wejherowie. Odmianą drogą rozwoju przyjęły pozostałe samorządy. W Gdańsku przez większość okresu po transformacji ustrojowej funkcjonowało przedsiębiorstwo pn. Zakład Komunikacji Miejskiej, które było zarówno organizatorem jak i przewoźnikiem komunikacyjnym. Dopiero w lutym 2005 r. Rada Miasta Gdańska powołała odrębnego organizatora transportu w Gdańsku – Zarząd Transportu Miejskiego, który etapami przejmował funkcje należne tego rodzaju podmiotowi.

Efektom okresu przemian gospodarczo-politycznych jest funkcjonowanie na obszarze aglomeracji gdańskiej wielu organizatorów transportu zbiorowego oraz jeszcze większa liczba przewoźników. Poza podmiotami stworzonymi do organizacji transportu w danej gminie (np. ZTM w Gdańsku i ZTM w Gdyni) funkcję organizatora sprawują także w pozostałych gminach jednostki administracyjne (gminne i miejskie). Odrębny system zarządzania dotyczy dwóch linii kolei miejskiej: linia zarządzana przez PKP SKM Trójmiasto i PKM (Kopeć, 2015; 2016).

DEZINTEGRACJA TARYFOWA

Na obszarze metropolii zatoki gdańskiej ze względu na uwarunkowania historyczne i prawne funkcjonowanie zarządów transportu i przewoźników dla odrębnych gmin, istnieje wiele systemów taryfowych, które są niespójne, nie zachodzi w ich przypadku ekwiwalentność wartości biletów, a więc są trudne do zintegrowania.

Przez ostatnią dekadę nad koncepcjami integracji taryfowo-biletowej, jako największej z barier integracji transportu miejskiego w Trójmieście i szerzej w aglomeracji, pracował zespół osób, w szczególności skupiony wokół ZKM w Gdyni i MZKZG (Grzelec, 2009; Grzelec, Kołodziejski, 2008; Kołodziejski, 2014; Koło-

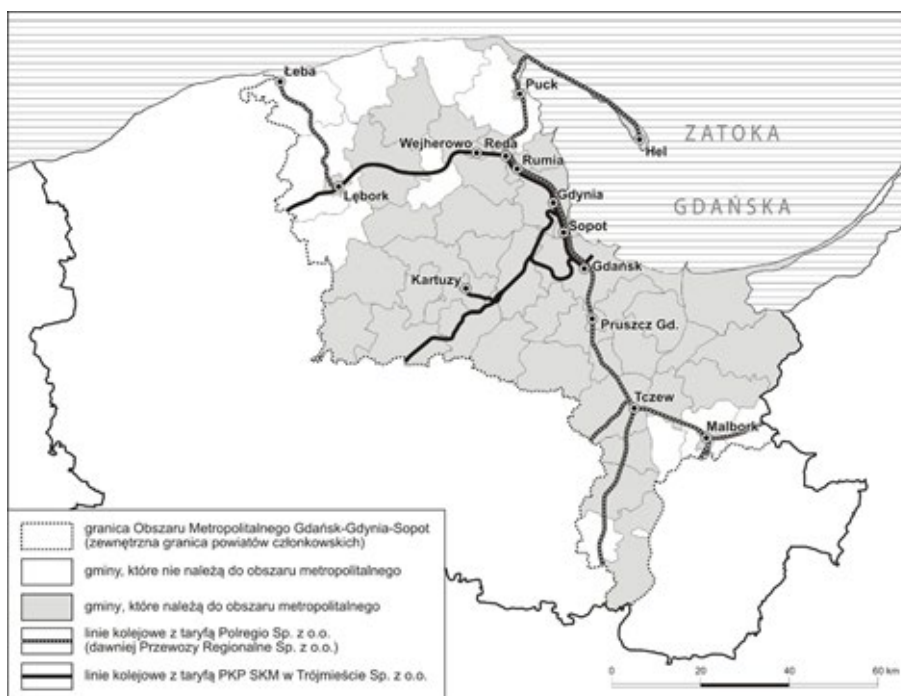
⁴ De facto jako pierwsza uchwałę o powołaniu organizatora przewozów transportu zbiorowego podjęła Rada Miasta Warszawy, ale to w Gdyni Zarząd Komunikacji Miejskiej zaczął funkcjonować zanim zorganizowano tego typu podmiot w stolicy.

dziejski, Pastucha, 2009; Kołodziejski, Wyszomirski, 2004; 2009; 2012). Efektem tych działań jest wypracowanie koncepcji integracji taryfowej transportu zbiorowego w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta (por. Grzelec, Kołodziejski, Wyszomirski, 2015).

Komunikacja miejska funkcjonowała jako wewnętrznie zintegrowana do końca lat 80 XX w., ponieważ jak wcześniej opisano jej organizacją zajmowało się Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Gdańsku, odpowiedzialne za ten rodzaj komunikacji na terenie całego, ówczesnego województwa gdańskiego. W efekcie nastąpiła dezintegracja taryfowa wywołana przez odmiennie kształtowaną politykę opłat za usługi komunikacji miejskiej (Grzelec, Kołodziejski, Wyszomirski, 2015). Powstały więc niespójne taryfy o odmiennych wartościach i rodzajach bile-

tów, okresach ich ważności. Istotny wpływ na pogłębienie procesu dezintegracji taryfowej było wprowadzenie w Gdańsku taryfy czasowej (w pozostałym obszarze aglomeracji, gminy pozostały przy taryfie jednoprzjazdowej). Powołany do życia związek komunikacyjnych całej aglomeracji nie przejął roli organizatora, w głównej mierze przez różnice w poglądach samorządów co do głębokości i sposobów integracji komunikacyjnej. Dodatkowo na obszarze metropolitalnym istotną rolę odgrywa kolej miejska, początkowo linia zarządzana przez PKP SKM w Trójmieście, a od 2015 r. także Pomorska Kolej Metropolitalna, na której PKP SKM w Trójmieście pełno rolę przewoźnika. W obu przypadkach zastosowano odmienną taryfę od istniejących w komunikacji miejskiej tj. klasyczną taryfę kolejową – odcinkową (por. ryc. 2).

Ryc. 2. Przebieg linii kolejowych z zasięgiem obowiązywania taryf na tle Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot



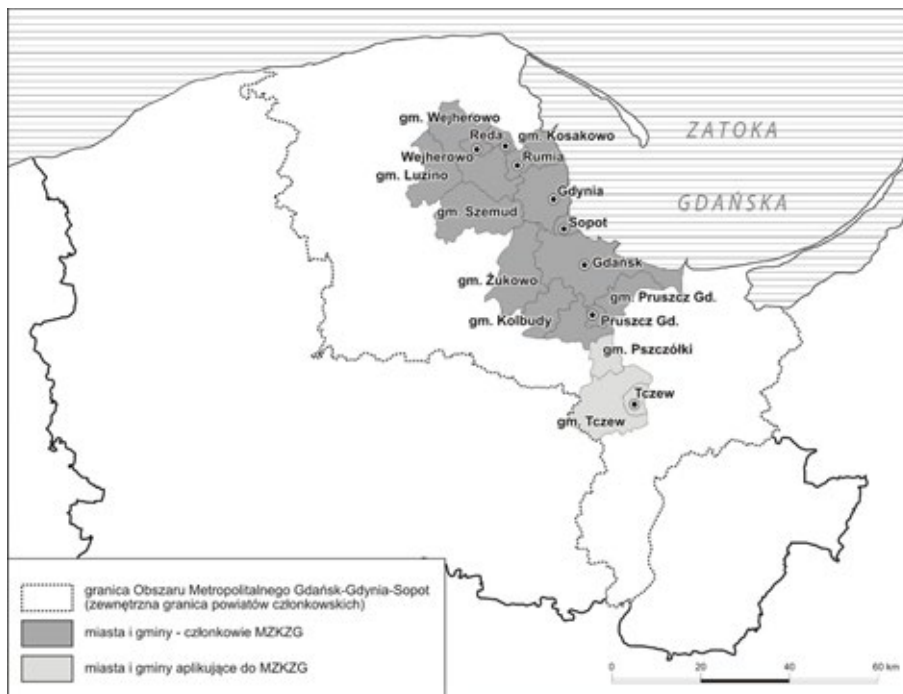
Źródło: opracowanie własne

Istotną rolę w integrowaniu transportu miejskiego powinno ograć MZKZG. Dotychczas jego rola sprowadzona została do wprowadzenia biletów metropolitalnych, pełnienia funkcji podmiotu rozliczającego biletów metropolitalne, pełnienia funkcji podmiotu rozliczającego przychody z tych biletów i inicjującego działania w zakresie unifikacji obowiązujących taryf oraz określonych rozwiązań funkcjonalnych (Grzelec, Kołodziejski, Wyszomirski, 2015). Na ryc. 3 zilustrowano zasięg funkcjonowania MZKZG na tle granic Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Z prostej obserwacji wynika, że oba zasięgi się nie pokrywają, co może ponownie skutkować problemami z integracją na poziomie całej metropolii.

Skutecznym, ale niedostatecznie dostępnym i popularnym narzędziem integrującym transport miejski w aglomeracji gdańskiej są wprowadzone w grudniu

2007 r. bilety metropolitalne. Jest to o tyle interesujący przykład integracji, że z sukcesem wprowadzono nowy rodzaj biletów w warunkach odrębnych taryf różnych organizatorów. Bilety metropolitalne zostały wprowadzone w trzech wariantach, różniących się zakresem usług transportu zbiorowego. Taryf metropolitalna przewiduje bilety: metropolitalne (dzięki którym można skorzystać z przejazdów wszystkich organizatorów, tj. ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, MZK Wejherowo oraz PKM i PKP SKM w Trójmieście, a także Polregio (dawniej jako Przewozy Regionalne) na obszarze od Luzina do stacji Cieplewo oraz od stacji Babi Dół do stacji Gdynia Główna. Następnym rodzajem biletów to taryfa kolejowo-komunalna, która uprawnia do korzystania z usług wybranego organizatora transportu miejskiego oraz kolei. Trzecia taryfa – komunalna umożliwia skorzystanie z przejazdów pojazdami trzech organizatorów komunikacji miejskiej (ZTM,

Ryc. 3. Członkowie Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej



Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej

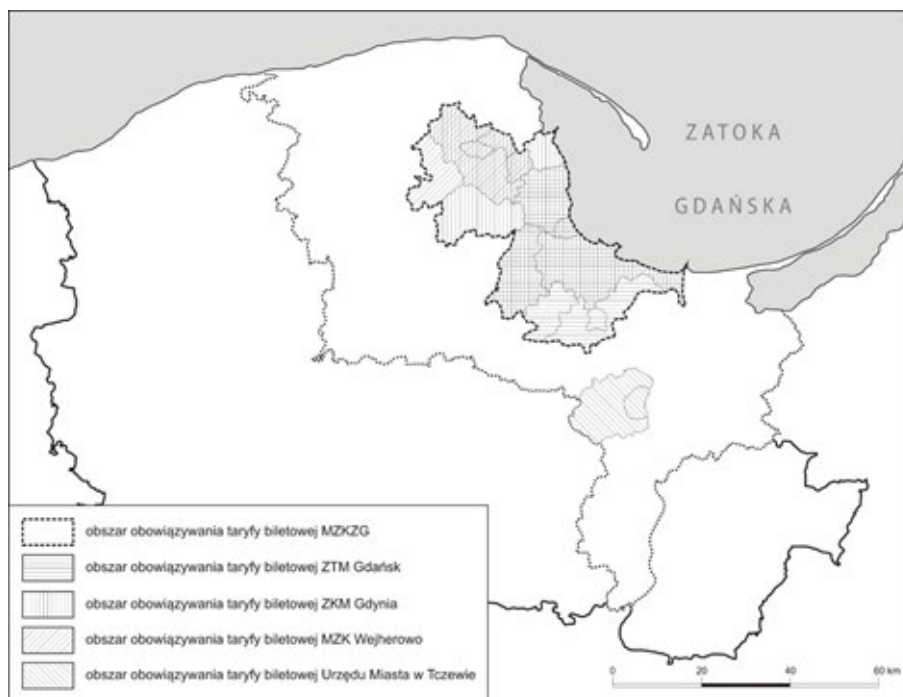
ZKM i MZK). Na rycinie 4 zaznaczono wszystkie rodzaje taryf obowiązujących w obszarze funkcjonowania MZKZG, ukazując proces integracji organizatorów transportu miejskiego przez funkcjonowanie biletów taryfy metropolitalnej.

DEZINTEGRACJA FUNKCJONALNA TRANSPORTU MIEJSKIEGO

Procesem towarzyszącym dezintegracji taryfowej w aglomeracji gdańskiej jest także dezintegracja funkcjonalna, rozumiana jako odmiennosc wizerunkowa taboru komunikacyjnego i informacji pasażerskiej. Wydaje się, że bez względu na sposób organizacji transportu miejskiego w gminach aglomeracji gdańskiej ta kwestia jest stosunkowo najłatwiejsza do rozwiązania i zależna wyłącznie od decyzji politycznych, a mimo to dotychczas nie została rozwiązana.

Biorąc za przykład miasta ze zintegrowaną na dużym obszarze komunikacją publiczną np. Warszawę, Berlin czy Sztokholm zachodzi tam także regulacja wizerunkowa wynikająca z dwóch powodów. Pierwszy z nich dotyczy komunikowania się z pasażerami, jednakowo pomalowane pojazdy na obszarze całej aglomeracji przemawiają do świadomości społeczeństwa i sygnalizują, że dany pojazd to element transportu miejskiego aglomeracji, w którym pasażer spotka mniej więcej jednakowy poziom usług, tę samą taryfę itp. Drugi powód dotyczy organizacji transportu. Jednakowe barwy pojazdów komunikacji miejskiej ograniczają koszty funkcjonowania przewoźników, a tym samym umożliwiają mu korzystanie z tych samych pojazdów w różnych obszarach aglomeracji nawet w przypadku braku integracji taryfowej przy wielu organizatorach transportu tak jak ma to miejsce w Trójmieście. Poza kwestią wizerunku

Ryc. 4. Zasięgi obowiązywania taryf lokalnych zarządów transportu w ramach Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot



Źródło: opracowanie własne

zewnętrznego pojazdów takie samo odniesienie jest do informacji pasażerskiej, w tym rozkładów jazdy, komunikatów, schematów tras.

W aglomeracji gdańskiej dotychczasowe doświadczenia w zakresie integracji funkcjonalnej są niewielkie. Wśród wprowadzonych zasad, które należy ocenić pozytywnie jest brak duplikowania numerów linii komunikacyjnych w Gdańsku, Gdyni i Sopocie, aczkolwiek ta zasada nie dotyczy już pozostałych gmin na obszarze aglomeracji. Pozostałe kwestie pozostają w gestii organizatorów i samorządów, co w konsekwencji doprowadziło do sytuacji, że pasażerowie odbywający podróż np. z Gdańska do Gdyni lub Wejherowa napotykać w trakcie podróży na wiele rodzajów informacji pasażerskiej i pojazdy niejednorodnie pomalowane. Ilustrując to zjawisko jeden z przewoźników świadczących usługi w różnych obszarach aglomeracji na zlecenie ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo (Gryf Kartuzy) operuje pojazdami w trzech różnych barwach bez możliwości ich podmiany na inne w sytuacjach awaryjnych.

Ze względu na lokalną tożsamość i nawiązanie kolorami pojazdów komunikacji do barw miast najprostszą drogą likwidacji tej dysfunkcji funkcjonalnej jest wprowadzenie jednolitego schematu malowania dla całej aglomeracji, który nawiązywałby do całego regionu np. Kaszub. Rozważyć należałoby także możliwość pozostawienia w indywidualnych barwach tramwajów i trolejbusów, których sieci połączeń dotyczą jednej, maksymalnie dwóch jednostek administracyjnych, co obniżyłoby koszty zmian wizerunku.

Jako pewną próbę integracji wizerunkowej należy ocenić działania władz samorządu województwa pomorskiego, które podjęły decyzję o biało-czerwono-szarym schemacie malowania składów kolejowych należących do samorządu, w tym kursujących po linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Niestety w ślad za tym rozwiązaniem nie poszły decyzje PKP SKM w Trójmieście (choć jest przewoźnikiem na linii PKM!) i na drugiej linii kolejowej wprowadzono dwie nowe jednostki w zmodernizowanym schema-

cie dotychczasowego malowania funkcjonującego u tego przewoźnika (żółto-niebieskim).

PODSUMOWANIE

Integracja transportu miejskiego ma szczególne znaczenie w obszarach silnie powiązanych funkcjonalnie. Trójmiasto, a także szerszy obszar aglomeracyjny Gdańska wykazuje bardzo bliskie powiązania co przejawia się codzienną mobilnością mieszkańców. Integracja taryfowa, a w przyszłości także funkcjonalna, stanowią ważny element wspierający mobilność mieszkańców aglomeracji, ułatwiający funkcjonowanie całego obszaru za sprawą przeniesienia ciężaru codziennych dojazdów do pracy, miejsc nauki itp. z transportu indywidualnego na zbiorowy.

Brak wspólnej, prostej i czytelnej taryfy komunikacyjnej we wszystkich gminach obszaru metropolitalnego oraz obowiązujących na dwóch liniach kolei miejskiej nie prowadzi do integracji i nie zachęca do korzystania z multimodalnych dojazdów (Łada, 2015).

Jak zauważają Grzelec, Kołodziejki i Wyszomirski (2015) problematyka integracji taryfowej miejskiego transportu zbiorowego dotyczy powiązanych ze sobą obszarów, obsługiwanych jednocześnie przez co najmniej dwóch organizatorów, gdy ich oferty są względem sieci substytucyjne i komplementarne. Obszar aglomeracji gdańskiej spełnia te przesłanki. Wprowadzenie spójnego systemu biletowo-taryfowego prowadzi do zwiększenia zainteresowania transportem miejskim wśród mieszkańców. Integracja taryfowa może mieć zróżnicowany zakres, ale działania powinny zmierzać do jak najgłębszej integracji w tym zakresie.

Poza wprowadzeniem taryfy metropolitalnej, za którą odpowiada MZKZG nie poszerzono integracji o kolejne elementy. Nałożenie na siebie dość skomplikowanych systemów (w Gdańsku taryfa czasowa z odstępstwami, w Gdyni taryfa jednoprzejazdowa z odstępstwami, na liniach kolejowych taryfa odcinkowa) może pogłębiać niechęć mieszkańców do

transportu, ale także turystów, którzy w przypadku Trójmiasta stanowią ważnych użytkowników transportu w okresie letnich wakacji. Przykładem szczególnie jest Sopot, który nie posiada własnego podmiotu organizującego transport, ani przewoźników. Jednak jako ważna destynacja turystyczna, odwiedzany przez setki tysięcy osób w lipcu i sierpniu może mieć szczególnie trudne doświadczenia w zakresie braku integracji. Za sprawą podziału obsługi komunikacyjnej Sopotu na część obsługiwaną przez ZTM w Gdańsku i część obsługiwaną przez ZKM

w Gdyni na jednym przystanku komunikacji miejskiej spotykają się dwa pojazdy odmiennie pomalowane, o odmiennych taryfach biletowych. Na tym samym przystanku można odnaleźć rozkłady jazdy i informacje taryfowe o odmiennym wyglądzie.

Należy mieć nadzieję, że zawiązanie wspólnego stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot będzie sprzyjał integracji taryfowo-biletowej. Wpływ na ten proces powinny mieć także środki unijne, które ułatwią sfinansowanie całego procesu.

LITERATURA

Czepczyński M. (2014). *The Making of the Gdańsk Metropolitan Region. Local Discourses of Identities, Powers, and Hopes*. *Quaestiones Geographicae*, 33(4), 57-66.

Grzelec K. (2009). *Wybrane aspekty integracji transportu miejskiego w metropolii Zatoki Gdańskiej jako instrumentu polityki transportowej zrównoważonego rozwoju na obszarach zurbanizowanych*, *Transport Miejski i Regionalny*, 7-8, 23-26.

Grzelec K., Kołodziejski H. (2008). *Proces integracji transportu miejskiego w Metropolii Zatoki Gdańskiej*, *Transport Miejski i Regionalny*, 4, 9-12.

Grzelec K., Kołodziejski H., Wyszomirski O. (2015). *Koncepcja integracji taryfowej transportu zbiorowego w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta*. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomika Transportu i Logistyka*, 57, 133-210.

Kołodziejski H. (2014). *Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni jako uczestnik integracji taryfowo-biletowej w Metropolii Zatoki Gdańskiej*, *Transport Miejski i Regionalny*, 4, 46-52.

Kołodziejski H., Pastucha E. (2009). *Wprowadzenie zintegrowanych biletów na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej*, *Transport Miejski i Regionalny*, 5, 30-35.

Kołodziejski H., Wyszomirski O. (2004). *Bariery w integracji zbiorowego lokalnego transportu z regionalnym*, *Transport Miejski i Regionalny*, 10, 2-6.

Kołodziejski H., Wyszomirski O. (2009). *Proekologiczne rozwiązania w kierunku zrównoważonego rozwoju transportu miejskiego na przykładzie metropolii Zatoki Gdańskiej*, *Transport Miejski i Regionalny*, 7-8, 33-38.

Kołodziejski H., Wyszomirski O. (2012). *Finansowanie zintegrowanych systemów taryfowo biletowych na przykładzie Metropolii Zatoki Gdańskiej*, *TTS Technika Transportu Miejskiego*, 11-12, 74-80.

Kopeć K. (2015). *Pomorska Kolej Metropolitalna jako nowy element kształtowania komunikacji w aglomeracji gdańskiej*, *Logistyka*, 3, 5205-5215.

Kopeć K. (2016). *Kształtowanie systemu transportowego miasta w celu osiągnięcia wysokiej jakości życia mieszkańców. Autobusy: Technika, Eksploatacja*, *Systemy Transportowe*, 12, 665-669.

Łada M. (2015). *Integracja taryfowa w obszarach metropolitalnych jako istotny element kształtowania oferty transportu zbiorowego*, *Transport Miejski i Regionalny*, 11, 26-31.

Sońta W. (2012). *Zmiany organizacyjno-prawne przedsiębiorstw transportu miejskiego*,

Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, nr 12, s. 28-32.

Szmytkowska M. (2014). *Potencjał trójmiejskiej przestrzeni metropolitalnej – pola integracji i dezintegracji*. *Studia Miejskie*, 13, 27-36.

Tarkowski M., Palmowski T., Kopeć K., Wendt J. (2016). *Gdynia w Unii Europejskiej. Konkurencyjność gospodarki*. Gdańsk – Pelplin: Wydawnictwo Bernardinum.

Wyszomirski O., 1996, *Restrukturyzacja komunikacji miejskiej w Polsce. Zakres, założenia i efekty*, *Transport Miejski*, nr 8, s. 10-14

Wyszomirski O., 2010, *Restrukturyzacja transportu zbiorowego w Polsce w latach 1990-2010*, *Transport Miejski i Regionalny*, nr 5, s. 7-12

Wyszomirski O., 2012, *Dwadzieścia lat funkcjonowania Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni*, *Transport Miejski i Regionalny*, nr 8, s. 4-12.