



INTEGRACJA TARYFOWO-BILETOWA TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE METROPOLITALNEGO ZWIĄZKU KOMUNIKACYJNEGO ZATOKI GDAŃSKIEJ

Dr Kamil Bujak, Metropolitalny Związek
Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej

**XVII Konferencja Naukowo-Techniczna „Zintegrowany transport publiczny w
obsłudze miast i regionów” PublicTrans 2023
Zakopane, 25-27 października 2023 r.**

Organizatorzy transportu zbiorowego w Metropolii Zatoki Gdańskiej

**Transport zbiorowy na obszarze
metropolitalnym organizowany jest
przez:**

- Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku,
- Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni,
- Urząd Miejski w Wejherowie,
- Samorząd województwa pomorskiego
(dotyczy przewozów kolejowych).



Organizatorzy transportu zbiorowego w Metropolii Zatoki Gdańskiej (1/4)

Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku

- ZTM organizuje przewozy na terenie miasta Gdańska i 5 gmin ościennych.
- Środki transportu: autobusy, tramwaje.
- 2 operatorów:
 - Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o.o. (operator komunalny, autobusy, tramwaje),
 - BP Tour (operator prywatny, autobusy).

Praca eksploatacyjna w 2022 r.:

33 286 024 wozokilometrów.



Organizatorzy transportu zbiorowego w Metropolii Zatoki Gdańskiej (2/4)

Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni

➤ Organizuje przewozy na terenie miasta Gdyni i 8 gmin ościennych.

➤ Środki transportu: autobusy i trolejbusy.

➤ 7 operatorów:

- Przedsiębiorstwo Komunikacji

Trolejbusowej Sp. z o.o. –

operator komunalny (trolejbusy),

- Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej

Sp. z o.o. oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji

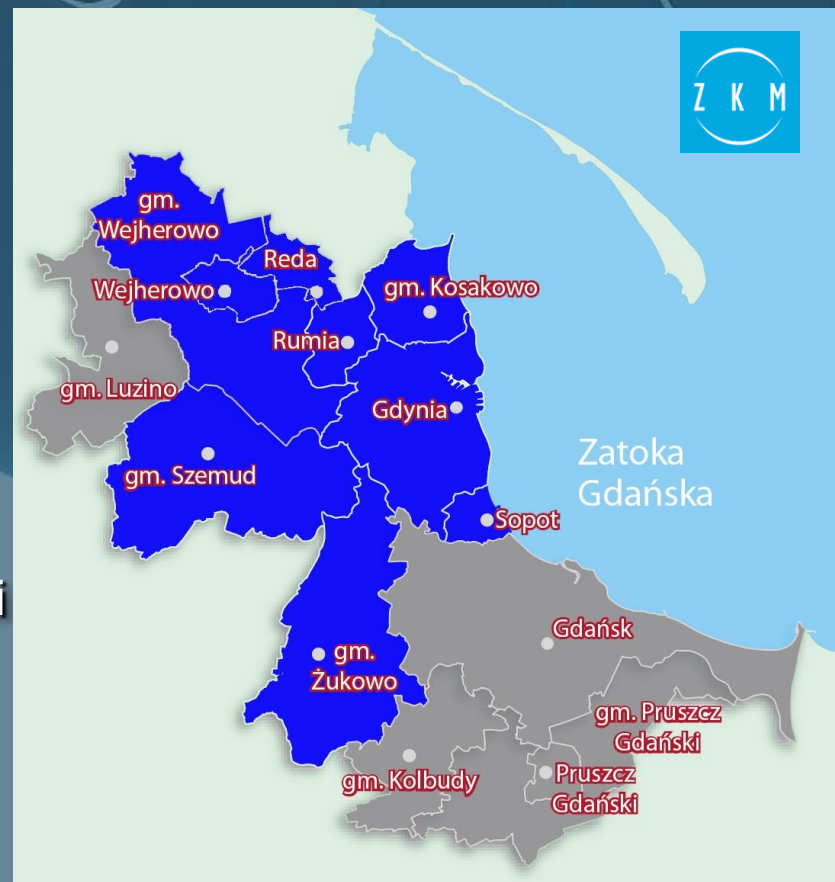
Autobusowej Sp. z o.o. – operatorzy komunalni

(autobusy),

- Irex-3, PKS Gdynia, BP Tour, P.A. Gryf

– operatorzy prywatni (autobusy).

Praca eksploatacyjna w 2022 r.: 19 420 045 wozokilometrów.



Organizatorzy transportu zbiorowego w Metropolii Zatoki Gdańskiej (3/4)

Urząd Miejski w Wejherowie

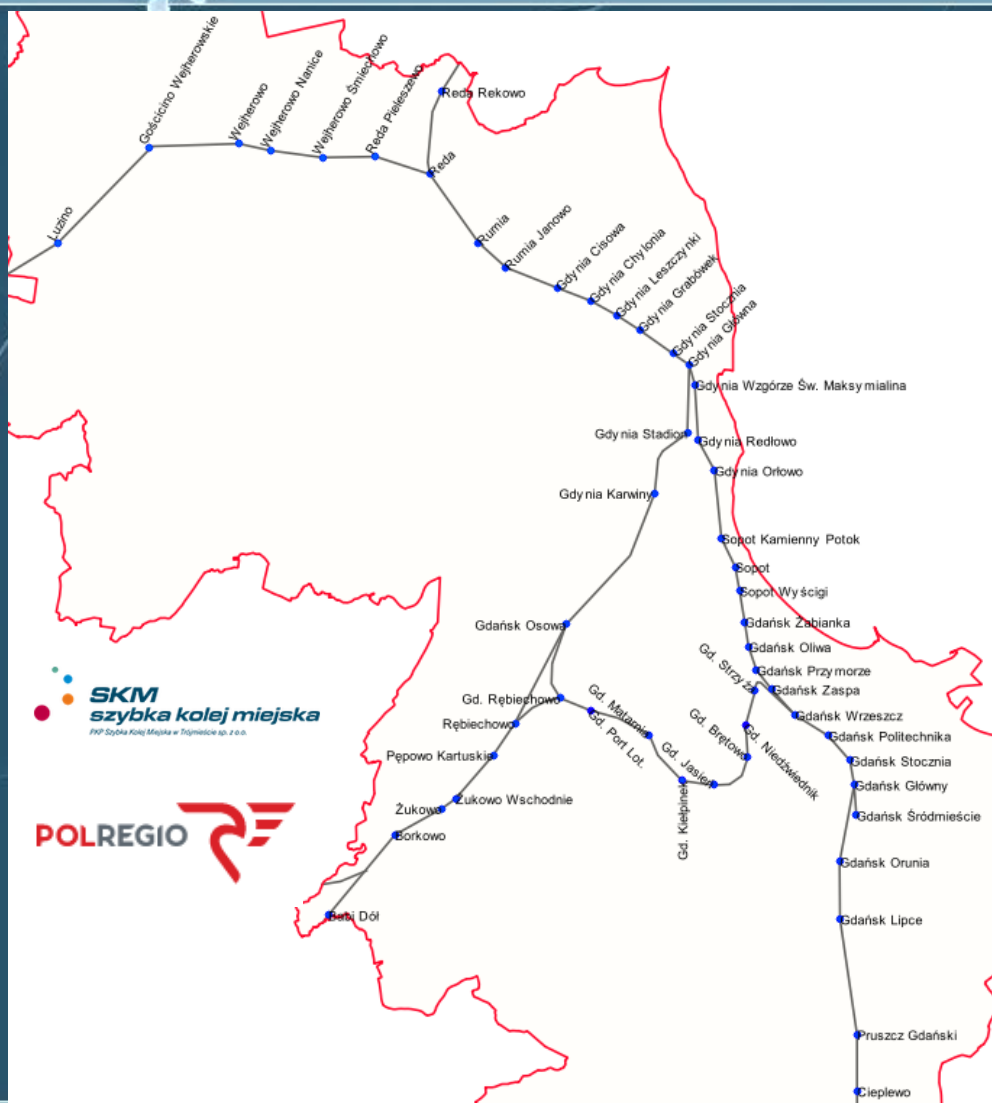
- Wejherowska komunikacja miejska obsługuje obszar miasta Wejherowa oraz 4 gmin ościennych.
- Środki transportu: autobusy.
- Operatorem komunalnym świadczącym usługi na rzecz miasta jest Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o.
- Wybrane zadania obsługują przewoźnicy prywatni: PKS Gdynia i P.A. Gryf.



Praca eksploatacyjna w 2022 r.: 2 338 347 wozokilometrów.

Organizatorzy transportu zbiorowego w Metropolii Zatoki Gdańskiej (4/4)

Samorząd Województwa Pomorskiego



➤ Połączenia obsługiwane przez PKP Szybka Kolej Miejska:

- Gdańsk Śródmieście – Wejherowo – Lębork

➤ Połączenia obsługiwane przez POLREGIO :

- Gdańsk Wrzeszcz – Gdynia Główna
(przez Gdańsk Port Lotniczy – po linii PKM),
Połączenia regionalne, wykraczające poza
obszar Związku, np.:
- Bydgoszcz – Gdynia,
- Słupsk – Elbląg,
- Gdynia – Hel.



Proces integracji komunikacji miejskiej w Metropolii Zatoki Gdańskiej

- 1989 r.: podział Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Gdańsku na cztery przedsiębiorstwa komunikacyjne: w Gdańsku, Gdyni, Tczewie i Starogardzie Gdańskim.
- 1991 r.: z przedsiębiorstwa w Gdyni wyodrębniono zakład w Wejherowie.
- 1991 r.: próba powołania związku komunalnego Gdańska, Gdyni i Sopotu oraz organizacji na jego szczeblu aglomeracyjnego zarządu transportu.
- 2003 r.: powołanie Rady Metropolitalnej przez gminy tworzące metropolię.
- 2004 r.: stworzenie projektu integracji taryfowo – biletowej.
- 2004 – 2007 r.: prace nad statutem Związku.
- 2007 r.: wpisanie Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego do rejestru związków międzygminnych.

Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej

- Utworzony w 2007 r. przez 13 gmin (obecnie: 14 członków).
- 1 118 593 mieszkańców.
- Siedzibą Związku jest Gdańsk.





Statutowe zadania MZKZG (1/2)

Zadania szczegółowe:

- emitowanie i dystrybucja 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,
- badania rynku, prognozowanie i planowanie publicznego transportu zbiorowego,
- promowanie publicznego transportu zbiorowego.



Statutowe zadania MZKZG (2/2)

Zadania MZKZG w kolejnym etapie jego funkcjonowania, zapisane w pierwszym statucie:

- uchwalać taryf i przepisów porządkowych,
- dystrybucja i kontrola biletów,
- promocja usług,
- zatrudnianie przewoźników,
- nadzór, regulacja i kontrola ruchu,
- utrzymywanie przystanków, pętli i węzłów integracyjnych,
- określanie poziomu dotacji do działalności Związku.

Zadania te wykreślone zostały ze statutu Związku w 2013 r.



Oferta krótkookresowych biletów metropolitalnych

BILETY JEDNOPRZEJAZDOWE	N	U
ZTM Gdańsk+ ZKM Gdyni + MZK Wejherowo	4,8 zł	2,4 zł

BILETY 75-MINUTOWE	N	U
ZTM Gdańsk + ZKM Gdynia + MZK Wejherowo	6 zł	3 zł

BILETY 24-GODZINNE	N	U
ZTM Gdańsk + ZKM Gdynia + MZK Wejherowo	24 zł	12 zł
ZTM Gdańsk + KOLEJ	30 zł	15 zł
ZKM Gdynia + KOLEJ	30 zł	15 zł
MZK Wejherowo + KOLEJ	30 zł	15 zł
ZTM Gdańsk + ZKM Gdynia + MZK Wejherowo + KOLEJ	34 zł	17 zł

BILETY 72-GODZINNE	N	U
ZTM Gdańsk + ZKM Gdynia + MZK Wejherowo	48 zł	24 zł
ZTM Gdańsk + ZKM Gdynia + MZK Wejherowo + KOLEJ	68 zł	34 zł

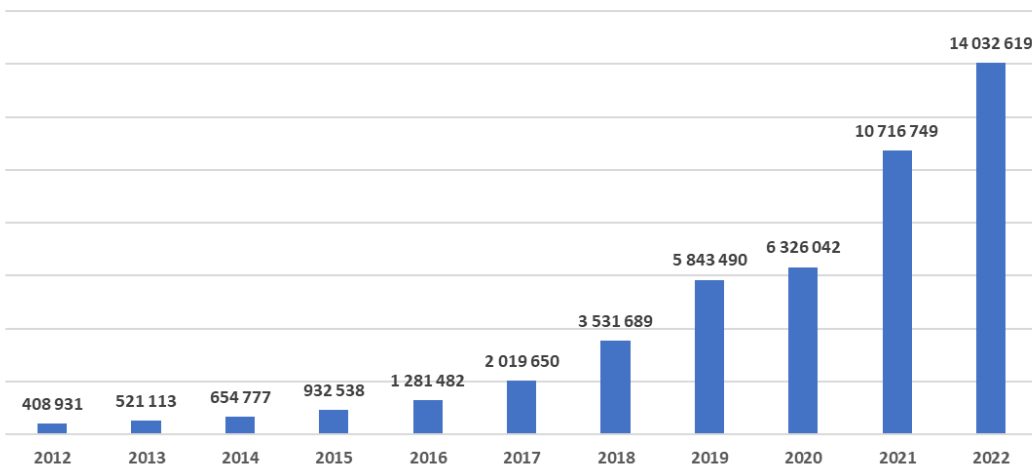
Oferta miesięcznych biletów metropolitalnych łączonych obejmujących komunikację miejską i kolej

Bilety ŁĄCZONE miesięczne	Razem normalny*	Część MZKZG	Część kolejowa
Gdańsk-Sopot albo Gdynia-Sopot	190 zł	80 zł	110 zł
Sieciowy jednego organizatora ZTM w Gdańsku + KOLEJ lub ZKM w Gdyni + KOLEJ lub MZK Wejherowo + KOLEJ	250 zł	86 zł	164 zł
Na cały obszar MZKZG ZTM w Gdańsku + ZKM w Gdyni + MZK Wejherowo + KOLEJ	270 zł	106 zł	164 zł

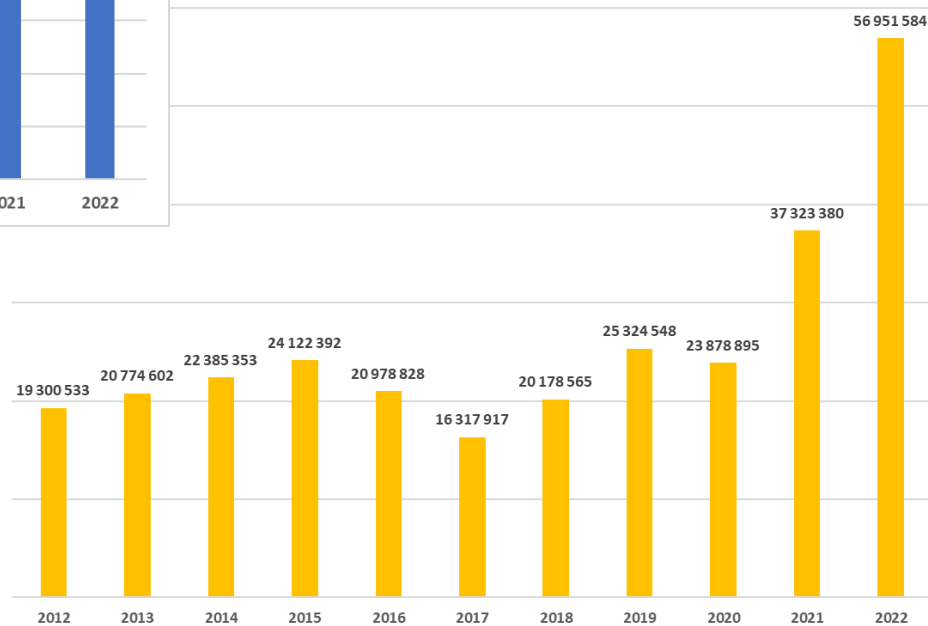
***Bilety ulgowe** przysługują odpowiednio wg uprawnień MZKZG oraz ulg kolejowych

Wyniki ze sprzedaży biletów metropolitalnych w latach 2012-2022

Sprzedaż biletów metropolitalnych w szt.



Przychody ze sprzedaży biletów metropolitalnych w zł





Wybrane wyniki badań marketingowych

- Przed wprowadzeniem biletów metropolitalnych, pasażerowie kupujący obecnie bilety metropolitalne **normalne** kupowali:
 - dwa bilety okresowe – organizatora komunalnego i kolejowego, tj. ZTM w Gdańsku i SKM lub ZKM w Gdyni i SKM (56% osób),
 - trzy bilety okresowe – ZTM, ZKM i SKM (18% osób),
 - wyłącznie bilet okresowy ZKM w Gdyni (12% osób),
 - wyłącznie bilet okresowy ZTM w Gdańsku (10% osób),
 - 4% osób kupujących obecnie bilet metropolitalny normalny, przed jego wprowadzeniem nie kupowało żadnych biletów okresowych.
- Przyczyny kupowania biletów metropolitalnych:
 - większy zakres obowiązywania (39%),
 - korzystna cena (34%),
 - uproszczenie korzystania z komunikacji miejskiej (jeden bilet zamiast dwóch, trzech) (26%),
 - inne (1%).



Kierunki rozwoju integracji transportu pasażerskiego w Metropolii Zatoki Gdańskiej

- Utworzenie na szczeblu MZKZG Zarządu Transportu Metropolitalnego, realizującego wszystkie funkcje organizatorskie.
- Wydzielenie w ramach struktury Zarządu Transportu Metropolitalnego terenowych jednostek organizacyjnych w Gdańsku, Gdyni i Wejherowie, posiadających autonomię w zakresie układania rozkładów jazdy, kontraktowania i kontrolowania operatorów oraz utrzymywania infrastruktury.
- Przeniesienie na szczebel ponadlokalny zadania emisji, sprzedaży i kontroli biletów, realizacji badań marketingowych oraz promocji.
- Utworzenie na szczeblu związku powiatowo-gminnego Zarządu Transportu Regionalnego, będącego organizatorem autobusowej komunikacji regionalnej.
- Określenie przez Zarząd Transportu Metropolitalnego, Zarząd Transportu Regionalnego i Pomorski Urząd Marszałkowski, na podstawie porozumień, zakresu integracji transportu pasażerskiego w metropolii.



Bariery integracji komunikacji miejskiej z transportem kolejowym i autobusowym regionalnym na obszarze MZKZG

1. Bariery prawne.

- Brak zapisów ułatwiających integracją w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.
- Zróżnicowany zakres ulg i grup osób uprawnionych do przejazdów ulgowych w komunikacji miejskiej, transporcie kolejowym i autobusowym regionalnym.

2. Bariery polityczne.

- Brak wsparcia finansowego rządu dla samorządów, które chcą tworzyć zintegrowane systemy taryfowo-biletowe.

3. Bariery ekonomiczne.

- Brak ustawy metropolitalnej dla województwa pomorskiego.
- Brak objęcia dofinansowaniem z FRPA linii komunikacji miejskiej na terenach podmiejskich.



Dziękuję za uwagę

k.bujak@mzkzg.org