ZESZYTY NAUKOWE POLITECHNIKI ŚLĄSKIEJ 2004
Seria: TRANSPORT z. 52 Nr kol. 1621

Katarzyna HEBEL[1], Olgierd WYSZOMIRSKI[2]

UWARUNKOWANIA INTEGRACJI TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO NA OBSZARACH ZURBANIZOWANYCH NA PRZYKŁADZIE AGLOMERACJI GDAŃSKIEJ

Streszczenie. W artykule identyfikuje się dwa uwarunkowania integracji transportu pasażerskiego na obszarach zurbanizowanych, które następnie zostały przedstawione na przykładzie aglomeracji gdańskiej. Podstawą rozważań dotyczących aglomeracji gdańskiej są badania marketingowe przeprowadzone wśród mieszkańców 5 gmin oraz wśród władz publicznych 10 gmin tego obszaru. Pierwsze z tych badań przeprowadzono w latach 1996-2003 metodą wywiadu bezpośredniego, pogłębionego ustrukturyzowanego w domach mieszkańców. Badania władz publicznych przeprowadzono w 2003 r. metodą ankiety.

PASSENGER TRANSPORT IN THE URBANIZED AREAS INTEGRATION DETERMINANTS BASED ON THE EXAMPLE OF THE GDANSK AGGLOMERATION

Summary. In the article two determinants of passengers transport integration in the urbanized areas are distinguished. Then they are examined on the example of the Gdansk agglomeration on the base of marketing research carried on among the inhabitants of 5 gminas and among the public authorities of 10 gminas. The marketing research among inhabitants were carried on by interviewing them at homes in the years 1996-2003. The marketing research among the public authorities were carried on by guestionnaring them in 2003.

WPROWADZENIE

Transport pasażerski na obszarach zurbanizowanych powinien być zorganizowany i zarządzany w sposób zapewniający łatwe i atrakcyjne korzystanie z jego usług. W tym celu musi on być zintegrowany podmiotowo i gałęziowo. Do podstawowych uwarunkowań integracji transportu pasażerskiego na obszarach zurbanizowanych można zaliczyć:

- rynkowe, wynikające z cech popytu;
- polityczne, związane ze skłonnościami władz publicznych odpowiedzialnych za transport publiczny w jednostkach samorządu terytorialnego do podejmowania określonych działań.

Popyt na usługi transportu pasażerskiego charakteryzuje się określonymi cechami, determinowanymi specyfiką potrzeb przewozowych. Z cech tych wynikają konkretne wymagania jakościowe dotyczące usług komunikacyjnych. Wymaganiami tymi są postulaty przewozowe i związane z nimi oczekiwania dotyczące parametrów usług komunikacyjnych.

[1] Wydział Ekonomiczny, Uniwersytet Gdański, ul. Armii Krajowej 119/121, Sopot, tel /fax (+48 58) 5515645
[2] Wydział Ekonomiczny, Uniwersytet Gdański, ul. Armii Krajowej 119/121, Sopot, tel /fax (+48 58) 5515645

Powinny one być na bieżąco badane pod kątem zapewnienia możliwości kształtowania oferty przewozowej.

Transport pasażerski na obszarach zurbanizowanych ma charakter użyteczności publicznej. Władze publiczne muszą więc odpowiadać za jego jakość, podejmując określone działania sterujące i regulacyjne. To właśnie ze strony władz publicznych powinna wypływać inicjatywa integracji transportu pasażerskiego pod kątem zapewnienia standardu usług odpowiadającego oczekiwaniom pasażerów. Poszczególne władze publiczne, dążąc do integracji, mogą jednak mieć różny punkt widzenia w kwestii szczegółowych celów i sposobów ich osiągnięcia.

Jednym z obszarów zurbanizowanych, na którym występuje pilna potrzeba integracji transportu pasażerskiego, jest aglomeracja gdańska. Skuteczne przeprowadzenie integracji na tym obszarze wymaga rozpoznania jej uwarunkowań.

1. METODOLOGIA BADAŃ

Uwarunkowania rynkowe integracji transportu pasażerskiego w aglomeracji gdańskiej zbadano prowadząc w ramach działalności Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni w latach 1996-2003 badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców. Badania te zrealizowano metodą wywiadu bezpośredniego ustrukturyzowanego w domach mieszkańców w wieku 16-75 lat w następujących gminach i latach na próbach o określonej liczebności i udziale w populacji:

- w Gdyni w 1996 r., na próbie 1962 mieszkańców stanowiących 1% populacji generalnej, w 1998 r. na próbie 1952 mieszkańców (1% populacji), w 2000 r. na próbie 2001 mieszkańców (1% populacji) i w 2002 r. na próbie 1982 mieszkańców (1% populacji);
- w Sopocie w 1997 r. na próbie 668 mieszkańców stanowiących 2% populacji, 1999 r. na próbie 479 mieszkańców (1,5%populacji), 2001 r. na próbie 641 mieszkańców (1,5% populacji), 2001 r. i w 2003 r. na próbie 658 mieszkańców (2% populacji);
- w Rumi w 1997 r. na próbie 635 mieszkańców stanowiących 2% populacji, w 2001 r. na próbie 665 mieszkańców (2%populacji);
- w Kosakowie w 1997 r. na próbie 109 mieszkańców stanowiących 3% populacji i 2003 r.na próbie 245 mieszkańców (5%);
- w Żukowie w 1997 r. na próbie 110 mieszkańców stanowiących 3% populacji.

Uwarunkowania polityczne integracji transportu w aglomeracji gdańskiej zbadano przeprowadzając w ramach działalności Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego badanie skłonności gmin do przedmiotowej integracji. Badanie zrealizowano w 2003 r. metodą ankiety, której kwestionariusze zostały wypełnione w 10 gminach tworzących aglomerację gdańską i podpisane przez ich prezydentów, wójtów lub burmistrzów.

2. UWARUNKOWANIA RYNKOWE INTEGRACJI TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO W AGLOMERACJI GDAŃSKIEJ

Badanie rynkowych uwarunkowań integracji transportu pasażerskiego w aglomeracji gdańskiej rozpoczęto od ustalenia rangi postulatów przewozowych zgłaszanych przez mieszkańców.

W tablicy 1 przedstawiono trzy najważniejsze postulaty przewozowe zgłaszane wobec komunikacji miejskiej przez mieszkańców Gdyni, Sopotu, Rumi, Kosakowa i Żukowa w latach 1996-2003. Z danych w tej tablicy wynika, że podstawowymi postulatami przewozowymi są punktualność, częstotliwość i dostępność. Pierwszy z tych postulatów we

wszystkich przedstawionych badaniach znalazł się wśród trzech najważniejszych, pozostałe dwa – w 10 przypadkach na 13 bezpośredniość i niski koszt nie mają już tak istotnego znaczenia, ponieważ do trzech najistotniejszych zostały zaliczone odpowiednio w 4 i 2 przypadkach na 13.

Chcąc zbadać w aglomeracji gdańskiej uwarunkowania rynkowe integracji, na poszczególnych etapach badań marketingowych zadano mieszkańcom szczegółowe pytania dotyczące tego zagadnienia. W badaniach obejmujących Gdynię, Sopot, Rumię, Kosakowo i Żukowo w latach 1996-1998 zapytano respondentów, czy uważają za ważne wprowadzenie wspólnego systemu biletowego w komunikacji miejskiej i SKM. Uzyskane odpowiedzi przedstawiono w tablicy 2.

Tablica 1

Trzy najważniejsze postulaty przewozowe zgłaszane wobec komunikacji miejskiej przez mieszkańców pięciu gmin wchodzących w skład aglomeracji gdańskiej (lata 1996-2003)

Postulat	Gdynia				Sopot				Rumia		Kosakowo		Żukowo
	1996	1998	2000	2002	1997	1999	2001	2003	1997	2001	1997	2003	1997
Bezpośredniość	2	-	-	-	2	-	-	1	-	-	3	-	-
Częstotliwość	3	3	3	3	-	3	3	-	3	3	2	3	-
Dostępność	-	2	2	1	3	1	1	2	2	1	-	-	2
Niski koszt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	3
Punktualność	**1**	**1**	**1**	**2**	**1**	**2**	**2**	**3**	**1**	**2**	**1**	**1**	**1**

Źródło: badania marketingowe UG i ZKM w Gdyni.

Tablica 2

Ważność wprowadzenia wspólnego systemu biletowego w komunikacji miejskiej i SKM w opinii mieszkańców Gdyni, Sopotu, Rumi, Kosakowa i Żukowa (lata 1996-1998)

Miejsce i rok badań	% mieszkańców		
	Tak	Nie	Trudno powiedzieć
Gdynia 1996	59,53	21,20	**19,27**
Gdynia 1998	84,60	8,35	**7,05**
Sopot 1997	83,08	7,93	**8,98**
Rumia 1997	78,74	10,39	**10,87**
Kosakowo 1997	57,80	23,85	**18,35**
Żukowo 1997	**70,91**	**7,27**	**21,82**

Źródło: badania marketingowe UG i ZKM w Gdyni

Z danych w tablicy 2 wynika, że większość mieszkańców uznaje za ważne wprowadzenie wspólnego sytemu biletowego w komunikacji miejskiej i SKM.O ile w Gdyni w 1996 r. ważność badanego przedsięwzięcia uznało 60% mieszkańców, o tyle dwa lata później już 85%.W pozostałych gminach odpowiedzi twierdzącej udzieliło od 58 do 83% mieszkańców. Wydatny wzrost udziału mieszkańców Gdyni dostrzegających ważność wprowadzenia wspólnego systemu biletowego w komunikacji miejskiej i SKM w latach 1996-1998 należy powiązać z nagłośnieniem pod koniec 1996 r. chęci integracji komunikacji miejskiej przez prezydentów Trójmiasta ze szczególnym uwypukleniem integracji biletowej. Udział osób nie uznających ważności wprowadzenia wspólnego biletu i tych, którym trudno było wypowiedzieć się w tej sprawie, ukształtował się prawie we wszystkich badaniach na zbliżonym poziomie.

W ślad za pytaniem dotyczącym ważności wprowadzenia wspólnego biletu w badaniach gdyńskich z 1998 r. zadano pytanie dotyczące zamiaru kupowania takiego biletu. 41% mieszkańców zadeklarowało zakup wspólnego biletu, wobec 44% mieszkańców nie stwierdzających takiego zamiaru. Pozostałe 15% respondentów nie było w stanie się wypowiedzieć.

Dostrzegając potrzebę określenia ceny biletu aglomeracyjnego dla wyrażenia skłonności jego zakupu w badaniach sopockich z lat 2001 i 2003 oraz w badaniach rumskich z 2001 r. i kosakowskich z 2003 r. zapytano o zamiar jego zakupu, gdyby kosztował jako miesięczny: 100 zł normalny i 50 zł ulgowy. Wyniki badań przedstawiono w tablicy 3.

Z danych w tablicy 3 wynika, że w zależności od miejsca i roku badań zdecydowaną chęć zakupu miesięcznego biletu aglomeracyjnego w cenie 100 zł normalny i 50 zł ulgowy wyraziło od 18 do 35% mieszkańców. Uwzględniając jako pozytywne odpowiedzi „raczej tak" można stwierdzić, że zainteresowanie zakupem biletu aglomeracyjnego w podanej cenie wyraziło od 40 do 61% mieszkańców. Odpowiedzi „raczej nie" i „zdecydowanie nie" udzieliło od 34 do 53% mieszkańców. Trudność sformułowania opinii dotyczyła tylko 5-14% respondentów.

Tablica 3

Zamiar zakupu aglomeracyjnego biletu miesięcznego w cenie 100 zł normalny i 50 zł ulgowy przez mieszkańców Sopotu, Rumi i Kosakowa (lata 2001-2003)

Odpowiedź	% mieszkańców			
	Sopot 2001	Sopot 2003	Rumia 2001	**Kosakowo 2003**
Zdecydowanie tak	18,27	35,16	26,18	**32,46**
Raczej tak	21,77	19,08	17,8	**28,07**
Raczej nie	22,69	18,9	11,17	**18,42**
Zdecydowanie nie	29,89	17,31	30,89	**15,79**
Trudno powiedzieć	**7,38**	**9,31**	**13,96**	**5,26**

Źródło: badania marketingowe UG i ZKM w Gdyni

Wspólny bilet jest istotnym, ale nie jedynym elementem przedmiotowej integracji. W badaniach z lat 2000-2003 postanowiono więc ustalić, które z elementów integracji uznają mieszkańcy za najważniejsze.

Tablica 4

Elementy przedmiotowe integracji transportu pasażerskiego w aglomeracji gdańskiej uznane przez mieszkańców za najważniejsze (lata 2000-2003)

Element	% wskazań			
	Gdynia 2003	Sopot 2003	Rumia 2001	Kosakowo 2003
Wspólna taryfa	25,82	34,57	31,79	31,05
Skoordynowane rozkłady jazdy	24,01	28,24	30,37	29,55
Ujednolicona informacja	17,40	11,39	17,95	13,28
Skoordynowana numeracja linii	13,87	9,57	10,30	12,63
Ujednolicone burty pojazdów	11,62	5,07	8,17	4,71
Inne	0,76	0,48	0,36	0,85
Trudno powiedzieć	6,52	9,57	1,03	7,92

Źródło: badania marketingowe UG i ZKM w Gdyni

Z przedstawionych powyżej danych wynika, że równie ważnym elementem integracji co wspólna taryfa są skoordynowane rozkłady jazdy. Na trzecim miejscu znalazła się ujednolicona informacja na przystankach. Relatywnie mniejsze znaczenie mają pozostałe dwa elementy, tj. skoordynowana numeracja linii i ujednolicone barwy pojazdów.

Uznając priorytet taryfy w integracji transportu pasażerskiego zdecydowano się poddać badaniu obowiązujące taryfy opłat w Gdyni, Kosakowie i Sopocie przez pryzmat wad. W przypadku Gdyni w 2002 r. osobno zbadano wady w odniesieniu do biletów jednorazowych i miesięcznych, w przypadku pozostałych gmin w 2003 r. – łącznie obu rodzajów opłat.

Za największą wadę taryfy opłat ZKM w Gdyni w odniesieniu do biletów jednorazowych uznano w 2002 r. w kolejności:

- zróżnicowany poziom opłat w Gdyni, Sopocie i Rumi: 28% wskazań;
- niezróżnicowanie opłat od odległości przejazdu na obszarze miasta: 15% wskazań;
- ponoszenie wyższej opłaty na liniach pospiesznych i nocnych: 14% wskazań.

Prawie co trzeci respondent (30%) nie był w stanie wskazać największej wady taryfy opłat ZKM w Gdyni w odniesieniu do biletów jednorazowych.

Największą wadą taryfy opłat ZKM w Gdyni w odniesieniu do biletów jednorazowych w 2002 r. okazał się:
- brak biletu całodziennego: wg 18% respondentów;
- brak możliwości dopłat na liniach pospiesznych: wg 12% respondentów;
- brak biletów ważnych od wybranego dnia przez 30 dni: wg 7% respondentów.

Podobnie jak w przypadku badań dotyczących biletów jednorazowych co trzeci respondent (33%) nie miał zdania w sprawie największej wady taryfy opłat ZKM w Gdyni w zakresie biletów miesięcznych.

Mieszkańcy Sopotu w 2003 r. za największą wadę taryfy opłat komunikacji w ich mieście uznali w kolejności:
- różny poziom opłat w Sopocie, Gdyni i Gdańsku: 38% wskazań;
- brak biletów całodobowych ważnych na wszystkich liniach: 9% wskazań;
- ponoszenie wyższej opłaty za przejazd z miasta do miasta: 5% wskazań.

Aż 25% respondentów nie wyraziło zdania w badanej kwestii.

Według mieszkańców Kosakowa, największą wadą taryfy opłat ZKM w Gdyni, obowiązującej na obszarze ich gminy i gmin sąsiednich w 2003 r. było:
- ponoszenie wyższej opłaty za przejazd z gminy do gminy: 16% wskazań;
- różny poziom opłat w gminach: 16% wskazań;
- brak biletów całodobowych ważnych na wszystkich liniach: 10% wskazań.

Najwięcej mieszkańców Kosakowa (22%) nie miało zdania na badany temat.

Analizując przedstawione wyniki dotyczące wad obowiązującej taryfy opłat na obszarze wybranych gmin aglomeracji gdańskiej można stwierdzić, że dotyczą one przede wszystkim różnicowania poziomu opłat w przekroju poszczególnych jednostek terytorialnych oraz konieczności ponoszenia dodatkowej opłaty przy przekraczaniu granic tych jednostek. Istotną wadą, która została zlikwidowana z początkiem 2004 r., był brak biletu całodobowego.

Chcąc zbadać siłę odczuwania dezintegracji komunikacji miejskiej w aglomeracji gdańskiej, zadano mieszkańcom Gdyni w 2002 r. pytanie otwarte dotyczące najsłabszej strony gdyńskiej komunikacji miejskiej. Wśród trzech najczęściej wymienianych wad nie znalazła się związana z dezintegracją. Na piątym miejscu pod względem częstotliwości wymieniania zakwalifikowano brak skoordynowania rozkładów jazdy pojazdów komunikacji miejskiej z SKM.

3. UWARUNKOWANIA POLITYCZNE INTEGRACJI TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO W AGLOMERACJI GDAŃSKIEJ

Badając drugie podstawowe uwarunkowanie integracji transportu pasażerskiego w aglomeracji gdańskiej określono skłonność 10 gmin tworzących aglomerację gdańską do przekazania określonych zadań z zakresu komunikacji miejskiej do komunalnego związku gmin jako jednostki zajmującej się komunikacją miejską w skali aglomeracji, która podpisałaby porozumienie integracyjne z Urzędem Marszałkowskim i SKM.

Zadania powyższe to:
- rezygnacja z własnego systemu taryfowego na rzecz wspólnego aglomeracyjnego;
- zwiększenie środków z budżetu na rzecz komunikacji miejskiej w celu osiągnięcia określonych standardów integracyjnych;
- komunalizacja poszczególnych składników majątku SKM.

Wszystkie gminy wyraziły skłonność do rezygnacji z własnego systemu taryfowego na rzecz wspólnego aglomeracyjnego. Z wyjątkiem jednej gminy wszystkie wyraziły wolę przekazania zadań z zakresu organizacji i zarządzania komunikacją miejską do

Komunikacyjnego Związku Komunalnego Gmin, podając jednak różny okres czasu realizacji decyzji (tablica 5).

Niewyrażenie przez jedną z gmin woli przekazania określonych zadań organizacyjno-zarządczych do Związku stanowi barierę możliwości uzyskania pełnych efektów integracyjnych, ze względu na jej położenie i rolę w transporcie pasażerskim w aglomeracji.

Tablica 5

Skłonność gmin tworzących aglomerację gdańską do przekazania zadań z zakresu organizacji komunikacji miejskiej do Komunalnego Związku Komunikacyjnego (2003 r.)*

Zadanie	Gmina									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Przygotowywanie projektów wszystkich opłat obowiązujących na terenie poszczególnych gmin w celu ustanowienia wspólnych opłat na całym obszarze aglomeracji gdańskiej przez KZK	2006	2004	Z chwilą powstania związku	2004	2004	Niezwłocznie w połączeniu ze wspólnym biletem w wersji elektronicznej	2005	Z chwilą powstania związku	2004	2004
Uchwalanie taryf obowiązujących w poszczególnych gminach w celu ustanowienia wspólnej taryfy na całym obszarze aglomeracji gdańskiej	2006	2004	Z chwilą powstania związku	2004	2004	Niezwłocznie w połączeniu ze wspólnym biletem w wersji elektronicznej	2005	Z chwilą powstania związku	2004	2004
Badanie rynku usług komunikacji miejskiej	2006	2004	Z chwilą powstania związku	2004	2004	NIE	2005	Z chwilą powstania związku	2004	2004
Projektowanie sieci komunikacyjnej	2006	2004	Z chwilą powstania związku	2004	2004	NIE	2005	Z chwilą powstania związku	2004	2004
Planowanie przewozów	2006	2004	Z chwilą powstania związku	2004	2004	NIE	2005	Z chwilą powstania związku	2004	2004
Opracowywanie rozkładów jazdy	2006	2004	Z chwilą powstania związku	2004	2004	NIE	2005	Z chwilą powstania związku	2004	2004
Koordynowanie rozkładów jazdy	2006	2004	Z chwilą powstania związku	2004	2004	Niezwłocznie	2005	Z chwilą powstania związku	2004	2004
Wydawanie zezwoleń na obsługę poszczególnych linii	2006	2004	Z chwilą powstania związku	2004	2004	NIE	2005	Z chwilą powstania związku	2004	2004
Dystrybucja biletów za usługi	2006	2004	Z chwilą powstania związku	2004	NIE	NIE	2005	Z chwilą powstania związku	2004	2004
Dysponowanie dotacją do usług komunikacji miejskiej	2006	2004	Z chwilą powstania związku	2004	2004	NIE	2005	Z chwilą powstania związku	2004	2004
Kontraktowanie przewoźników do realizacji zadań przewozowych	2006	2004	Z chwilą powstania związku	2004	2004	NIE	2005	Z chwilą powstania związku	2004	2004
Utrzymywanie przystanków i pętli	2006	2004	Z chwilą powstania związku	2004	2004	NIE	2005	Z chwilą powstania związku	2004	2004
Nadzór, regulacja i kontrola ruchu pojazdów komunikacji miejskiej	2006	2004	Z chwilą powstania związku	2004	2004	NIE	2005	Z chwilą powstania związku	2004	2004
Kontrola biletów i windykacja należności	2006	2004	Z chwilą powstania związku	2004	2004	Od początku roku kalendarzowego	2005	Z chwilą powstania związku	2004	2004
Informacja o usługach komunikacji miejskiej	2006	2004	Z chwilą powstania związku	2004	2004	Zakres i koszt do uzgodnienia niezwłocznie	2005	Z chwilą powstania związku	2004	2004
Promocja usług komunikacji miejskiej	**2006**	**2004**	**Z chwilą powstania związku**	**2004**	**2004**	**niezwłocznie**	**2005**	**Z chwilą powstania związku**	**2004**	2004

*w przypadku pozytywnej decyzji w tabeli podano zadeklarowane okresy wstąpienia

Źródło: badania marketingowe UG przeprowadzone prze H.Kołodziejskiego, M. Wołka, O.Wyszomirskiego.

W tablicy 6 przedstawiono skłonność gmin tworzących aglomerację gdańską do wzrostu finansowania komunikacji miejskiej z ich budżetów w celu osiągnięcia określonych standardów integracyjnych.

Wyniki badań skłonności gmin do zwiększenia finansowania komunikacji miejskiej z ich budżetów w celu osiągnięcia określonych standardów integracyjnych nie są optymistyczne wobec konieczności wydatnego zwiększenia finansowania zintegrowanej komunikacji miejskiej, której usługi miałyby być atrakcyjne dla pasażerów. Tylko dwie gminy podały konkretne kwoty wzrostu finansowania, które w ich przypadku kształtują się na poziomie 10-20% rocznej kwoty dotychczasowej dotacji. Cztery gminy, w tym jedna o ważnym znaczeniu w aglomeracji, ze względu na położenie przy trasie SKM i roli w obsłudze komunikacyjnej, wyraziły brak woli zwiększenia finansowania komunikacji miejskiej ze środków publicznych. Pozostałe cztery gminy nie dały konkretnych odpowiedzi odwołując się do możliwości budżetu czy też do konieczności spełnienia określonych warunków przez zintegrowany system transportu pasażerskiego w aglomeracji gdańskiej

Tablica 6

Skłonność gmin tworzących aglomerację gdańską
do zwiększania finansowania komunikacji miejskiej ze środków budżetowych
w celu osiągnięcia określonych standardów integracyjnych (2003 r.)

Opcja	Gmina									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Możliwa roczna kwota wzrostu dotacji do usług komunikacji miejskiej w celu zapewnienia atrakcyjnej taryfy aglomeracyjnej BEZ SKM (tys. zł)	-	60000	Do ustalenia w trakcie dalszych prac; ale zależna od przyjętych przez KZK zadań	0	TAK	0	0	TAK ale pod warunkiem wzrostu przewozów, proporcjonalnie do wzrostu cen biletów lub pod warunkiemzwiększenia częstotliwości kursów lub wydłużenia tras	NIE	NIE
Możliwa roczna kwota wzostu dotacji do usług komunikacji miejskiej w celu zapewnienia atrakcyjnej taryfy aglomeracyjnej -Z UWZGLĘDNIENIEM SKM (tys. zł)	Wg możliwo -ści budżetu miasta	100000	Do ustalenia w trakcie dalszych prac; ale zależna od przyjętych przez KZK zadań	50000	-	0	-	Konieczne będzie rozpoznanie zapotrzebowania mieszkańców na ten rodzaj przewozów	NIE	NIE
Dodatkowa możliwa roczna kwota wzrostu dotacji do usług transportu publicznego w celu kontraktowania usług SKM zamawianych przez KZK	**Do negocja - cji**	**Wg klucza KZK**	**Do ustalenia w trakcie dalszych prac; ale zależna od przyjętych przez KZK zadań**	**-50000**	**TAK**	**0**	-	-	**NIE**	**NIE**

Źródło: badania marketingowe UG przeprowadzone prze H.Kołodziejskiego, M. Wołka, O.Wyszomirskiego.

Tablica 7

Skłonność gmin tworzących aglomerację gdańską
do komunalizacji poszczególnych składników majątku SKM

Składniki majątku	Gmina									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Infrastruktura liniowa	NIE	TAK	NIE	NIE	NIE	NIE	NIE	NIE	Nie dotyczy	Nie dotyczy
Dworce i przystanki		TAK	TAK	TAK	TAK	TAK	NIE	NIE	Nie dotyczy	Nie dotyczy
Tabor		TAK	NIE	NIE	NIE	NIE	NIE	NIE	Nie dotyczy	Nie dotyczy

Źródło: badania marketingowe UG przeprowadzone prze H.Kołodziejskiego, M. Wołka, O.Wyszomirskiego.

Biorąc pod uwagę ważną rolę SKM w integracji transportu pasażerskiego w aglomeracji oraz możliwość osiągnięcia najlepszych efektów integracyjnych przez jej

komunalizację zbadano także skłonność gmin do przejęcia na własność infrastruktury liniowej i punktowej SKM oraz jej taboru.

Ewentualność takiego rozwiązania w okresie badań mogła być uznana za w pełni realną wobec dążenia PKP SA do restrukturyzacji SKM.

Z badań skłonności gmin tworzących aglomerację gdańską do komunalizacji poszczególnych składników majątku SKM wynika, że większość gmin nie jest zainteresowana przejęciem jej na własność. Tylko jedna gmina wyraziła chęć przejęcia infrastruktury i taboru warunkując to jednak uchwaleniem ustawy określającej realne subwencje na utrzymanie SKM.

Pięć gmin stwierdziło wolę przejęcia dworców i przystanków. Uczyniły to wszystkie gminy leżące przy trasie SKM z wyjątkiem jednej.

4. WNIOSKI

Podstawowymi uwarunkowaniami integracji transportu pasażerskiego w aglomeracjach miejskich są uwarunkowania rynkowe i polityczne.

Badania przeprowadzone w aglomeracji gdańskiej świadczą, że mieszkańcy odczuwają brak integracji transportu pasażerskiego.

Podstawowymi elementami integracji powinny być:
- wspólna taryfa;
- skoordynowane rozkłady jazdy;
- ujednolicona informacja.

Władze poszczególnych gmin tworzących aglomerację gdańską są zainteresowane integracją. Wyrażają skłonność do rezygnacji z własnego systemu taryfowego na rzecz aglomeracyjnego oraz (z wyjątkiem jednej gminy) do przekazania zadań z zakresu organizacji i zarządzania komunikacja miejską do Komunalnego Związku Gmin. Większość władz publicznych nie jest w stanie sprecyzować lub w ogóle nie widzi możliwości zwiększenia środków publicznych na rzecz zintegrowanego systemu transportu pasażerskiego. Dostrzegając kluczową rolę kolei miejskiej władze publiczne nie chcą komunalizacji jej infrastruktury liniowej i taboru. Z wyjątkiem jednej gminy położonej przy trasie SKM pozostałe stwierdzają natomiast możliwość komunalizacji jej dworców i przystanków.

Abstract

The main determinants of the integration of passenger transport in the urbanized areas are:
- common tariff;
- market determinants;
- political determinants.

The marketing research carried on in Gdansk agglomeration show that the inhabitants feel the lack of integration. In their opinion the basic elements of integration should be :
- coordinated timetables;
- uniform information.

The public authorities of the gminas of Gdansk agglomeration are interested in the integration of its passenger transport. The problem is that they don't see the possibility of increasing the financing of public transport from their budgets in order to reach the aims of integration. They also don't want to communalize the infrastructure and vehicles of urban railway which is owned by the national rail operator. They are only eager to communalize the stations and stops of urban railway.