

ANNA ROMANOWICZ

mgr inż., doktorantka w Zakładzie
Organizacji i Ekonomiki Transportu
Politechniki Krakowskiej,
a.romanowicz@gazeta.pl

INTEGRACJA TARYFOWO-BILETOWA TRANSPORTU ZBIOROWEGO W AGLOMERACJI ŁÓDZKIEJ¹

Streszczenie. Władze lokalne i regionalne posiadają narzędzia, przy pomocy których mogą wspomagać integrację transportu miejskiego. Można wymienić tu: finansowanie transportu zbiorowego, ustanawianie taryfy oraz biletów w transporcie miejskim, rozwiązania instytucjonalne oraz inwestycje w infrastrukturę.

W artykule przybliżono problem integracji taryfowo-biletowej. Integracja taryfowo-biletowa umożliwia pasażerom zakup jednego biletu, który obowiązuje w środkach transportu dwóch lub większej liczby przewoźników (organizatorów). Dodatkową korzyścią jest możliwość przemieszczania się na podstawie wspólnego biletu różnymi rodzajami środków transportu zbiorowego, np. autobusem regionalnym, koleją podmiejską, miejskim tramwajem czy metrem. Dzięki temu pasażerowie korzystający z usług komunikacji miejskiej nie muszą martwić się o znajomość taryf poszczególnych przewoźników, zakupu poszczególnych biletów czy też ich skasowanie. Działania w kierunku integracji mają za zadanie wzmocnić rolę transportu publicznego poprzez poprawę jakości przewozów oraz zwiększenie konkurencji względem transportu indywidualnego. Autorka przedstawia sposób funkcjonowania zintegrowanych biletów w czterech miastach Polski – Krakowie, Wrocławiu, Warszawie oraz Metropolii Zatoki Gdańskiej.

Szczegółowo zaprezentowano wyniki badania ankietowego przeprowadzonego w aglomeracji łódzkiej mające na celu wprowadzenie zintegrowanego biletu na tym obszarze. Badania przeprowadzono na przełomie lipca i sierpnia 2011 roku. Pasażerów korzystających z komunikacji zbiorowej i kolei pytano o codzienne podróże na określonych trzech trasach, bilety z jakich korzystają oraz zainteresowanie wspólnym biletem. W wyniku działań integracyjnych na obszarze określonego regionu powinien powstać system transportu zbiorowego, który będzie uwzględniał przede wszystkim oczekiwania pasażerów.

Słowa kluczowe: transport zbiorowy, integracja taryfowo-biletowa, transport regionalny

Wprowadzenie

Pojęcie integracji rozpatrywane jest jako integracja różnych systemów transportu zbiorowego (przede wszystkim transportu miejskiego i regionalnego) oraz przemieszczeń realizowanych samochodem osobowym. Głównymi odbiorcami działań integracji są obecni i potencjalni użytkownicy transportu zbiorowego. Aby transport zbiorowy stał się bardziej konkurencyjny, należy zwrócić uwagę na jakość przewozów. Integracja ma wpływ na wiele parametrów jakościowych, takich jak czas podróży (od drzwi do drzwi), wygoda, koszt oraz bezpieczeństwo podróży. Spełnienie tych cech jakościowych wpływa na wybór przez pasażera komunikacji zbiorowej czy też indywidualnej.

Artykuł ma na celu przybliżenie problemu integracji taryfowo-biletowej, charakterystykę oferty biletów wspólnych wybranych miast w Polsce oraz analizę badań przeprowadzonych w celu wprowadzenia biletu zintegrowanego na terenie aglomeracji łódzkiej.

Integracja transportu zbiorowego

Integracja usług transportu zbiorowego może być wewnątrzgałęziowa (w ramach miejskiego transportu zbiorowego) i międzygałęziowa (w ramach miejskiego i regionalnego transportu zbiorowego). Integracja najczęściej polega na łączeniu ofert poszczególnych przewoźników w jedną ofertę, tak aby pasażer mógł swobodnie korzystać z różnych linii komunikacyjnych na danym obszarze.

Według Dydkowskiego [1] „Integracja transportu zbiorowego to proces organizacyjny, poprzez który elementy systemu transportu pasażerskiego (sieć, infrastruktura, taryfy i systemy biletowe, informacja, marketing) różnych przewoźników eksploatujących różne środki transportu, coraz ściślej i sprawniej funkcjonują, czego rezultatem jest ogólna poprawa jakości usług transportu zbiorowego łączonych z elementami podróży indywidualnych”.

W miastach należy nieustannie rozwijać i ulepszać transport zbiorowy, aby odgrywał ważną rolę w codziennych podróżach mieszkańców. Aby zwiększyć zakres korzystania z komunikacji zbiorowej, władze miasta powinny dążyć do podniesienia atrakcyjności systemów biletowych i ich czytelności dla wszystkich grup społecznych. Oferta taryfowa powinna być spójna, prosta i obejmować odpowiednią liczbę biletów, uwzględniającą potrzeby użytkowników (bilety jednorazowe, czasowe, okresowe).

Działania w zakresie integracji mogą obejmować [2]:

- integrację biletową lub taryfowo-biletową,
- integrację rozkładów jazdy,
- budowę przystanków i węzłów przesiadkowych,
- integrację systemu informacji pasażerskiej na przystankach i w węzłach przesiadkowych oraz w internecie, telefonach komórkowych itp.,
- integrację organizacyjną – utworzenie jednego organizatora transportu publicznego.

Integracja transportu zbiorowego może mieć różną siłę:

- w zakresie wnoszenia opłat: od honorowania różnych biletów na wybranych liniach, do jednego systemu biletowego,

¹ © Transport Miejski i Regionalny, 2012.

Występują trzy rodzaje biletów metropolitalnych w zależności od strefy, na którym jest ważny. Pierwszą propozycją jest *bilet komunalny* obowiązujący w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo, następne propozycje są zależne od organizatorów przewozów: *kolejowo-komunalny dwóch organizatorów i kolejowo-komunalny wszystkich organizatorów* obowiązują w pociągach Przewoźników Kolejowych (SKM, PR) oraz w pojazdach: ZTM w Gdańsku albo ZKM w Gdyni albo MZK Wejherowo.

W ofercie dostępne są bilety 24-godzinne, 72-godzinne, okresowe miesięczne oraz 30-dniowe. Pasażerowie, którzy posiadają kartę elektroniczną wydaną przez MZK Wejherowo, ZTM w Gdańsku lub ZKM w Gdyni, oprócz załadowanego na niej biletu lokalnego mogą dodatkowo zapisać bilet metropolitalny. Bilety metropolitalne 24-godzinne są sprzedawane zarówno w tradycyjnej, jak i elektronicznej postaci. Cena biletu normalnego 24-godzinnego wynosi od 14–20 zł; cena 72-godzinnego to 24 zł lub 40 zł, natomiast za bilet miesięczny należy zapłacić od 130–220 zł. [5]

Charakterystyka zintegrowanego biletu w Krakowie
Zintegrowany bilet odcinkowy imienny obowiązujący na terenie gminy Kraków oraz w pociągach spółki Przewozy Regionalne został udostępniony pod koniec 2007 roku, jako efekt jednego z zadań projektu współfinansowanego z funduszy europejskich (Civitas Caravel). Początkowo obowiązywał w korytarzu Kraków–Krzeszowice, z czasem jednak został rozszerzony na obszar całej aglomeracji.

Bilet ten uprawnia do nieograniczonej liczby przejazdów jedną, dwiema lub wszystkimi liniami miejskimi w granicach miasta Krakowa oraz do przejazdu pociągiem REGIO na trasach: Kraków–Chrzanów, Kraków–Wieliczka Rynek, Kraków–Skawina, Kraków–Bochnia, Kraków–Słomniki.

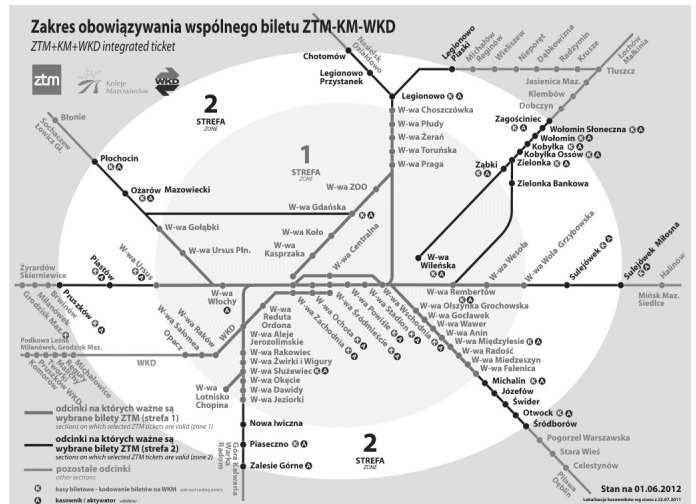


Rys. 2. Zasięg krakowskiego biletu zintegrowanego
Źródło: [6]

Bilet zintegrowany polega na umożliwieniu pasażerom dokupienia do biletu kolejowego znaczka uprawniającego do poruszania się komunikacją zbiorową na terenie gminy Kraków. Aby skorzystać ze zintegrowanego biletu, pasażer musi udać się do wyznaczonej kasy biletowej spółki Przewozów Regionalnych w celu zakupienia znaczka MPK Kraków. Cena znaczka wynosi około 42 – 85 zł, w zależności czy pasażer będzie korzystał z 1, 2, czy wszystkich linii.

Charakterystyka zintegrowanego biletu w Warszawie
Pasażerowie korzystający z komunikacji zbiorowej i kolejowej mogą skorzystać z dwóch zintegrowanych możliwości: „wspólnego biletu” oraz „biletu warszawskiego”.

Wybierając pierwszą ofertę „wspólny bilet”, pasażerowie posiadający wybrane bilety ZTM oprócz komunikacji zbiorowej (autobusy, tramwaje, metro) mogą podróżować pociągami podmiejskimi na terenie Warszawy oraz na terenie sąsiednich gmin. Bilet obowiązuje w pociągach obsługiwanych przez spółki „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o. oraz Warszawskiej Kolei Dojazdowej Sp. z o.o.



Rys. 3. Zakres obowiązywania wspólnego biletu ZTM-KM-WKD
Źródło: www.rynek-kolejowy.pl

„Wspólny bilet” uprawnia do przejazdów pociągami Kolei Mazowieckich (KM) na obszarze ograniczonym stacjami: Sulejówek Miłosna, Śródborów, Zalesie Górne, Pruszków, Płochocin, Chotomów, Legionowo Piaski, Zagościńiec oraz pociągami Warszawskiej Kolei Dojazdowej (WKD) na odcinku Warszawa Śródmieście WKD – Opacz. Oferta „wspólny bilet” obejmuje bilety ZTM: 30- i 90-dniowe na drugą strefę, bilety dobowe, trzydniowe i tygodniowe. Bilety w ramach oferty „wspólny bilet” honorowane są w pociągach KM i WKD pod warunkiem, że zostały wcześniej aktywowane/skasowane. Skasowanie może nastąpić: podczas wcześniejszego przejazdu pojazdem linii ZTM, w bramkach biletowych w metrze, w kasowniku zamontowanym na wybranych stacjach lub u kierownika pociągu.

Drugą opcją, dzięki której pasażer może skorzystać z jednego biletu na przejazd koleją i komunikacją miejską, jest tzw. bilet warszawski (wprowadzony w czerwcu 2012). Skierowany jest do podróżujących pociągami Przewozów

Regionalnych (interREGIO i REGIOekspres). Na podstawie biletów kolejowych można korzystać ze wszystkich środków komunikacji miejskiej ZTM (autobusy, tramwaje, metro i SKM) na terenie 1. strefy biletowej. „Bilet warszawski” jest ważny przez 60 minut, tylko w dniu podróży pociągiem – przed wyjazdem z Warszawy lub po przyjeździe do niej. Warunkiem honorowania biletu jest ręczne wpisanie na bilecie godziny rozpoczęcia jego ważności. Należy to zrobić przed odjazdem pojazdu ZTM. Z biletu można skorzystać do godziny 24.00 w dniu przejazdu pociągiem.

Charakterystyka zintegrowanego biletu we Wrocławiu
 Bilety aglomeracyjne (bilety zintegrowane na pociąg/tramwaj/autobus) obowiązują w aglomeracji wrocławskiej od 1 sierpnia 2004 roku na podstawie porozumienia stron: Przewozów Regionalnych oraz Zarządu Dróg i Komunikacji we Wrocławiu. Bilet zintegrowany obowiązuje w dwóch obszarach: Małej i Dużej Aglomeracji Wrocławskiej.

Bilet zintegrowany na obszarze Małej Aglomeracji Wrocławskiej obowiązuje w środkach miejskiego transportu zbiorowego na obszarze Wrocławia oraz w pociągach osobowych, w klasie 2 pociągów spółki Przewozy Regionalne na obszarze ograniczonym stacjami: Wrocław Psie Pole, Wrocław Brochów, Wrocław Zachodni, Wrocław Leśnica, Wrocław Pracze, Wrocław Świniary, Wrocław Zakrzów, Wrocław Pawłowice.

Aby skorzystać z biletu zintegrowanego na obszarze Małej Aglomeracji Wrocławskiej, należy posiadać bilet imienny 30-dniowy na minimum dwie linie komunikacji miejskiej we Wrocławiu oraz dokupić znaczek dopłaty kolejowej za 16 zł i wpisać na nim numer biletu.

Bilet zintegrowany na obszarze Dużej Aglomeracji Wrocławskiej obowiązuje w miejskim transporcie zbiorowym na obszarze Wrocławia oraz w pociągach osobowych, w klasie 2 pociągów spółki Przewozy Regionalne. Bilet aglomeracyjny obowiązuje w promieniu 50 kilometrów od centrum Wrocławia, obszar ograniczony jest stacjami: Strzelin, Jaworzyna Śląska, Wołów, Żmigród, Oleśnica, Jelcz–

Laskowice, Oława, Malczyce, Trzebnica, do stacji znajdującej się na terenie Wrocławia (np. Wrocław Sołtysowice).

Aby skorzystać z biletu na obszarze Dużej Aglomeracji Wrocławskiej, należy posiadać imienny kolejowy bilet miesięczny ze znaczkiem na wszystkie linie komunikacji miejskiej we Wrocławiu w cenie 63 zł (linie normalne w granicach miasta) lub 77 zł (linie normalne, pospieszne w granicach i poza granicami miasta). Ceny za przejazdy kolejowe uzależnione są od odległości na pokonywanej trasie.

Możliwość integracji taryfowo-biletowej w aglomeracji łódzkiej

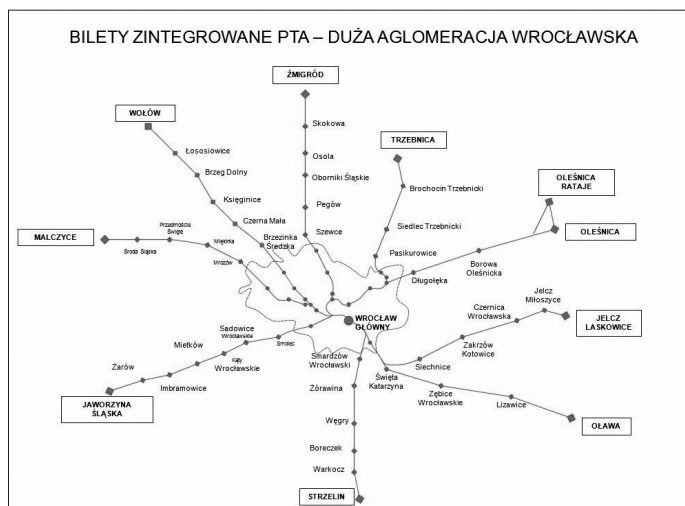
Stworzenie integracji taryfowo-biletowej w aglomeracji należy zacząć od wyboru odpowiednich partnerów, dlatego pierwsze kroki – w przypadku Łódzkiego Biletu Aglomeracyjnego – zaczęto od wskazania właściwych partnerów. Jako partnerów dla powstającego systemu wskazano: Urząd Marszałkowski w Łodzi, Urząd Miasta Łodzi, Przewozy Regionalne Sp. z o.o. oraz MPK Łódź Sp. z o.o. Jako partnerów potencjalnych dla rozwoju systemu wskazuje się również gminy leżące wzdłuż planowanych pierwszych odcinków Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej: Łódź–Sieradz, Łódź–Kutno oraz Łódź–Łowicz. Bez udziału każdego z tych partnerów niemożliwe będzie zbudowanie integracji pomiędzy środkami transportu oraz wdrożenie wspólnego systemu taryfowego.

Analiza struktury taryfy w miastach zainteresowanych wprowadzeniem wspólnego biletu na obszarze łódzkiej aglomeracji

Miasta potencjalnie zainteresowane wprowadzeniem wspólnego biletu na obszarze aglomeracji łódzkiej to: Kutno, Łowicz i Sieradz. Poniżej przedstawiono najważniejsze informacje dotyczące miast: liczbę mieszkańców, odległość od Łodzi oraz liczbę linii komunikacyjnych kursujących w danym mieście, a także analizę cen normalnych biletów jednorazowych i okresowych.

Kutno jest miastem położonym w odległości 60 kilometrów od Łodzi, liczącym 46 tys. mieszkańców. Miejski Zakład Komunikacyjny w Kutnie obsługuje ogółem 11 linii komunikacyjnych kursujących głównie w granicach miasta oraz dodatkowo 2 linie aglomeracyjne.

Łódź jest miastem wojewódzkim z liczbą mieszkańców ponad 730 tys. Głównym przewoźnikiem transportu zbiorowego jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Łodzi. Po terenie miasta kursuje 19 linii tramwajo-



Rys. 4. Zasięg Dużej Aglomeracji Wrocławskiej (źródło: [6])

Tabela 1

Ceny biletów jednorazowych i okresowych normalnych – Kutno		
Bilet jednorazowy – strefa miejska	strefa miejska + podmiejska	
Normalny	2,40 zł	4,00 zł
Nocny	4,20 zł	2,60 zł
Bilety miesięczne imienne ważne na wszystkie dni miesiąca:		
Na wszystkie linie	84,00 zł	
Bilety miesięczne imienne ważne na wszystkie dni miesiąca (Strefa miejska + podmiejska)		
Na wszystkie linie	140,00 zł	

Źródło: opracowanie własne

Tabela 2

Ceny biletów jednorazowych i okresowych normalnych – Łódź					
Bilet jednorazowy	3,60 zł				
Bilety czasowe	Do 10 min	Do 30 min	Do 60 min	do 120 min	24 godz
	1,70 zł	2,40 zł	3,60 zł	4,80 zł	9,60 zł
Bilety okresowe	Na jedną linię				76 zł
	Na wszystkie linie				96 zł

Źródło: opracowanie własne

wych oraz 78 autobusowych (w tym 8 linii autobusowych nocnych). Organizatorem transportu zbiorowego w Łodzi jest Zarząd Dróg i Transportu.

Łowicz to miasto oddalone o 55 kilometrów od Łodzi, liczące około 31 tys. mieszkańców. Miejski Zakład Komunikacji w Łowiczu kursuje na 4 liniach komunikacyjnych.

Tabela 3

Ceny biletów jednorazowych i okresowych normalnych – Łowicz	
Bilet jednorazowy – strefa miejska	I i II strefa podmiejska
2,00 zł	3,00 zł
Bilety miesięczne imienne ważne na wszystkie dni miesiąca (strefa miejska)	
Na jedną linię	44,00 zł
Na wszystkie linie	55,00 zł

Źródło: opracowanie własne

Sieradz to miasto liczące około 44 tys. mieszkańców, oddalone od Łodzi o 62 kilometry. Przewoźnik Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Sieradzu przewozi pasażerów na 12 liniach autobusowych.

Tabela 4

Ceny biletów jednorazowych i okresowych normalnych – Sieradz			
strefa miejska		strefa podmiejska	
Bilety jednorazowe	2,20 zł	Bilety jednorazowe	3,20 zł
Bilet miesięczny	75,00 zł	Bilet miesięczny	100,00 zł

Źródło: opracowanie własne

Na odcinku Łódź Kaliska–Kutno (68 km) cena okresowego biletu kolejowego wynosi 15 zł – bilet jednorazowy oraz 287 zł bilet miesięczny (tam i z powrotem). Na odcinku Łódź Kaliska–Łowicz (61 km) cena okresowego biletu kolejowego wynosi 14,50 zł – bilet jednorazowy oraz 282 zł bilet miesięczny (tam i z powrotem). Na odcinku Łódź Kaliska–Sieradz (59 km) cena okresowego biletu kolejowego wynosi 13,50 zł – bilet jednorazowy oraz 265 zł bilet miesięczny (tam i z powrotem).

Zapoznanie się ze strukturą biletów miast partnerskich powinno doprowadzić do stworzenia nowej oferty dla pasażerów, która będzie korzystniejsza ze względu na koszt i czas podróży. Stworzenie biletu zintegrowanego, poprzez wprowadzenie znaczka do biletu kolejowego, uprawniałoby pasażera do korzystania z transportu zbiorowego na terenie miasta Łódź lub miast partnerskich. Proponowane ceny znaczka zależałyby od miasta, w którym pasażer korzysta z komunikacji zbiorowej. Koszt znaczka w miastach partnerskich (Kutno, Łowicz, Sieradz) to 25 zł. W przypadku pasażerów kontynuujących podróż komunikacją miej-

ską w Łodzi zależałyby od odległości miasta partnerskiego od Łodzi i wynosiłaby 50 zł. Zaczek należy dokupić do biletu kolejowego.

Analiza opinii i sugestii pasażerów

Następnym krokiem integracji taryfowo-biletowej było przeprowadzenie ankiety, która pozwoliła na zapoznanie się z opinią i sugestiami pasażerów na temat nowego biletu zintegrowanego. Badania ankietowe pasażerów pociągów regionalnych na terenie województwa łódzkiego zostały przeprowadzone na przełomie lipca i sierpnia 2011 roku. Przeankietowano łącznie 2112 osób korzystających z przejazdów pociągami regionalnymi.

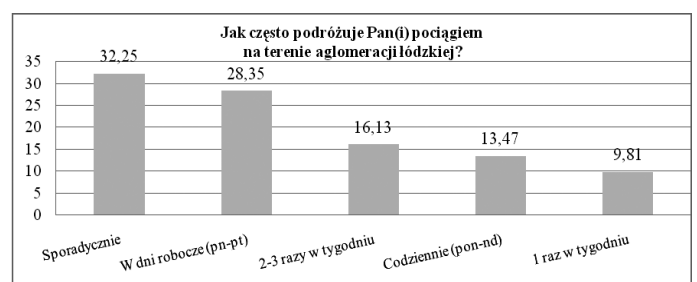
Ankieta składała się z siedmiu pytań dotyczących relacji podróży wykonywanej w momencie przeprowadzania badania, rodzaju biletu wykorzystywanego w środkach transportu zbiorowego oraz pytania dotyczącego zakupu biletu zintegrowanego, który mógłby pojawić się w przyszłości zamiast dwóch osobnych biletów na autobus/tramwaj i kolej. Badania ankietowe zostały przeprowadzone we wszystkich pociągach spółki Przewozy Regionalne kursujących w relacjach: Łódź Kaliska–Sieradz; Łódź Kaliska–Kutno oraz Łódź Fabryczna–Koluszki. Poniżej przedstawiono analizy wyników. Zostały one przedstawione dla ogółu pasażerów korzystających z komunikacji kolejowej oraz z transportu zbiorowego w Łodzi.

Tabela 5

Jak często podróżuje Pan(i) w tej relacji?	
Częstotliwość podróży	Procentowy udział [%]
Sporadycznie	32,25
W dni robocze (pn.–pt.)	28,35
2–3 razy w tygodniu	16,13
Codziennie (pon.–nd.)	13,47
Raz w tygodniu	9,81
Suma:	100

Źródło: [9]

Osoby podróżujące codziennie oraz w dni robocze stanowią największą grupę osób podróżujących pociągami spółki Przewozy Regionalne. Stanowią oni 41,82% wszystkich ankietowanych, w tym podróżujący codziennie – 28,35% oraz przemieszczający się w dni robocze – 13,47%. Pasażerowie korzystający sporadycznie z przejazdów koleją to około 32% wszystkich ankietowanych. Co dziesiąty pasażer korzysta z przejazdu koleją raz w tygodniu.



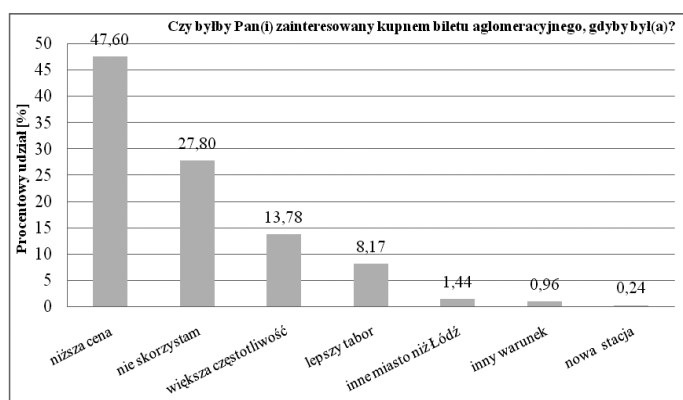
Rys. 5. Częstotliwość podróży ankietowanych

Źródło: [9]

Analiza kolejnych pytań wskazała, że większość pasażerów Przewozów Regionalnych korzysta z biletów jednorazowych – 55,36%, ale nieznacznie mniej osób (tj. 44,64% respondentów) deklaruje posiadanie biletów okresowych. Ponad połowa (tj. 65,09%) ankietowanych pasażerów spółki Przewozy Regionalne deklaruowała, iż kontynuuje swą podróż transportem zbiorowym w Łodzi.

Respondenci kontynuujący podróż transportem zbiorowym w Łodzi najczęściej korzystają z biletów jednorazowych – ponad 53%. Bilet okresowy wybiera około 42% z nich. Z bezpłatnego przejazdu korzysta ponad 4% osób.

Ostatnie pytanie dotyczyło zainteresowania biletem aglomeracyjnym. Wyniki przedstawiono na rysunku 6.



Rys. 6. Struktura odpowiedzi na pytanie dotyczące biletu aglomeracyjnego
Źródło: [9]

Respondenci pytani o zakup biletu aglomeracyjnego wykazali zainteresowanie korzystania z niego w 72,2%. 27,8% respondentów nie było w ogóle zainteresowanych posiadaniem takiego biletu. Najczęściej wybieraną odpowiedzią dotyczącą biletu aglomeracyjnego był warunek, że cena będzie niższa, niż obecnie wynosi za dwa bilety. Wybrało ją ponad 47% ankietowanych. Pasażerowie również zwracali uwagę na zwiększenie częstotliwości oraz wprowadzenie lepszego taboru. Najrzadziej wybieraną przez pasażerów odpowiedzią było: „zapotrzebowanie na budowę nowej stacji kolejowej”.

Odpowiedzi dotyczące innych warunków odnosiły się głównie do punktualności, niezawodności oraz lepszego skomunikowania kolei z autobusami lub busami. Pasażerowie zwrócili także uwagę na zwiększenie komfortu podróży, ułatwienie zakupu biletu przez podróżującego oraz na za długi czas podróży.

Z przeprowadzonych badań wynika, że na trasie Sieradz–Łódź Kaliska wsiada łącznie 1280 osób, na trasie Koluszki–Łódź Fabryczna wsiada 1589 osób, na trasie Kutno–Łódź Kaliska wsiada 590 osób, co daje łącznie 3459 pasażerów dziennie przyjeżdżających do Łodzi. Biorąc pod uwagę, że około 42% osób podróżuje w dni robocze lub codziennie na tych trasach, oraz blisko 45% pasażerów posiada bilety okresowe kolejowe, a 65% (1557 osób) z ogółu pasażerów korzysta z transportu zbiorowego w Łodzi i jednocześnie około 42% (654 osoby) z nich korzysta z biletu okresowego na transport zbioro-

wy w Łodzi, zakup biletu aglomeracyjnego dla tych osób mógłby stać się atrakcyjny. Warto podkreślić, że około 18% ankietowanych odpowiedziało, że ma zarówno bilet okresowy kolejowy, jak i okresowy na transport zbiorowy w Łodzi, co oznacza, że grupa ta stanowi dziennie 623 pasażerów (pomiar wakacyjny).

Podsumowanie

Integracja taryfowo-biletowa jest trudnym przedsięwzięciem integracyjnym w transporcie zbiorowym. W sprawnie działającym systemie pasażerowie mogą bezproblemowo zmienić środek transportu w dobrze rozwiniętych węzłach przesiadkowych i komfortowo kontynuować podróż. Dodatkowo wprowadzenie wspólnych biletów powinno zachęcić pasażerów do rezygnacji z samochodu osobowego na rzecz komunikacji zbiorowej lub kolei. Dlatego należy dążyć do poprawy jakości oferty w codziennych przewozach. Przedstawione charakterystyki funkcjonowania zintegrowanego biletu w czterech dużych miastach Polski wyznaczają dobry kierunek rozwoju dla innych miast.

Wprowadzenie biletu zintegrowanego należy zacząć od badań ankietowych. Przeprowadzić je należy w pociągach lub w komunikacji miejskiej na terenie miasta lub gminy. W ten sposób można zapoznać się z opinią pasażerów. W artykule przedstawiono wyniki takich badań zrealizowanych na terenie aglomeracji łódzkiej. Z analiz wynika, że aż 72,2% ankietowanych chętnie kupiłoby bilet wspólny ważny w środkach transportu zbiorowego i w kolei na terenie aglomeracji łódzkiej. Natomiast 27,8% respondentów nie było w ogóle zainteresowanych posiadaniem takiego biletu.

Literatura:

1. Dydkowski G., *Integracja transportu miejskiego*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Katowice 2009.
2. Grzelec K., Wyszomirski O., *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin i związków międzygminnych*, Warszawa 2011.
3. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r.
4. Starowicz W., Janecki R., *Koncepcja integracji obsługi pasażerskiej o zasięgu regionalnym na przykładzie województwa małopolskiego*, Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK, Oddział w Krakowie, Kraków 2002, nr 53.
5. Strona internetowa: www.mzkg.org
6. Strona internetowa: www.przewozyregionalne.pl
7. Strona internetowa: www.ztm.waw.pl
8. Strona internetowa: www.wroclaw.pl
9. *Analiza dotycząca wprowadzenia Łódzkiego Biletu Aglomeracyjnego*, niepublikowana praca SITK RP Oddział w Krakowie 2011.
10. Grzelec K., Kołodziejski H., *Wprowadzenie zintegrowanych biletów na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2009, nr 5.
11. Jackiewicz J., Czech P., Barcik J., *System taryfowo-biletowy stosowany w komunikacji miejskiej – część 3*, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, 2010.
12. Tomanek R., *Pomiar integracji miejskiego transportu zbiorowego – charakterystyka problemu*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2007, nr 6.