

wiedzi, deklaracji. Powoływane są zespoły, które mają doprowadzić ten projekt do finału. Natomiast gdy czyta się sprawozdania z prac tych zespołów, to widać, że cały czas jesteśmy na etapie założeń – stwierdził Jakub Majewski.

### Podstawą zintegrowana taryfa

Punktem wyjścia dla powołania wspólnego biletu może być integracja taryfowa. W ten sposób udało się stworzyć wspólny bilet okresowy na Koleje Mazowieckie, WKD i warszawskie ZTM obejmujące także pociągi przewoźnika SKM Warszawa. Mazowiecki przykład może być wzorcem działania.

– Podstawą sprawnego systemu transportowego jest jednolita taryfa. Nie potrafię odpowiedzieć na pytanie, kto powinien być integratorem, gdyż to zależy od skali układu terytorialnego. W aglomeracji miejskiej takiej jak Warszawa – na pewno organizator transportu. Natomiast w skali kraju być może koordynatorem powinno być jakieś ciało działające przy ministerstwie właściwym ds. transportu.

Kiedyś uważano, że to regulator rynku będzie pełnił taką funkcję, ale Urząd Transportu Kolejowego nie jest od tego. Jestem bardzo ciekawy, jakie rozwiązania zaproponuje zespół ds. wspólnego biletu działający przy ministerstwie. Ciekawe, jak poradzi sobie z tym, że Warszawa ma zupełnie odrębny od kolejowego system taryfowy. Jestem zdania, że organizator wie więcej niż przewoźnik, który ma w ramach rachunku handlowego bilans przychodów i rozchodów. Natomiast organizator patrzy po pierwsze na to, jaki jest interes społeczny i jak funkcjonuje system transportowy w perspektywie szerszej niż obejmującej tylko transport kolejowy – powiedział Marek Chmurski, kierownik Działu Transportu Aglomeracyjnego Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie.

Integracja taryfowa jest łatwiejsza do realizacji na obszarze dużej aglomeracji niż na terenie całego regionu, nie mówiąc o obszarze całego kraju. Jak się okazuje, na przeszkodzie stoją m.in. przepisy prawa, które rozdzielają

kompetencje poszczególnych szczebli administracji.

– U nas załóżek integracji taryfowej działa w najbliższym otoczeniu Krakowa. Gorzej jest poza aglomeracjami. Kwestia powołania koordynatora wspólnego biletu dotyczy nie tylko kolei, co obecnie jest przedmiotem działań ministerstwa, lecz również obszaru regionalnego, w którym też brakuje kompetencji. My rozmawiamy z wieloma gminami i powiatami na temat integracji organizacyjnej i taryfowej. Samorządy chcą stworzyć na swoim terenie małe systemy transportu publicznego, które będą uzupełniały linie kolejowe. Niestety nie da się tego połączyć. Problemem są przepisy prawa, które obecnie pozwalają jedynie na honorowanie biletów, ale to nie do końca będzie integracja taryfowa. Cel jest taki, żeby pasażer mógł kupić bilet z punktu A do punktu B, żeby mógł dojechać z małego miasteczka do centrum Krakowa w prosty sposób – powiedział Grzegorz Sapoń, dyrektor Departamentu Transportu i Komunikacji Urzędu Mar-

żańskiego Województwa Małopolskiego.

### Lepsza ewolucja niż rewolucja

Integracja taryfowa powiodła się na Mazowszu, co było efektem kilku lat stopniowego ewolucyjnego wprowadzania zmian w organizacji transportu. Podobne działanie w skali kraju wymaga lepszej współpracy Ministerstwa Infrastruktury z samorządami i przewoźnikami.

– To smutne, że kiedy wiceministrem był Piotr Stomma, odbyło się tylko jedno spotkanie z przewoźnikami. Mielismy rozmawiać o wspólnym bilecie i o tym, w jaki sposób zmieniać przepisy prawa, aby była możliwość integracji kolei z systemem komunikacji miejskiej, który funkcjonuje w oparciu o zupełnie inne przepisy prawa. Problemem są np. pieniądze. Do przewozów kolejowych dopłaca województwo, a do transportu miejskiego miasto. W Warszawie udało się zintegrować taryfy, gdyż zaczęliśmy od jednego odcinka, na którym zintegrowaliśmy bilet ZTM

## Usługa musi być komplementarna

### JAROSŁAW KIEPURA,

członek rady nadzorczej PKP SKM Trójmiasto



Na integracji biletowej może zyskać także PKP Intercity, które ma wysokie koszty uruchomienia przejazdów i powinno dążyć do maksymalnego zapelnienia pociągów. Oczywiście są różne warunki wpływające na atrakcyjność oferty, takie jak skomunikowania, czas czy komfort podróży, ale jednym z warunków jest kompleksowość i komplementarność usługi obejmującej wygodny przejazd z punktu A do punktu B. Musimy pamiętać, że naszym celem powinno być przyciągnięcie jak największej liczby podróżnych i zachęcenie do skorzystania z kolei. Oferty PKP Intercity i przewoźników lokalnych powinny być traktowane jako jedna całość. Oznacza to, że nie powinno dochodzić do takich sytuacji jak pociąg Pendolino przyjeżdżający do Jeleniej Góry po godzinie 23, kiedy pasażerowie nie mają zapewnionej możliwości dojazdu do Karpacza czy Szklarskiej Poręby. Taka sytuacja powoduje, że pociągi wożą powietrze. Z punktu widzenia ministra infrastruktury i budownictwa ważny jest system transportowy na terenie kraju. Elementami systemu są różni gracze, ale ten system musi być komplementarny.

## Są już systemy informatyczne

### ARTUR KOŚMIDER,

dyrektor biura projektów i walidacji systemów PKP Informatyka



Z punktu widzenia informatyki nie ma problemu. Nawet gdyby nie było PKP Informatyka, to systemów funkcjonujących w Europie jest sporo i każdy można zaadaptować. Systemy informatyczne możemy wdrożyć. Technologia już jest. Mówimy o wspólnym bilecie i o tym, że powinniśmy wdrażać zmiany etapami. I to się dzieje oddolnie, gdzie już dokonuje się integracja. Początkowo działa to na zasadzie wymiany biletów, później biletu blankietowego. Dzisiaj kupując bilet z Ostrowa do Warszawy, przejeżdżając przez Poznań, musimy dokonać dwóch płatności. Kolejnym elementem będzie wprowadzenie jednej płatności na jeden blankiet z dwoma biletami. Zintegrowany wspólny bilet jest kolejnym elementem. Następnie system ten objąć powinien transport miejski. Chodzi o wprowadzenie podejścia door to door. Prędzej czy później klient będzie oczekiwał od nas biletu na przemieszczanie się nie tylko koleją, ale na przejazd z punktu w jednym mieście do konkretnego adresu w innej miejscowości. Obecnie mówimy o tym, by zrobić wspólny blankiet. PKP Informatyka obsługuje wielu przewoźników kolejowych i ich systemy sprzedaży. Mamy technologie i możliwości, by wdrożyć ten system na poziomie centralnym.