



i KM. W kolejnych latach dodawaliśmy kolejne linie, aż objęły całą Warszawę, a następnie wyszliśmy poza miasto. Obecnie kwestie związane z dopłatami do pociągokilometra reguluje umowa między Kolejami Mazowieckimi a miastem Warszawa. Do systemu dokładają się gminy, na terenie których obowiązuje wspólny bilet. Samorządy te podpisują umowy z ZTM Warszawa. Obecnie prowadzimy rozmowy ws. rozszerzenia oferty o wspólny bilet jednorazowy – powiedział Dariusz Grajda, wiceprezes Kolei Mazowieckich. Integracja kolei z transportem miejskim dokonuje się w Łodzi. W mieście tym rola Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej w transporcie zbiorowym będzie rosła, zwłaszcza po wybudowaniu tunelu średnicowego. Już dziś obowiązuje wspólny bilet na ŁKA i łódzkie MPK. Jednak wprowadzenie wspólnego biletu oznacza, że wpływy ze sprzedaży przewoźników maleją i potrzebne

jest dofinansowanie. – Łatwiej integrujemy się z komunikacją miejską niż z innymi przewoźnikami kolejowymi. W Łodzi mamy zintegrowaną taryfę między ŁKA a transportem miejskim, ale z drugiej strony mamy ułomny system honorowania biletów z Przewozami Regionalnymi. To jest anomalia, że łatwiej nam rozmawiać z partnerami z innego rodzaju transportu niż z innymi spółkami kolejowymi. Zastanawiam się, dlaczego nie wprowadzono jeszcze wspólnego biletu. Dzięki temu zyskalibyśmy więcej pasażerów, ale integracja taryfowa oznacza jednak mniejsze wpływy z biletów i musimy się zastanowić, gdzie poszukać pieniędzy na sfinansowanie tych strat. To wyzwanie dla organizatorów. Budżety województw to nie jest studnia bez dna – powiedziała Elżbieta Nowak, naczelnik Wydziału Zarządzania Produktem Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. – Z punktu widzenia trójmiejskiej SKM widać, jak bardzo



potrzebny jest ten wspólny bilet. Lepszy system biletowy to zysk w postaci dodatkowego klienta, który pojawi się, gdy będzie możliwość skorzystania z komplementarnej i atrakcyjnej oferty przejazdu. Przykładem jest Warszawa, gdzie do przystanków SKM Warszawa można dojechać skomunikowanym autobusem. Wspólny bilet porządkuje role w systemie transportowym. Naszym interesem jest to, by kolej była obłożona pasażerami. Potrzeb-

ny jest zatem układ komplementarny, w którym istnieje możliwość przesiadki z pociągu dalekobieżnego do lokalnego. Tu potrzeba współpracy organizatorów, a np. w Trójmieście jest z tym problem, bo trudno jest zorganizować transport między sześcioma miastami. Trzeba odpowiednio podzielić role, jakie pełnią poszczególni przewoźnicy, bowiem w przypadku spółek realizujących usługę publiczną nie mówimy o żadnym wolnym rynku. Nie ma przewoźników