

publicznych, którzy się utrzymają bez dopłat. Nowy wspólny bilet, szanujący koszty uczestników, jest rzeczą wy-czekiwaną w każdym mieście – powiedział Jarosław Kiepusa, członek rady nadzorczej PKP SKM Trójmiasto.

– Chciałam tylko zauważyć, że mamy naprawdę dobrze zintegrowany system w kontakcie przewoźnik kolejowy i komunikacja miejska. My mamy jednak problem z integracją różnych przewoźników kolejowych. Koleje Mazowieckie też mają świetnie zintegrowane swoje przewozy z komunikacją miejską, ale już w Siedlcach na styku Przewozy Regionalne z Kolejami Mazowieckimi występuje problem. Mamy wyliczenia, które wskazują, że gdybyśmy poszli na pełną integrację z innymi przewoźnikami, to trzeba albo jednej, albo drugiej stronie dopłacić – zauważyła Elżbieta Nowak.

Nie tylko wspólny bilet

Obszarów współpracy związanej z integracją różnych rodzajów transportu jest wiele i nie dotyczą tylko taryfy biletowej, ale też układania rozkładu jazdy czy oferowania informacji pasażerskiej i właściwej obsługi podróżnych.

– Uczestniczymy w tym razem z ZTM i wspólnie układamy rozkład, by zapewnić skomunikowanie. Podobnie, żeby zapewnić skomunikowanie, współpracujemy z Przewozami Regionalnymi. Z integracją taryfową jest większy problem, gdyż przewoźnicy mają różne ceny biletów. Możemy honorować wzajemnie bilety pod warunkiem, że ceny są porównywalne. Nie ma natomiast problemu, żebyśmy sprzedawali w kasach bilety innych przewoźników. Już to robimy, sprzedajemy bilety ŁKA, Przewozów Regionalnych i Kolei Wielkopolskich – skomentował Dariusz Grajda.

Problemy z integracją taryfową różnych przewoźników są skutkiem zaniedbań poczynionych podczas reformy

polskich kolei.

– Musimy rozmawiać o rozwiązaniach systemowych. Kiedy uchwalano ustawę o komercjalizacji PKP i zaczęto powoływać nowych przewoźników kolejowych, nie powstała żadna platforma konsolidująca przewozy. Taka struktura byłaby bardzo pożyteczna dla przewoźników pasażerskich, bo mogłaby reprezentować ich potrzeby różnym podmiotom życia publicznego. Niepowołanie takiego podmiotu było początkiem dzisiejszych problemów – powiedział Andrzej Żurkowski, dyrektor Instytutu Kolejnictwa.

Stworzenie wspólnego biletu wymaga przede wszystkim rozwiązania problemów organizacyjnych i handlowych. To o wiele większe wyzwanie niż opracowanie cennika i aplikacji do sprzedaży biletów.

– Mam taką smutną konstatację, że każdy kolejny wiceminister czy minister, który obejmuje urząd, ogłasza, że odbudowuje dyskusję na temat wspólnego biletu i powołuje w tym celu zespół roboczy. Następnie dowiaduje się, że wspólny bilet to nie jest aplikacja na smartfon czy wspólny blankiet, tylko po pierwsze bardzo poważne zmiany prawne, które wprowadzają jakąś jednostkę rozliczającą. Po drugie to problem długiego

dwuznaczna, gdyż minister także jest organizatorem transportu i współwłaścicielem PKP Intercity. To lata wytężonej pracy, pod koniec kadencji sukcesu dalej nie ma. Wspólny bilet to długi i kosztowny proces, który musi zająć ponad uwarunkowaniami politycznymi – powiedział Maciej Gładys, dyrektor biura Izby Gospodarczej Transportu Lądowego.

Przykłady z zagranicy

Jak zauważył przedstawiciel PKP SKM Trójmiasto, problem wspólnego biletu postanowiła rozwiązać Holandia. Stworzono tam narodowego operatora biletowego, który przeprowadził przetarg na dostawcę systemu biletowego. Utworzono system integracji biletowej, który budowano etapowo. Uszanowano przyzwyczajenia klientów i uwarunkowania finansowe organizatorów transportu.

– Na początku nie było żadnych zmian w taryfach a oferowano jedynie wspólną platformę sprzedażową. Obecnie system obejmuje wszystkich przewoźników kolejowych i holenderskiego odpowiednika PKS, a także transport w aglomeracjach. Podobny standard wdrożono w Danii i Norwegii. Wielkość

rowej. Pasażer jeżdżący często płaci mniej za bilety. Usługę nabywa się w sposób automatyczny poprzez wykrywanie sygnału smartfonu przez Wi-Fi w pociągu. Pozostawiono odrębne taryfy biletowe, ale przewoźnicy zgodzili się na wspólne obniżki biletów dla pasażerów dokonujących częstych i regularnych podróży. Pieniądże bezpośrednio trafiają na konto przewoźników – wyjaśnił Jarosław Kiepusa. W dyskusji o wspólnym bilecie pojawia się czasem postulat, by wprowadzić ustawowy obowiązek stosowania takiego rozwiązania. – Gdyby tak się stało, to wszyscy by się do tego dostosowali i wystawiliby organizatorom rachunek na pokrycie dodatkowych kosztów. Z drugiej strony pozytywne przykłady integracji biletowej opierają się na wzajemnych porozumieniach. Brak prawa zmuszającego do integracji biletowej nie stanowi zatem problemu – powiedział Jakub Majewski.

– To zależy, na jakim poziomie transportu działamy. Proszę sobie wyobrazić sytuację PKP Intercity. Podróże dalekobieżne często nie kończą się na dworcu głównym w dużym mieście. Pasażerowie muszą jakoś dotrzeć dalej. Z punktu

Integracja taryfowa jest łatwiejsza do realizacji na obszarze dużej aglomeracji niż na terenie całego regionu, nie mówiąc o obszarze całego kraju. Na przeszkodzie stoją m.in. przepisy prawa, które rozdzielają kompetencje poszczególnych szczebli administracji.

okresu przejściowego, a sukces projektu zbierze następcę. Całość systemu, zanim wygeneruje ruch wzbudzony, będzie kosztować i trzeba znaleźć na ten cel pieniądze. W tym momencie zapał do projektu spada. Wspólny bilet to sprawa trudna, niepopularna i wymagająca negocjacji z przewoźnikami. Sytuacja jest

kraju nie ma znaczenia. To kwestia techniczna. Jeśli chodzi o taryfę, przeprowadzono pewną rewolucję. System nagradza pasażera za regularność i częstotliwość podróży. Utrzymano bilet okresowy, ale wprowadzono inne sposoby rozliczania klienta podobne do stosowanych na kolei towa-

widzenia narodowego przewoźnika uzyskanie pewnego standardu, który zobowiązuje taką firmę do uczestnictwa we wspólnym systemie biletowym, leży w jego interesie – zauważył Jarosław Kiepusa. – Powinna być możliwość ustawowa zintegrowania taryf, ale nie powinno być to obligato-