

ryjne. Polska jest zróżnicowana, dlatego ceny biletów różnią się między regionami. Natomiast wprowadzenie wspólnego biletu między PKP Intercity a przewoźnikami nie jest trudne. Spółki mogą się porozumieć, np. że dają 10 proc. upustu w przypadku wspólnego biletu. Są ku temu odpowiednie narzędzia informatyczne – powiedział Dariusz Grajda i dodał: – Żałuję, że jako koleje samorządowe nie bierzemy udziału w pracach zespołu ds. wspólnego biletu działającego przy ministerstwie. Nie ma tam ani jednego przedstawiciela kolei samorządowych. Jeśli bowiem powstanie taki system w Grupie PKP, to i tak trzeba go będzie zintegrować z kolejami samorządowymi – przekonywał.

Wolna decyzja czy obowiązek?

Na potrzebę wprowadzenia zmian w przepisach zwróciła uwagę przedstawicielka Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. – Uważam, że jeżeli nie będzie rozwiązań ustawowych, to zawsze będzie to zależało od woli porozumienia. Tak ważne rzeczy powinny być uregulowane ustawowo. Przykład stanowi linia Łódź – Warszawa. Mieliśmy kilka spotkań przewoźników obsługujących połączenia na tej linii, a integracji taryfowej nie ma. To jest zbyt poważna sprawa, by zależała od decyzji jednego zarządu – powiedziała Elżbieta Nowak.

– To proste do rozwiązania. Można wprowadzić do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zapis, że każdy przewoźnik świadczący przewozy na podstawie umowy o usłudze publicznej jest zobowiązany do udziału w systemie wspólnego biletu. Zastanówmy się, czy jesteśmy jednym krajem czy federacją publiczną. Jeżeli jesteśmy jednym krajem, to powinien być jeden standard – zauważył Jarosław Kiepusza. – Nie do końca podoba mi się pomysł centralizacji wszystkiego, bo pieniądze są publiczne, ale od dwudziestukilku

lat budowaliśmy decentralizację, gdyż pieniądze trafiające do samorządów są bliżej ludzi, gdyż samorządy mają dostrzegać problemy małych społeczności. Podstawą musi być porozumienie, bowiem najlepszy system prawny mogą zepsuć źli ludzie – skomentował Dariusz Grajda.

Obecnie w transporcie publicznym w Polsce funkcjonują dwa światy: kolei pasażerskich i transportu miejskiego. Te dwa systemy nie zawsze dobrze przekładają się na kolej.

– Lepsza współpraca kolei samorządowych z PKP Intercity przyniesie więcej pasażerów kolei. Już teraz można kupić jednocześnie bilety na kilku przewoźników. Trzeba to jednak zrobić przez internet i trzeba wiedzieć, że są inni przewoźnicy w innym mieście. Chodzi o to, by system był prostszy i przyjazny, aby przyciągnąć ludzi, którzy jadą samochodami – powiedział Andrzej Żurkowski.

Integracja systemów transportowych w regionach już postępuje. Takie rozwiązania są wdrażane poza Warszawą i Łodzią także na Pomorzu i w Małopolsce. – Od trzech lat mamy projekt Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej, który integruje wszystkie systemy na

terenach województwa. Początkowo ograniczony był do Aglomeracji Krakowskiej i miasta Tarnów. Teraz dołączają kolejne miasta, które włączają przewoźników prywatnych.

Od nowego rozkładu jazdy mamy jednolity cennik – Taryfę Małopolską – jak ktoś kupi bilet z Krakowa do Tarnowa, to za tę samą cenę pojedzie i Kolejami Małopolskimi, i Przewoźnikami Regionalnymi. Mamy natomiast pewne problemy w kwestiach prawnych. Ustawa o transporcie zbiorowym kilka razy się zmieniała, ale wcale nie ułatwia ona integracji transportu – powiedział Grzegorz Sapoń z Małopolskiego Urzędu Marszałkowskiego.

– Integracja taryfowa jest sensowna w przypadku przewoźników regionalnych, gdzie sposób przewozów i kategorie pociągów są jednolite. Więc być może najlepszym rozwiązaniem na start byłoby stworzenie ogólnopolskiej taryfy regionalnej, według której przewoźnicy regionalni podlegaliby jednolitej taryfie. Wówczas cena biletu łączonego PKP Intercity z przewoźnikami regionalnym naliczana byłaby według jednego cennika a potem przewoźnicy rozlicziliby się według kodu wspólnego przewoźnika – powiedziała

Marzena Oleksy, zastępca Dyrektora Biura Sprzedaży i Obsługi Klientów PKP Intercity. – Tworzenie wspólnego biletu można zacząć od poziomu województwa tak, by obejmował przewoźnika samorządowego i Przewozy Regionalne. Powinien to zainicjować organizator przewozów, który ma umowę z obiema spółkami – powiedziała Elżbieta Nowak.

Systemy informatyczne już są

Opracowanie wspólnej taryfy to początek integracji przewoźników. Kolejnym etapem jest stworzenie platformy do sprzedaży wspólnego biletu. Tego typu rozwiązania już funkcjonują, a informatycy dostosują platformę do systemu, jaki zaoferują przewoźnicy.

– Kluczowa jest dla nas odpowiedź na pytanie, co to jest wspólny bilet. Czy jest to aplikacja koszykowa, gdzie w jednej transakcji kupujemy wiele biletów? Czy też może jest to aplikacja koszykowa z upustem? Czy naprawdę zintegrowany bilet? Trzeba odpowiedzieć na oczekiwania przewoźników i się dostosować. Z drugiej strony pamiętajmy, że zainteresowanie w jednym mieście kupnem biletu na przewoźnika z innego regionu jest niewielkie. W zeszłym roku uruchomiono np. wspólną sprzedaż biletów ŁKA i PKP Intercity w kasach – powiedział Przemysław Skociński, manager ds. produktu w Departamencie Rozwiązań Pasażerskich w PKP Informatyka.

Powołanie nowych przewoźników było poważnym przedsięwzięciem i firmy te musiały nabrać doświadczenia na rynku. – Obecnie podejmujemy dyskusję na temat integracji biletowej, bo mamy podstawy z zabranych doświadczeń nowych spółek, które coraz lepiej sobie radzą, i powstała potrzeba skoordynowania działań. Są bowiem przecież lokalni przewoźnicy, którzy dowożą klientów dla PKP Intercity – powiedział Dariusz

Warszawa przykładem integracji

ANDRZEJ ŻURKOWSKI,
dyrektor Instytutu Kolejnictwa

Stworzenie wspólnego biletu opiera się na czterech elementach: kwestii informatycznej, prawnej, organizacyjnej i handlowej. Problem informatyczny w zasadzie nie występuje. To jest sprawa wtórna. Dopiero gdy kwestie handlowe i prawne zostaną uzgodnione, wtedy można stworzyć blankiet czy platformę do sprzedaży. Walczymy o to, by dostępność do transportu kolejowego jako całości była jak największa. Kolej nigdy nie była przyjazna dla podróżnego. Słyszę wiele opinii, że jest to system zawył. Pojawienie się wielu przewoźników dodatkowo skomplikowało ofertę. Potrzebny jest zatem organizator przewozów w skali kraju. Warszawa jest dobrym przykładem systemu przyjaznego dla podróżnego, który mając bilet miesięczny, nie musi się przejmować, jaki przewoźnik obsługuje połączenie. Poza wspólnym biletem konieczna jest też zintegrowana organizacja przewozów i informacji pasażerskiej.

