

Kategoria

[Relacje](#)

Trudny wspólny bilet

Trudny wspólny bilet

W środę 21 czerwca odbyła się kolejna Debata z Kurierem poświęcona ważnemu i często podejmowanemu ostatnio zagadnieniu wspólnego biletu. W dyskusji wzięli udział przedstawiciele przewoźników, m.in. PKP Intercity, Kolei Dolnośląskich, czy PKP SKM Trójmiasto, a także PKP Informatyki, Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, czy Instytutu Kolejnictwa. Koleje Mazowieckie reprezentował Dariusz Grajda, członek zarządu, dyrektor handlowy. Moderatorem spotkania był Jakub Majewski, prezes Fundacji ProKolej.

Debata z Kurierem to platforma integrująca przedstawicieli sektora transportowego i miejsce inicjowania konkretnych działań na rzecz poprawy i rozwoju branży. Celem debaty jest wypracowanie wspólnego stanowiska w sprawach trudnych, ale kluczowych. Organizatorem spotkań jest KOW Sp. z o. o., wydawca branżowego miesięcznika "Kurier Kolejowy".

- Dzisiaj poruszamy temat wspólnego biletu – trudny, ale niezmiernie ważny dla konkurencyjności transportu publicznego - powiedział Dariusz Kostrzębski, prezes zarządu spółki KOW, otwierając debatę.

- Cieszę się, że mamy tak różnorodne grono rozmówców. Myślę, że będzie szansa ciekawie podyskutować o tym, o czym rozmawiamy już od wielu lat. Polska kolej była kiedyś dla pasażera czymś jasnym, czytelnym i przejrzystym. W jednym miejscu można było uzyskać kompleksową informację oraz kupić bilet – dzisiaj to nie funkcjonuje. Są załączki dobrej integracji, głównie regionalne, gdzie się to sprawdza i funkcjonuje, są także ambitne pomysły, aby taki system stworzyć dla całego transportu publicznego. Jednak wciąż nie wychodzi nam z tym wspólnym biletem. Wciąż jesteśmy na etapie założeń - mówił Jakub Majewski, prezes Fundacji ProKolej.

Transport publiczny byłby bardziej konkurencyjny, gdyby pasażer mógł korzystać z niego na podstawie jednego biletu i to właśnie z myślą o pasażerach powstała inicjatywa integracji taryfowej. Stworzenie wspólnego biletu musi iść w parze ze stworzeniem kompleksowej oferty przewozowej, która powinna uwzględniać przesiadki pomiędzy różnymi przewoźnikami. Przykładem dobrze funkcjonującej oferty integracji taryfowej jest „Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD”.

- To się udało tylko dlatego, że nigdy nie było rewolucji, a była ewolucja. Ponad 10 lat temu zaczęliśmy współpracę z ZTM, honorując bilety na jednej trasie. W kolejnych latach dokładaliśmy kolejne linie i dzisiaj mamy już wspólny bilet, stabilny wspólny bilet, z umową obowiązującą do 2019 roku. Wcześniej obowiązywały umowy roczne, które budziły obawy ZTM i okolicznych gmin. Czteroletnia umowa jest odpowiedzią na głosy samorządów, bowiem jakakolwiek zmiana w taryfie musi uzyskać zgodę organizatora. Obecnie rozmawiamy o rozszerzeniu integracji o bilety jednorazowe ZTM - mówił Dariusz Grajda.

Uczestnicy debaty zgodnie stwierdzili, że wspólny bilet nie powinien kończyć się na bilecie kolejowym. Głównym problemem w realizacji tego przedsięwzięcia są finanse, a także różnice w systemach taryfowych poszczególnych przewoźników. Potrzeba niewątpliwie zmian w prawie i powinny być one dokonane na szczeblu ustawowym. Wspólny bilet powinien być budowany na poziomie regionalnym, drogą ewolucji. - *Najlepiej byłoby, gdyby powstała w Polsce jednolita taryfa regionalna. Wówczas będzie można kupić bilet na pociąg PKP Intercity, a potem na bilet taryfy regionalnej w ramach jednego systemu* - powiedziała Marzena Oleksy, wicedyrektor biura sprzedaży i obsługi klientów w PKP Intercity.

Galeria



