

Kluczem do dobrego systemu taryfowego jest jego przejrzystość i łatwość zrozumienia oraz pewne „smaczki”, np. bilety pozaszczytowe – mówił podczas II Kongresu Transportu Publicznego dr Michał Beim z Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu.

– Pasażer, żeby wybrał transport publiczny musi mieć poczucie, że podróż jest przyjemna i wygodna. To powoduje, że transport trzeba postrzegać jako system, nie tylko pod względem finansowym, ale również planistycznym. Przykładowo, jeżeli chodniki będą złe, to pasażer nie będzie chciał podejść do przystanku – przekonywał ekspert Instytutu Sobieskiego.

Jak podkreślił, dzisiaj cały transport miejski czy też regionalny zasadza się na dwóch kluczowych pojęciach – intermodalności i multimodalności. – Intermodalność jest wtedy, gdy podróż odbywa się różnymi środkami lokomocji, a multimodalność jest wtedy, gdy pasażer z określonych powodów wybiera inny środek lokomocji – wyjaśnił.

[mc4wp_form id="84"]

Dr Michał Beim zwrócił uwagę, że każdy pasażer stara się minimalizować swoje nakłady. – 99 proc. pasażerów chce przejechać jak najtaniej i jak najprościej. Kluczowa jest więc wspólna oferta taryfowa – zaznaczył. – Wyróżniamy różne związki komunikacyjne. Są związki bez integracji taryfowej. Kwintesencją sprawnego transportu są jednak związki komunikacyjne zintegrowane taryfowo. Z 80 związków komunikacyjnych, które występują w Niemczech ok. 50 posiada wspólny bilet, w tym wszystkie największe – podkreślił.

Jednocześnie stwierdził, że nie ma jednego systemu taryfowego, który wszędzie funkcjonowałby idealnie. – Jeżeli spojrzymy na polskie uwarunkowania to zaczyna się dramat już na poziomie ustawowym. My mamy gąszcz zniżek i gąszcz zasad refundacji – powiedział ekspert Instytutu Sobieskiego.

– Najbardziej drażliwy jest jednak podział środków. Polska korzystna z takiego systemu, że jest zdefiniowany podmiot odpowiedzialny za transport w danym obszarze. Niemcy natomiast, tworząc związki komunikacyjne, wychodzili od przewoźników. W związku z tym opracowali skomplikowane algorytmy podziału środków. Polska stosuje model najprostszy, czyli gmina lub powiat przeznaczają daną pulę środków, za które ma być realizowana określona praca przewozowa. Kolej funkcjonuje nieco inaczej – tłumaczył dr Michał Beim.

Źródło: Rynek Kolejowy. [Czytaj dalej...](#)