



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8.054.12.2024
Warszawa, 25 lipca 2024

Pan **Szymon Hołownia**
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 1468 Poseł na Sejm RP, Pani Pauliny Matysiak, w sprawie podwyżek cen w ramach oferty Wspólny Bilet, przedstawiam odpowiedzi na zadane pytania.

Ad 1. Co jest przyczyną tak wysokiej podwyżki ceny w ramach oferty Wspólny Bilet?

Na podstawie wniosków przewoźników regionalnych opracowano nowy cennik bazowy. Zmiana ta została uzgodniona przez wszystkich przewoźników/operatorów uczestniczących w projekcie WB. Zgodę wyrazili także wszyscy organizatorzy przewozów, w tym marszałkowie województw. Przewoźnicy planowali wdrożenie zmiany cennika bazowego WB na początku 2023 r. Z uwagi na długotrwały proces uzgodnień wszystkich interesariuszy podwyżka cen w ramach oferty WB została wprowadzona dopiero 1 lutego br.

Ad 2. i 3. Dlaczego dochodzi do sytuacji, w których koszt Wspólnego Biletu jest wyższy niż zakup osobnych biletów? Czy i jakie zostaną podjęte odpowiednie działania, aby nie dochodziło do takich sytuacji jak wyżej?

Ceny w ofercie Wspólny Bilet zostały podniesione na wniosek strony samorządowej. W poprzednich latach podnoszone były ceny przez przewoźników wojewódzkich a stałe pozostały ceny na dotowane połączenia PKP Intercity. W rezultacie może zdarzyć się sytuacja, w której oddzielne bilety na daną podróż będą kosztować mniej niż bilet zakupiony w ramach oferty Wspólny Bilet – zwłaszcza gdy jej większość odbywa się pociągiem PKP Intercity a w zakresie pociągu wojewódzkiego podróżny korzysta z promocji.

Warunki funkcjonowania oferty Wspólny Bilet określa umowa pomiędzy jej uczestnikami. Umowa ta ma charakter cywilnoprawny i dotyczy współpracy przewoźników/operatorów PSC, którzy w ramach przekazywanej przez organizatorów rekompensaty ustalają cenniki. W sytuacji znacznych podwyżek kosztów prowadzenia działalności przez przewoźników priorytetem było utrzymanie Wspólnego Biletu jako oferty, w którą zaangażowana jest maksymalna liczba przewoźników i organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Minister Infrastruktury jest tylko jedną ze stron umowy cywilnej, która konstytuuje Wspólny Bilet – nie powinien więc on jednostronnie deklarować podjęcie jakichkolwiek działań bez porozumienia z pozostałymi sygnatariuszami.

Mając na uwadze oczywiste wyżej wykazane ograniczenia oferty Wspólny Bilet podjęte zostaną uzgodnienia dotyczące pogłębienia integracji ofert taryfowych.

Ad 4. i 5. Czy zostaną dokonane zmiany w ofercie Wspólnego Biletu, dzięki którym stanie się naprawdę atrakcyjna dla pasażerów? Czy w planach jest utrzymanie oferty Wspólny Bilet, czy jej wygaszenie?

Oferta WB funkcjonuje. Jednak, jak wskazano wyżej, podjęte zostaną uzgodnienia w zakresie większej konsolidacji ofert taryfowych. Dlatego też trwają prace nad bardziej zaawansowanym i kompleksowym konceptem odpowiadającym na rosnące wyzwania związane z mobilnością miejską i regionalną oraz potrzebą promowania zrównoważonych form transportu w Polsce. Obecnie koncept ten znajduje się na etapie przygotowania do wdrożenia. Adresuje on wiele mankamentów Wspólnego Biletu. Wymaga znacznie bardziej wysublimowanych systemów sprzedażowych i rozliczeniowych.

Ad 6. Jakie działania ma zamiar podjąć Ministerstwo Infrastruktury w celu lepszej integracji taryfowej na kolei?

Jak Pani Poseł zauważyła, oferta WB wprowadzona w 2018 roku była ważnym krokiem w kierunku integracji taryfowej, a także sposobem na atrakcyjne ceny dla pasażerów w przypadku podróży z przesiadką. Ministerstwo dostrzega niedoskonałości tej oferty, dlatego podjęło działania w zakresie opracowania i wdrożenia Horyzontalnego Rozkładu Jazdy (HRJ), który ma na celu wprowadzenie stabilnej siatki połączeń kolejowych na lata 2030/31-2039/40 (z perspektywą 2049/50) oraz będzie uwzględniać efekty modernizacji i budowy linii kolejowych przez spółkę CPK. Zaprojektowanie rozkładów jazdy pociągów w perspektywie dłuższej niż jeden rok przyniesie korzyści zarówno pasażerom, jak i przewoźnikom kolejowym. W ramach prac nad HRJ planowane jest, aby przydzielana przepustowość opierała się o zdefiniowaną siatkę połączeń wzajemnie uzupełniających się i posiadających takt, co pozwoli na odpowiednie zintegrowanie rozkładu jazdy w węzłach skomunikowań oraz na stacjach. Wdrożenie Horyzontalnego Rozkładu Jazdy wraz ze stopniowym zwiększaniem liczby pociągów (dalekobieżnych oraz regionalnych) powinno zwiększyć zainteresowanie podróżami pociągiem z przesiadkami. W ramach prac nad HRJ Ministerstwo rozważy także możliwość większej interwencji organizatora przewozów dalekobieżnych w rozbudowę systemu sprzedaży biletów i planowania podróży pociągami różnych przewoźników, a w przyszłości różnymi środkami publicznego transportu zbiorowego.

Z poważaniem

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

/dokument podpisany elektronicznie/