

Wydatki rosną, wpływów coraz mniej

# Droga nasza komunikacja

**Prawie 246 mln zł – na tyle skalkulowane zostały wydatki na lokalny transport zbiorowy w Szczecinie w tym roku. A główna pozycja w tym zestawieniu to zakup usług przewozowych w spółkach, czyli zapewnienie komunikacji miejskiej przy założeniu braku jakichkolwiek zmian, tj. poszerzania siatki połączeń o kolejne linie czy wydłużania tras.**

Koszty utrzymania rosną, a np. wpływy ze sprzedaży biletów utrzymują się na poziomie lat minionych.

– Mamy do czynienia z sytuacją coraz bardziej otwierających się nożyc. Po jednej stronie mamy oczekiwania i skutki w postaci nowych kierunków, nowych obszarów zamieszkania, gdzie

zapewnienie komunikacji publicznej byłoby wskazane i jest oczekiwane, by ich obsługę komunikacyjną uruchomić, co wiąże się ze wzrostem kosztów – mówi Paweł Adamczyk, dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska UM.

**Dokończenie na str. 5**

– Z drugiej strony, przy coraz szerszym zakresie świadczenia tych usług, uruchamianiu nowych linii, mamy coraz mniejsze wpływy z tytułu sprzedaży biletów – dodaje P. Adamczyk. – Dziś tak naprawdę pozwalają one pokryć ledwie 41,3 proc. wydatków i finansowane są te usługi w dużej mierze z innych źródeł dochodowych.

Wydatki bieżące na utrzymanie komunikacji miejskiej, te dotyczące sfinansowania zakresu usług komunikacji miejskiej spółkom, jakie świadczą na podstawie umów zawieranych z ZDiTM, mają przekroczyć w sumie 231,5 mln zł. Gmina Szczecin świadczy te usługi także dla przyległych gmin, a w ich organizacji pośredniczy ZDiTM w oparciu o odrębne porozumienia międzygminne w sprawie finansowania ich dotacjami. Na ten rok 5 384 196 zł to kwota dofinansowania usług przewozowych, jaka przypada na gminę Dobra. Z Policami ustalona w porozumieniu kwota to z kolei 4 357 391 zł. Gmina Kobaskowo dołoży ze swojego budżetu 2 883 285 zł. A 256 825 zł to kwota, która ma zabezpieczyć koszt Centrum Handlowego Auchan utrzymanie miejskiej linii autobusu nr 62.

– Tempo wzrostu wydatków na transport publiczny jest największe – podkreśla Stanisław Lipiński, skarbnik miasta. – Jeszcze w 2013 r. to było zaledwie 206 mln zł, a w 2016 r. – 232 mln zł. To jednak pół biedy, że one tak rosną. Ale niestety maleją dochody, a wpływy ze sprzedaży biletów spadają systematycznie. Liczba przewożonych pasażerów też spada.

Skarbnik wskazuje jako jedną z przyczyn ulgi, które w ostatnich latach zostały wprowadzone.

– Jest cała gama tych ulg. Można uznać, że to dobrze, że mamy dużo mieszkańców uprawnionych do licznych ulg, ale przy tym trzeba pamiętać, że to



*Koszty rosną, a np. wpływy ze sprzedaży biletów – na poziomie lat minionych.*

Fot. Mirosław WINCONEK

też koszt. W efekcie przy takim tempie poza finansowaniem transportu publicznego – to nowych zadań w budżecie bieżącym mieć nie możemy. Nie możemy myśleć o wzroście wydatków na zadania w takich sferach, jak kultura, sport czy edukacja – podsumował S. Lipiński

– Tendencję spadkową w sprzedaży biletów próbujemy zatrzymać i spowodować, by ta następnie zaczęła wzrastać, to m.in. zwiększenie w ZDiTM zespołu pracowników działu kontroli, bo diagnoza jest taka, że mamy do czynienia w Szczecinie w komunikacji miejskiej z sytuacją odwrotną niż w strefie płatnego parkowania: o ile w SPP każdy wie, że pozostawienie auta bez opłaconego biletu postoju wiąże się z powiadomieniem o konieczności wniesienia opłaty dodatkowej, o tyle w tramwaju czy w autobusie można bez biletu jeździć nawet dwa lata, nie kupować go na bieżąco i jeździć. Bo jeśli nawet zapłacę karę, która nie jest mała, to i tak wychodzi taniej przy stopniu prawdopodobieństwa, że na kontrolę biletów się trafi – stwierdził Paweł Adamczyk, dyrektor WGKiOS UM.

Pośrednią przyczyną spadku wpływów z biletów jest także

Rower Miejski. Przed rozbudową sieci, zakończoną w sierpniu 2016 r., roczne wydatki na obsługę systemu zamykały się w 1,1 mln zł (kiedy Rower Miejski działał tylko na lewobrzeżu). Po rozszerzeniu zasięgu o nowe stacje obsługa całego systemu będzie kosztować w tym roku prawie 2,3 mln zł. Urzędnicy wskazują na fakt, że mamy grupę rowerzystów, którzy de facto z roweru miejskiego korzystają w sezonie od wiosny do jesieni za darmo. A to za sprawą wprowadzonej zasady pierwszych nieodpłatnych 20 minut.

– Jeśli ktoś zakłada dłuższą jazdę, to przesiada się z roweru na rower na stacji po drodze, rozpoczynając tym samym nowy czas naliczania i nawet przez godzinę nie ponosi opłat. W dłuższej perspektywie zakładamy modyfikację w tym względzie – zapowiedział już dyr. P. Adamczyk podczas jednego z posiedzeń Komisji ds. Komunalnych Rady Miasta.

Warto też wskazać na inne powody znacznego spadku wpływów, np. awaryjność biletomatów czy niepunktualność w kursowaniu autobusów i tramwajów, czy zatrważający pod względem czystości stan części taboru. ©©

**Mirosław WINCONEK**