

Z roku na rok kupujemy coraz mniej biletów. Jak temu zaradzić?

● Dane są bezlitosne: coraz mniej pieniędzy wpływa ze sprzedaży biletów

● Powód? Za dużo ulg, wolimy jeździć własnym autem, wreszcie ubywa mieszkańców

Komunikacja

Marek Jaszczczyński

marek.jaszczczyński@polskapress.pl

Dochody ze sprzedaży biletów za 7 miesięcy tego roku są niższe o ponad 3,62 mln zł w porównaniu do założeń planu.

- Dlaczego tak jest? Przyczyn jest wiele. Na przykład obowiązujący taryfikator biletowy oraz wzrastająca z roku na rok liczba grup uprawnionych do ulgowych i bezpłatnych przejazdów - twierdzi Hanna Pieczyńska, rzecznik Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego. - Największa utrata wpływów występuje z tytułu wprowadzenia dodatkowych ulg dla pasażerów Programu Szczecin Przyjazny Rodzinie. Tylko z tego tytułu wynosi on blisko 2,5 mln zł rocznie.

Do zakupu biletów zbioro-

sy nie ma się czemu dziwić. Ba, profesor dr hab. Wojciech Bąkowski podkreśla nawet, że będzie następował z roku na rok.

- Przychody ze sprzedaży biletów w komunikacji miejskiej będą się nadal zmniejszały, bo spada popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego - podkreśla profesor Bąkowski. - Zjawisko spadku popytu ma trwać tendencję. Przewiduję taki spadek jeszcze na najbliższe 2-3 lata.

Zdaniem naukowca w tej chwili brak jest przesłanek, aby ten trend odwrócić w ciągu najbliższych 3-6 latach.

- Popyt będzie się pomniejszał, problem tylko, w jakiej wielkości każdego następnego roku - zastanawia się prof. Wojciech Bąkowski. - Zwiększenie podaży przez uruchamianie nowych linii autobusowych, częstotliwości kursowania czy zwiększenie przebiegu pociągów w trak-



FOT. ANDRZEJ SZKOCIN

Moim zdaniem

● Jako pasażer komunikacji miejskiej, z której korzystam codziennie, też znam jej bolączki. Po pierwsze dostępność biletów. Pasażer, który chce kupić bilet jadąc z Godawia ma spory problem. Na pętli godawskiej kasy nie ma, na „Ludowej” też nie działa, podobnego udogodnienia nie ma też na pętli „Stocznia Szczecińska”. Tutaj możemy skorzystać ze stacjonarnego biletomatu. Druga sprawa to brud. Tu bez winy nie są sami pasażerowie, którzy zostawiają butelki, lupiny od słoneczników i dbają o to, żeby szyby nie były idealnie przejrzyste. Ale za to z punktualnością nie jest źle. Przynajmniej na liniach, na których jeżdżę.

MAREK JASZCZYŃSKI

► Pętla „Turkusowa” mieszkańcom przeszkadza, że powstała zbyt daleko od centrum osiedla

wej komunikacji miejskiej z u-
gą i do przejazdów bezpłatnych
uprawnionych jest w Szczeci-
nie sporo grup społecznych.
Tak zdecydowali radni miej-
scy. To aż 23 grupy społeczne,
którym przysługuje bezpłatny
przejazd pojazdami lokalnego
transportu zbiorowego
na wszystkich liniach komu-
nikacyjnych (oprócz linii tury-
stycznych). Ale dodatkowych
12 grup ma prawo do korzystania
z ulg.

ZDiTM wśród czynników,
które szkodzą wpływem z bile-
tów komunikacji miejskiej wy-
mienia także czynnik demo-
graficzny, ale także to, że miesz-
kańcy wolą jeździć własnymi
samochodami. Ważnymi czyn-
nikami są również remonty
i przebudowy ulic, które nie
sprzyjają korzystaniu z komu-
nikacji miejskiej.

Profesor dr hab. Wojciech
Bąkowski z Wydziału Zarządza-
nia i Ekonomiki Usług Uniwersy-
tetu Szczecińskiego opracował
„Oszacowanie popytu na usługi
publicznego transportu zbioro-
wego w Szczecinie na lata 2015-
2017”. Według naukowca temu
dzisiejszemu spadkowi sprzeda-
ży biletów na tramwaje i autobu-

cji tranzajowej bądź utrucno-
mienie miejskiej kolei szybkiej,
spowoduje znaczne zwiększenie
kosztów i dopłat do publicznego
transportu zbiorowego w najbliż-
szych latach.

Jak temu przeciwdziałać?
ZDiTM proponuje nowe rozwią-
zania dystrybucji biletów, a więc
możliwość regulowania opłat
za pomocą telefonu komórko-
wego, możliwość zakupu bile-
tów przez internet. W planach
jest też zwiększenie liczby spraw
kierowanych do Sądu w celu wy-
egzekwowania kar za brak waż-
nego biletu za przejazd. Czy to
wystarczy?

- Przy spadającej liczbie
mieszkańców i niekorzystnej
strukturze wiekowej szczecinian
jedynym źródłem zwiększenia
popytu na usługi publicznego
transportu zbiorowego są właściciele
samochodów osobowych -
twierdzo prof. Bąkowski. - Na-
leży sobie uzmysłowić, że popyt
na przemieszczanie po obszarze
miejskim ma ograniczoną wiel-
kość. Przemieszczanie samocho-
dem osobowym, autobusem,
tramwajem, taksówką miejską
lub rowerem jest traktowane
przez mieszkańca, jako „nakład
kosztów i strata czasu w życiu
osobistym”.

Czyżby pasażerowie przesiedli się na rower?

- Spadek liczby sprzedanych bile-
tów zbytnio mnie nie dziwi -
mówi Wojciech Dorżynkiewicz,
radny PO. - Pasażerowie, którzy
widzą popsuty biletomat czę-
sto rezygnują z zakupu biletu.

Musimy zadbać o dopasowanie trasy autobusów pod potrzeby mieszkańców

A tymczasem awarie
biletomatów w Szczecinie, stał
się niestety smutnym standar-
dem. Musimy to zmienić.

Dodaje przy tym, że przecież
Rower Miejski stał się fajną alter-
natywą podróży po mieście.

Wielu mieszkańców zamiast
podjechać kilka przystanków
komunikacją woli skorzystać
z roweru miejskiego.

- Aby poprawić liczbę sprze-
danych biletów musimy zwięk-
szyć elastyczność taryfy - postu-
luje Wojciech Dorżynkiewicz. -
Nie może być tak, że pasażer
chcący przejechać tylko jeden
przystanek musi kupić bilet na 15
minut i zapłacić za podróż dwa
złote. Czyli tyle samo ile pasażer,
który w czasie tych piętnastu mi-
nut może przejechać nawet 8-10
przystanków. Aby zachęcić
mieszkańców do korzystania

z komunikacji miejskiej powin-
niśmy podejmować komplekso-
we i systemowe działania.

Ale - jak zaznacza radny - naj-
pierw musimy zadbać o dopaso-
wanie trasy autobusów pod
trzeby mieszkańców i zwiększyć
częstotliwość kursowania auto-
busów na obrzeżach i w centrum
miasta. Żaden kierowca na stałe
nie przesiądzie się do zapcha-
nych autobusów i tramwajów
kursujących co pół godziny...

- Później powinniśmy zacząć
organizować skierowane do kie-
rowców akcje informacyjno-re-
klamowe - podpowiada Woj-
ciech Dorżynkiewicz. - W mia-
stach największe zanieczyszcze-
nie powietrza występuje pod ko-
niec tygodnia. Ogłosmy wszyst-
kie piątki dniem bez samochodu
i w tym dniu nie pobierajmy
opłat za przejazdy komunikacją
miejską. Na początku będziemy
do tego wydarzenia dokładać,
jednak w długofalowej perspek-
tywie zwróci się nam to z na-
wiązką, bo dzięki temu część kie-
rowców przekona się do podró-
żowania komunikacją miejską.

Propozycje Czytelników

Do dyskusji włączyli się także
nasi Czytelnicy. I podają powo-
dy, dlaczego sprzedaż biletów
spadła.

- Dziwne, że nikt nie zwrócił
uwagi na pozamykane kasy bile-
towe - zastanawia się nasz
internauta Tomasz. - Kiedyś
było ich o wiele więcej, prowa-
dzili to ajenci i jako się kręciło.
Później ZDiTM pozrywał umo-

wy i zaczął zamykać kasy, więc
gdzie Ci biedni pasażerowie
mają kupić bilet jednorazowy?
Kioski nie są traktowane jako
partnerzy ale jako pasożyty -
kupują bilety za gotówkę. Po-
liczcie ile pieniędzy trzeba wy-
łożyć na bilety, zwrot rzędu 3
procent... Nie dziwcie się, że lu-
dzie nie kupują czegoś czego
nie ma na rynku!

Nie brakuje skrajnych po-
myśli.

- Skoro mieszkańcy rezygnu-
ją, to czas przestać „pudrować
trupa” i trzeba ograniczyć wydat-
ki bieżące i majątkowe na tę sfe-
rę - podpowiada inny internauta.
- Szkoda kolejnych milionów
na dotacje do pustych przewo-
zów i na nowe tramwaje autobu-
sy, które będą wozić powietrze.

- Proponuję typowe ekono-
miczne rozwiązanie: podnieść
ceny biletów o 50 proc. i zlikwi-
dować 50 proc. połączeń - pisze
internauta Stachu.

Ale są też propozycje by za-
chęcić do korzystania z komu-
nikacji miejskiej.

- Jeśli ludzie wolą jeździć au-
tem niż tramwajem to warto za-
stanowić się dlaczego tak jest i jak
ten trend odwrócić. Korekta roz-
kładów jazdy, priorytety dla komu-
nikacji miejskiej, zmiana ta-
ryfy np. na przystankową za-
miast czasowej - pisze internauta
Szymon. - To żadne odkrywanie
Ameryki, przykłady z innych
miast pokazują jak robić to sku-
tecznie. W dodatku te działania
nie wymagają prawie żadnych
nakładów finansowych. ● © ©



FOT. ANDRZEJ SZKOCKI

► Podobno rower miejski odebrał pasażerów komunikacji

Zjawisko spadku
popytu ma trwałą
tendencję
na najbliższe 2-3
lata