



## Czas naprawić sprzedaż biletów

(List otwarty Szczecińskiego Ruchu Miejskiego\* do ZDiTM)

Chcielibyśmy wyjść z inicjatywy kompleksowego rozwiązania kwestii szeroko związanych z zakupem biletów komunikacji miejskiej, a dokładnie z zadaniem inwestycyjnym pn. „Budowa Centralnego Systemu Zarządzania Komunikacją Miejską dla miasta Szczecina i aglomeracji szczecińskiej”. Budowa tego systemu kosztowała w ciągu ostatniej dekady 54 mln zł i uważamy, że trzeba wreszcie sprawić, by działał on jak należy.

Choć realizacja inwestycji zakończyła się w 2015 r., cały czas słyszymy o usterkach i problemach z nią związanych. Automaty biletowe w pojazdach albo są, albo ich nie ma, a ich sprawność nie należy do najwyższych. To chaotyczny i niewygodny system, w którym pasażer musi notorycznie nosić ze sobą i kartę, i odliczone drobne. Problem pojawia się również, gdy automat ma awarię, a płatność u kierowcy/motorniczego jest możliwa tylko gotówką. Mało tego, gdy do autobusu wsiądzie kontroler, zapłacimy nawet 400 zł kary (od 1 lipca br.) i będziemy jedynymi win-

nymi. Bo jak to Państwo często argumentują: „Przed wejściem do pojazdu pasażer powinien posiadać bilet”. Po co więc nam biletomaty, skoro pasażer musi posiadać bilet wcześniej?

(...) Następnym niezrozumiałym dla nas problemem jest temat e-portmonetki i zapowiadanej taryfy przystankowej. Czy zapomnieli Państwo o rozwiązaniu, które nam, pasażerom, obiecywaliście? Montaż ponad półtora tysiąca elektronicznych, niebieskich kasowników kosztował przecież mnóstwo pieniędzy, a jego podstawowym założeniem było wprowadzenie specjalnej taryfy przystankowej. Chodzi po prostu o to, by przejechanie jednego przystanku nie kosztowało (jak obecnie) aż 2 zł, tylko było proporcjonalne do odległości - np. jeden przystanek to opłata 40 gr. Taryfa byłaby bardziej sprawiedliwa i zachęcała jeszcze więcej osób do korzystania z komunikacji. Dlaczego wstrzymują Państwo wprowadzenie tego rozwiązania?

W kwestii e-portmonetki musimy wyróżnić także inne problemy. System nie koduje opłat w sposób korzystny dla pasażera - mamy na myśli przypisanie opłaty takiej, jak bilet dobowy i kilkudobowy. Przyłożenie biletu zbyt krótko skutkuje komunikatem o błędzie - wyświet-

la się on jednak tak długo, że można nie zdążyć wysiąść z pojazdu, odbijając bilet. A zapomnienie odbicia biletu w pojeździe i przesiadka na inny może skutkować tym, że dla systemu będziemy podróżowali w kilku pojazdach naraz - przesiadka powinna kończyć automatycznie podróż poprzednim pojazdem.

Otrzymaliśmy także sygnały, że e-portmonetka zupełnie nie sprawdza się, gdy w ciągu dnia odbedziemy wiele przejazdów na sumę przekraczającą 12 zł, czyli wartość biletu dobowego. System zamiast zakodować opłatę dobową - 12 zł, nalicza kolejne, co jest absurdem.

Wnikliwego przeglądu i rewizji wymagają także tablice informacji pasażerskiej. Jedną kwestią jest niezbyt racjonalne ich wykorzystanie - czytelność i ilość informacji nie jest na najwyższym poziomie (np. nie wyświetlają informacji z dwóch stron, więc trzeba biegać po przystanku, by sprawdzić informację z właściwej strony). Sprawność tych urządzeń jest też bardzo niska. Przynajmniej połowa tablic w autobusach jest niesprawna m.in. z powodu wstrząsów - ten problem powinniście Państwo jakoś rozwiązać, zwłaszcza że system podlega gwarancji.

Proponujemy następujące rozwiązania głównych problemów poruszonych w piśmie:

**1.** Jeśli w pojeździe nie ma biletomatu lub jest on niesprawny bądź jeśli nie ma możliwości zapłaty kartą, pasażer ma prawo podróżować za darmo. Wielojęzyczna nalepka na drzwiach i biletomacie: „Jeśli automat nie działa, masz prawo podróżować za darmo” załatwi sprawę oraz wielu ludziom oszczędzi stresu, nerwów oraz przepychanek w autobusie, a przy okazji zachęci Państwa, jako organizatora ruchu, do sprawniejszego działania i chronienia wpływu do budżetu.

**2.** Kierowca nie sprzedaje biletów. Tak jest w wielu miastach (Poznań, Warszawa, Wrocław). To ukróci sprawę konfliktów w pojazdach o to, że automat przyjmuje taką czy inną formę płatności, i nie będzie angażowało prowadzących w zbędne dyskusje.

**3.** Podstawowa zasada - w każdym autobusie możemy kupić bilet kartą. Jeśli tej możliwości nie ma, mamy prawo także podróżować bez biletu. Mówiąc krótko - stare urządzenia, nieprzystające do nowego systemu, wymieniamy na nowe.

**4.** Sugerujemy dodatkowo montaż modułu płatności bilonem w już istniejących automatach GMV - w autobusach i tramwajach (z niewiadomych powodów część tramwa-

jów ten moduł obecnie posiada, a część nie - dlaczego?). W odpowiedzi na interpelację Wojciecha Dorżynkiewicza wiceprezydent Pawlicki stwierdza jednoznacznie: „Technicznie jest możliwość, by przystosować wszystkie automaty firmy GMV do sprzedaży bilonem”. Pamiętajmy, że wielu ludzi, szczególnie bardzo młodych czy w zaawansowanym wieku, preferuje tę formę płatności. Podróżowanie transportem publicznym powinno być intuicyjne, bezproblemowe, bezstresowe dla wszystkich pasażerów, a także skoncentrowane na zasadzie „Klient nasz pan”.

W naszym mniemaniu te zasady są proste i uczciwe dla obu stron oraz uczynią podróż komunikacją dużo przyjemniejszą.

(...) Domagamy się również przedstawienia przez ZDiTM lub Urząd Miasta konkretnych propozycji rozwiązań tych problemów bądź zorganizowania dyskusji z udziałem mieszkańców. ◉

**Od redakcji:** Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego zapowiedział, że na ten list odpowie w przyszłym tygodniu. Cały list na [szczecin.wyborcza.pl](http://szczecin.wyborcza.pl)

\*Szczeciński Ruch Miejski to inicjatywa lokalnych aktywistów od wielu lat zaangażowanych w sprawę miasta