

Szczecińska Kolej Metropolitalna nie ma szczęścia. Właśnie traci pierwszych pasażerów

04.01.2024, Andrzej Kraśnicki jr

Kiedy w końcu budowa SKM ruszyła do przodu, zaczęło się zniechęcanie podróżnych do komunikacji miejskiej z wykorzystaniem kolei regionalnej. I nie jest to jedyny problem z SKM.

Szczecińska Kolej Metropolitalna powstaje z olbrzymimi problemami. O katastrofalnym wręcz opóźnieniu kolejowej części inwestycji (SKM miała ruszyć we wrześniu 2022 r.) powstały już setki publikacji. Kiedy więc jeszcze w 2023 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe w końcu opanowała sytuację i budowa naprawdę ostro ruszyła do przodu, wydawało się, że nie ma już poważnych przeszkód.

A jednak jest jak w słynnym tekście Agnieszki Osieckiej „Co się polepszy, to się popieprzy” z Kabaretu Olgi Lipińskiej.

SKM. Problem z biletami

Stopniowo odkrywamy bowiem, że tak naprawdę w powijakach jest drugi – obok infrastruktury – filar SKM: pomysł na finansowanie przewozów i wspólny bilet.

Od miesięcy było wiadomo, że już w 2024 r. pod szyldem SKM mogą się pojawić pociągi łączące Szczecin z Goleniowem, Stargardem i Gryfinem.

Pasażerom już od miesięcy powinna być więc przedstawiana atrakcyjna oferta biletowa, obejmująca wybrane środki transportu, czyli np. autobusy w Stargardzie, kolej na trasie Stargard–Szczecin oraz komunikację miejską w

Szczecinie. Takie same propozycje powinien znać od dawna mieszkaniec Gryfina i okolic oraz Goleniowa.

Jeśli bowiem coś ma dobrze działać, to wiadomo, że potrzebny jest czas na reklamę, na zachęcenie, na rozpowszechnienie informacji.

Mamy początek stycznia i o bilecie wciąż nic nie wiemy. No, poza tym, że na początek może uda się porozumieć w sprawie biletów okresowych i być może uda się je wdrożyć 1 września. Biletomaty z logo SKM, które wkrótce zaczną być montowane na nowych peronach, należy więc na razie uznać za ozdobę.

SKM. Problem z finansowaniem połączeń

W sprawie wspólnego biletu chodzi oczywiście o pieniądze. Kto i ile ma dołożyć? Nikt nie ma dochodowej komunikacji, a do wspólnego biletu trzeba będzie z kasy samorządów dorzucić więcej niż do zwykłych biletów. Cena takiego biletu musi być przecież niższa niż suma biletów na poszczególne środki transportu (czyli np. bilet w Stargardzie, na pociąg, na tramwaj w Szczecinie).

Roman Walaszkowski, który stoi na czele Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego i próbuje spiąć wszystkie oczekiwania, także finansowe, przyznaje, że rozmowy są trudne. To dość dyplomatyczne ujęcie problemu.

Kolejnym wizerunkowym problemem SKM stała się sytuacja z końca roku. Okazało się, że Gryfino i Stargard nie zgadzają się z wysokością dopłat do kursowania większej liczby pociągów regionalnych, które zaproponował urząd marszałkowski. Umowę podpisał tylko Goleniów. Przedstawiony już rozkład jazdy, który miał wejść w życie 2 stycznia, wylądował w koszu. Może uda się jeszcze dogadać i pociągi pojawią się w marcu, ale to nic pewnego.

Nie ma już biletu ZDiTM w pociągach

Jednak to, co wydarzyło się 2 stycznia, przebija wszystkie inne problemy. Okazało się bowiem, że Szczecin nie przedłużył umowy z Polregio. W pociągach regionalnych w granicach Szczecina nie są już ważne bilety okresowe wydawane przez ZDiTM.

System działał od jesieni 2019 r. Był znakomitym elementem oswajającym szczecinian z pociągami jako środkiem komunikacji miejskiej. Ci, którzy z niego korzystali, byli świetnymi ambasadorami SKM. Udowadniali, że jest

sens podjechać rowerem z Wielgowa na stację w Zdunowie i do centrum dojechać pociągiem regionalnym, mając oczywiście możliwość dalszego przemieszczania się autobusami i tramwajami. I to wszystko za 80 zł miesięcznie (lub 40 zł w przypadku biletu ulgowego).

Umowy nie przedłużono, zasłaniając się mglistymi zapowiedziami wspólnego biletu, który może będzie wspomnianego 1 września.

Co więcej, o tym fakcie w ogóle nie poinformowano pasażerów. Zdumieni posiadacze Szczecińskich Kart Aglomeracyjnych o tym, że jadą na gapę, dowiedzieli się we wtorek od konduktorów.

Fachowcy od transportu publicznego mówią jasno: pasażerów zdobywa się miesiącami, stracić ich można w pięć minut. Szczecin wspólnie z Urzędem Marszałkowskim odpowiedzialnym za regionalny transport kolejowy właśnie pokazali, jak to się robi.

A potem znów będzie zdziwienie, że rośnie liczba zarejestrowanych samochodów.