

Żory stały się jednym z pierwszych miast w Polsce, które wprowadziły bezpłatną komunikację miejską. W ślad za nimi poszedł Lubin – poinformował [portalsamorzadowy.pl](http://portalsamorzadowy.pl). Czy darmowa komunikacja miejska ma szansę pojawić się w kolejnych miastach?

- Bezpłatna komunikacja miejska może z powodzeniem być wprowadzana w miastach do 50 - góra 80 - tys. mieszkańców. Wynika to z faktu, że koszty operacyjne (druku, dystrybucji i kontroli biletów) w mniejszych miejscowościach są nieproporcjonalnie duże, zaś wpływy stosunkowo niewielkie – przekonuje w rozmowie z naszym portalem dr Michał Beim, ekspert Instytutu Sobieskiego w obszarze miasto i transport.

Jego zdaniem wynika to z faktu, że takie miasta są z reguły małe także pod względem powierzchni. Wystarczą np. 3 km, by przejechać je całe. Wówczas komunikacja zbiorowa w takich miejscowościach przegrywa konkurencję z ruchem pieszym, rowerowym czy samochodowym. A z samej komunikacji publicznej korzystają z reguły tylko osoby uprawnione do ulg zbiorowych: dzieci czy seniorzy.

Leave this field empty if you're human:

- Wobec tego pozbawione jest racjonalnego sensu drukowanie i dystrybucja biletów na taką komunikację – uważa ekspert Instytutu Sobieskiego. – Pokrywa to z trudem ponoszone przez samorządy koszty operacyjne. Natomiast w dużych miastach, np. w Poznaniu, wpływy ze sprzedawanych biletów wynoszą rocznie ok. 100 kilkadziesiąt milionów zł. Zaś to pokrywa w 40-50 proc. wydatki ponoszone przez takie miejscowości na transport zbiorowy. Jeśli nawet uwzględnimy koszty operacyjne (kolejne kilkanaście mln zł): sprzedaży biletów, ich dystrybucji, marży dla handlowców, kontrolerów biletów – łączne przychody z tego tytułu są dla miast dość pokaźne.

- Za uzyskane z tego tytułu środki można dokonać zakupu np. znaczącej ilości autobusów przegubowych – zauważa Michał Beim. – W dużych miastach lepiej więc nowych klientów transportu zbiorowego pozyskiwać atrakcyjną ofertą, np. zakupem nowoczesnego, czystego i szybkiego taboru. Takie autobusy powinny przy tym jeździć w miarę szybko i często. Wygląda to zupełnie inaczej w małych miastach, gdzie niemal wszędzie można dojść na piechotę w 15 min., a autobusy jeżdżą najczęściej co pół godziny.

Zdaniem eksperta w takich okolicznościach trudno się spodziewać gigantycznych tłumów w jeżdżących autobusach.

- Można mówić zatem o pewnym wyczuciu i wyniku podejmowania decyzji politycznych przez samorządy - twierdzi Michał Beim. - Warto wprowadzić bezpłatną komunikację miejską, gdy występuje problem ze zbyt dużym ruchem samochodowym, a jednocześnie chce się nakłonić mieszkańców do korzystania z autobusów. Ma to jednak - jak wspomniałem - sens tylko w miastach nie większych niż 50-80 tysięcznych. W dużych aglomeracjach bowiem ponoszone byłyby zbyt duże koszty obsługi takiego transportu.

Ekspert twierdzi, że wolałby, by w takich miastach, jak Warszawa, Poznań czy Wrocław, zamiast bezpłatnej komunikacji, lepiej zwiększyć nakłady inwestycyjne na jej rozwój. Np. poprzez remonty torowisk, zakup nowych tramwajów (nowe kosztują 6-8 mln zł za sztukę), zbudowanie nowych wiat przystankowych, ławek, wdrożenia nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej.

- W dużych miastach, co ważne, nie należy też przesadzać ze zbyt wysokimi cenami biletów komunikacji. Powoduje to bowiem odpływ od niej dużej części pasażerów - uważa na zakończenie ekspert Instytutu Sobieskiego.

Źródło: Biznes Alert. [Czytaj dalej...](#)