

# Wyjaśniamy, dlaczego podwyżka cen biletów to konieczność

Pandemia koronawirusa bardzo mocno uderzyła w transport publiczny. Wprowadzone ograniczenia, konieczność zapewnienia dodatkowych kursów, zwiększenie częstotliwości dezynfekcji, olbrzymi spadek liczby pasażerów, a co za tym idzie – spadek dochodów ze sprzedaży biletów, pogłębiły dziurę finansową. Miasta i gminy, które również są w bardzo trudnej sytuacji, nie będą w stanie pokryć jej w całości. Musimy się tym podzielić – część brakującej kwoty uzupełnią miasta, częściowo będą musieli pasażerowie. Do tematu podchodzimy otwarcie i szczerze chcemy wyjaśnić, dlaczego podwyżka cen biletów komunikacji miejskiej, to konieczność. Jej wysokość nie jest jeszcze znana. Decyzja zostanie podjęta pod koniec tego roku, kiedy poznamy rzeczywistą stratę. Przypomnijmy, że ceny biletów są utrzymane niemal na niezmiennym poziomie od 7 lat.

**Jest trochę lepiej, ale wciąż sprzedajemy prawie połowę biletów mniej niż roku temu**

Pandemia koronawirusa spowodowała drastyczny spadek dochodów ze sprzedaży biletów.

W pierwszym okresie, kiedy obowiązywały najbardziej rygorystyczne obostrzenia związane z limitami w komunikacji miejskiej (marzec – maj), odnotowaliśmy około 90-procentowy spadek dochodów z ich sprzedaży. Od czerwca sytuacja zaczęła się nieco poprawiać, ale wciąż nie jest najlepsza, bo mówimy o spadku wynoszącym ok. 30-40 procent.

Do tego dochodzą również inne dodatkowe koszty związane z koniecznością zwiększenia częstotliwości dezynfekcji pojazdów. Do tej pory kosztowało to 2,5 mln zł.

**Jeśli nic się nie zmieni, szacowana strata to ok. 40 mln zł**

W najczarniejszym scenariuszu szacowaliśmy, że gdyby obostrzenia z pierwszego okresu pandemii zostały utrzymane do końca roku, wówczas strata wyniosłaby ok. 100 mln zł.

Już teraz po pierwszym półroczu zaksięgowana strata wynosi ok. 20 mln zł.

Jeśli obostrzenia i wpływy z biletów utrzymają się na aktualnym i niezmienionym poziomie, szacujemy, że na koniec roku strata wynieść może nawet 40 mln zł.

W przypadku powrotu do zaostrzonych restrykcji, strata ta będzie jeszcze wzrastać.

**Sytuacja miast też jest bardzo zła. Same nie sfinansują tych strat**

Stajemy przed bardzo trudną decyzją. Obecna sytuacja miast również nie jest najlepsza i nie będą one w stanie pokryć całej tej różnicy.

Jest to konieczne, by zapewnić funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Dlatego tymi kosztami będziemy musieli podzielić się po równo – częściowo zostaną one uzupełnione przez miasta, częściowo będą musiały zostać uzupełnione przez pasażerów.

**Nie chcemy, by podwyżka była drastyczna. Dlatego czekamy do końcówki roku**

Decyzja o tym, jakiej wysokości będą to podwyżki jeszcze nie zapadły. Czekamy z nią tak naprawdę do ostatniej chwili, bo chcemy zobaczyć, jak sytuacja związana z epidemią będzie się rozwijać – czy limity w komunikacji zostaną zniesione przez rząd, a także ilu pasażerów wróci do transportu publicznego. Dlatego chcemy poczekać z tą decyzją do końca roku, by zobaczyć jaki wynik osiągniemy i ile pieniędzy rzeczywiście będzie brakować.

Czekamy z tą decyzją, ponieważ nie chcemy, żeby to były tak duże podwyżki, jakie wprowadzono w innych polskich

aglomeracjach, a wyniosły one czasem kilkadziesiąt procent.

Podwyżki wprowadzono już m.in. w Poznaniu, trwają rozmowy odnośnie ich wysokości w Krakowie.

## **Bilety ZTM często są tańsze niż w innych aglomeracjach w Polsce**

Często słyszymy, że ceny naszych biletów komunikacji miejskiej są już zbyt wysokie, ale gdy porównamy je z innymi aglomeracjami w Polsce, to okaże się, że w naszym ZTM wcale nie jest tak drogo, czasem jest taniej niż w innych miastach.

Dla przykładu: za najdłuższy bilet jednorazowy, który u nas obowiązuje na terenie całej Metropolii do 90 min od momentu skasowania – płacimy 4,4 zł w aplikacji mobilnej lub 5 zł za bilet papierowy. Natomiast w innych, dużych miastach w Polsce kosztuje on prawie dwa razy tyle – nawet 8 zł.

Ceny naszych biletów w zależności od wariantu, który wybiera pasażer, często są jednymi z tańszych w Polsce, a na pewno wpisują się w średnią.

W porównanych przez nas 10 aglomeracjach, średnia cena za bilet 90 min wyniosła ok. 5,32 zł (jeśli przyjmiemy cenę naszego biletu elektronicznego, która wynosi 4,4 zł. Oznacza to, że jest ponad złotówkę tańszy od średniej dla dużych miast w Polsce) albo ok. 5,4 zł (jeśli przyjmiemy cenę biletu papierowego, która u nas wynosi 5 zł).

## **Ceny biletów niemal bez zmian od 7 lat, a koszty wzrastały. Teraz pandemia pogłębiła tę dziurę**

Należy zauważyć, że ceny biletów papierowych pozostawały niemal na niezmiennym poziomie od 2013 roku, gdy okres ich ważności był znacznie krótszy od aktualnie obowiązujących.

Przypomnijmy, że wcześniej pozwalały na przejazd z możliwością przesiadek przez 15, 30 i 60 minut, natomiast od 1 stycznia 2018 roku czasy te wzrosły odpowiednio do 20, 40 i 90 minut.

Podczas zmiany taryfy w marcu tego roku, ceny biletów papierowych wzrosły o 20 groszy, natomiast elektronicznych – kupowanych za pomocą karty ŚKUP lub w aplikacjach mobilnych, zostały niezmiennie i są od nich sporo tańsze (bilet na jedno miasto lub ważny przez 20 min kosztuje 3 zł, a papierowy 3,4 zł; na dwa miasta lub ważny przez 40 min – 3,6zł/ 4 zł, a na 3 i więcej miast lub ważny 90 min – 4,4 zł/5 zł)

Na koszty funkcjonowania komunikacji miejskiej ma wpływ wiele dynamicznych czynników, które co roku powodują, że koszty jej utrzymania wzrastają. Chodzi np. o koszty pracy, ceny paliwa, poziom inflacji, ceny energii elektrycznej.

Koszty utrzymania w ostatnich latach wrastały, podczas gdy od 2013 roku ceny biletów pozostały praktycznie na niezmiennym poziomie. Pandemia i kolejne dodatkowe koszty z nią związane, tę dziurę jeszcze mocniej pogłębiły.

Dlatego chcąc pogodzić oczekiwania pasażerów, które związane są z tym, by transport publiczny, pomimo funkcjonujących obostrzeń, działał bez dużych ograniczeń w rozkładzie jazdy, to podwyżka cen biletów jest koniecznością.

### **Sprzedaż biletów to tylko 1/3 wszystkich kosztów funkcjonowania komunikacji**

Musimy pamiętać, że sprzedaż biletów nie finansuje w całości funkcjonowania komunikacji miejskiej. Wpływy z nich to zaledwie 1/3 wszystkich kosztów.

Gdyby chcieć tylko ze sprzedaży utrzymywać transport publiczny, bilety musiałyby być już teraz trzy razy droższe. Ale wówczas byłaby to cena zaporowa i nie do zaakceptowania przez pasażerów.