

POL1

**PO ILE BILETY
POZNAŃSKIEGO
MPK?**

•• O pomysły podwyższenia cen biletów MPK piszemy w „Gazecie” od ponad dwóch tygodni. Przez trzy lata radni nie zgadzali się na jakiegokolwiek podwyżki. Teraz MPK chce, by mienna sieć ciekawa kosztowała aż 96 zł (dziś 65 zł),

a pojedynczy bilet 10-minutowy - 1,50 zł (dziś 1,30 zł). Chce też znieść możliwość jazdy liniami nocnymi za okazaniem sieciówki i bonusowy bilet przy zakupie dziesięciu sztuk w bloczku. Tej sprawy dotyczy poniższy tekst.

Na razie najliczniejszy w Radzie Miasta klub radnych PO zablokował plan podwyżki. •

Czekamy na Państwa listy. Piście na adres: czytelnicy@poznan.agora.pl



NIECH TARYFY NIE ZNIECIECĄJĄ POZNAŃSKICH PASAŻERÓW

Proponowane przez poznańskie MPK zmiany w systemie cen biletów są kolejnym krokiem w komplikacji systemu biletowego w Poznaniu. A ten odstrasza pasażerów

- pisze Michał Beim*

Trudno jest mi polemizować samą koniecznością podwyżki cen biletów MPK. Moje największe zaniepokojenie wzbudził jednak fakt kolejnej komplikacji systemu biletowego, a także nieproporcjonalnego wzrostu cen biletów okresowych. Czytelność systemu taryfowego, jak uczył doświadczenia Europy Zachodniej, jest jednym z głównych czynników atrakcyjności transportu publicznego. Poznańskie MPK decyduje się natomiast na krok wstecz.

Piętno ulg

Cały transport publiczny w Polsce nosi piętno ulg ustawowych. Ulg nie tylko nie pozwalają gminom czy przewoźnikom dowolnie kształtować systemu taryfowego, ale również utrudniają transportowi publicznemu konkurowanie z innymi formami przemieszczania się. Grupy społeczne, które nie mają alternatywy dla transportu publicznego, otrzymują ulgi, natomiast osoby, które stać na samochód, muszą płacić za przejazd podwójną stawkę. Ponadto samorządy, mimo iż z budżetu państwa otrzymują pieniądze za ulgi ustawowe, zazwyczaj rekompensują sobie koszty ulg, podnosząc ogólną cenę biletów.

Prowadzi to do sytuacji, w której transport publiczny staje się, również pod względem cenowym, coraz mniej konkurencyjny wobec samochodu. Problemu nie da się rozwiązać, obejmując kolejne grupy prawem do przejazdów ulgowych, np. doktorantów, jak miało to miejsce ostatnio w Poznaniu. W ten sposób pogłębia się tylko problem. Jedynym skutecznym rozwiązaniem jest zaofiarowanie stosunkowo taniej i prostej taryfy.

Prostota siłą systemu

Doświadczenia miast niemieckich potwierdzają tezę, że prosty, zrozumiały dla użytkownika i atrakcyjny cenowo system taryfowy stanowi podstawę sukcesu transportu publicznego. Miasta i aglomeracje, podejmując działania na rzecz przywrócenia roli komunikacji zbiorowej, kusily przede wszystkim tanimi i zapewniającymi szeroki pa-

kiet usług biletami miesięcznymi. Najlepszym przykładem jest Fryburg Bryzgowijski (Freiburg im Breisgau), który w latach 90. wprowadził Regio-Karte oferującą możliwość poruszania się wszystkimi środkami lokomocji po całym regionie. Cena karty została tak skonstruowana, by zachęcać nawet osoby, które sporadycznie korzystają z autobusów, tramwajów czy kolei regionalnych, do zakupu biletu miesięcznego. Cel ten z powodzeniem jest osiągnięty. Koszt karty (43 euro) odpowiada 9 biletom jednorazowym, kiedy w Poznaniu sieć ciekawa stanowiłby równoważność 32 biletów półgodzinnych. Do zakupu Regio-Karte zachęca też brak zróżnicowania w cenie biletów imiennych i na okaziciela, a także fakt, że w dni wolne od pracy bilet miesięczny upoważnia do bezpłatnego podróżyowania jeszcze współmałżonka i czwórka dzieci.

Podobne prorodzinne i proekologiczne rozwiązania istnieją w zdecydowanej większości związków komunikacyjnych Niemiec, nawet w wieczory dni powszednich. Celem takiej polityki cenowej jest przyciągnięcie pasażerów także w czasie, kiedy jeździć nie są zakorkowane, a samochodem jeździ się szybko i wygodnie. Poznański przewoźnik natomiast rozważał, aby na fali obecnych zmian ograniczyć bilety miesięczne tylko do dni roboczych...

Zamیلowanie do biletowych komplikacji

Proponowane przez MPK zmiany są drugim z kolei krokiem na rzecz komplikacji systemu biletowego w Poznaniu. Pierwsze zmiany, polegające na wprowadzeniu odrębnych nominalów dla biletów ulgowych i normalnych, zaowocowały przede wszystkim kłopotami pasażerów w dostępie do biletów, a także, początkowo, kłopotami osób, które np. połączyły dwa bilety ulgowe w jeden normalny. Mimo iż - jak uznał badający sprawę na wniosek Sekcji Rowerzystów Miejskich Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów - kary były nakładane nielegalnie, to jeszcze przez długi okres zdarzały się nadgorliwi kontrolerzy.

Postulowane obecnie zmiany wprowadzają osobny system biletowy dla



Autobusy poznańskiego MPK. Czy przewoźnik będzie w stanie walczyć o pasażerów?

pasażerów komunikacji nocnej. Piszę „osobny system”, gdyż wprowadzenie cen biletów nocnych, które nie są wielokrotnością biletu podstawowego, wiąże się z drukiem specjalnych blankietów biletowych, negocjowaniem ze sprzedawcami, aby zechcieli handlować niszym produktem i zmuszaniem poznańskich, by zawsze umieli przewidzieć, czy wrócą od znajomych przed jedenastą czy po jedenastej. Obawiam się, że w tej sytuacji mityczne „zamilowanie do biletowego porządku”, na które podczas wprowadzania osobnych nominalów biletów w 1999 r. powoływał się prezes MPK Wojciech Tulbacki, przybierze formę rezygnacji z usług miejskiego przewoźnika, przynajmniej w godzinach wieczornych. Przedstrodzie niech służy przypomnienie, jaka popularnością w Poznaniu cieszyły się nocne kursy, kiedy były dwukrotnie droższe.

Wracając do doświadczeń niemieckich, rzeczywiście, w niektórych związkach komunikacyjnych trzeba za autobusy nocne (jeżdżące od pierwszej do czwartej w nocy) dopłacać do biletu miesięcznego. Dopłacać, a nie kupować osobny bilet, na równi z osobami nieposiadającymi biletów okresowych, jak to planuje się w Poznaniu. W zamian za dopłatę przewoźnicy oferują jednakże dodatkowe przywileje dla nocnych pasażerów: moż-

liwość zatrzymania się w dowolnym miejscu, podwiezienie pod dom lub odebranie spod domu (jeśli znajduje się on w pobliżu trasy autobusu) czy nawet, jak we wspomnianym przykładzie Fryburga, możliwość kontynuacji jazdy specjalną taksówką za symboliczną opłatą 1 euro.

Wydział MPK we wszystkich podróżyach poznańskich systematycznie spada od 1990 r. Nawet uruchomienie Poznańskiego Szybkiego Tramwaju nie pomogło odwrócić czy choćby zahamować tego niekorzystnego trendu. Czy w takiej sytuacji warto obniżać atrakcyjność transportu publicznego? Odchodzący pasażerowie będą generować dużo większe straty, nie tylko dla MPK, ale również dla miasta, które będzie musiało sprostać rosnącej motoryzacji. Analizy sporządzone dla Fryburga jednoznacznie pokazują, że wydatki ponoszone na transport publiczny cechują się wyższą efektywnością niż te ponoszone na zaspokajanie potrzeb osób zmotoryzowanych. Wygaszenie popytu na komunikację zbiorową nie przyniesie więc miastu zysków. Warto, by radni przemysłowi, nawet łamiąc dyscyplinę klubową, dokąd ma zmierzać poznańskie MPK. •

***MICHAŁ BEIM** jest wiceprezosem stowarzyszenia Sekcja Rowerzystów Miejskich, napisał doktorat na temat rozwoju przestrzennego przedmieść Poznania

R E K L A M A

CENTRUM SZTUKI DZIECKA W POZNANIU
Serdecznie dziękuje patronom medialnym oraz wszystkim, którzy pomogli w organizacji
16. BIENNALE SZTUKI DLA DZIECKA

Organizator:

Patroni medialni:

Przyjaciele Biennale:

Zrealizowano ze środków Miasta Poznania

Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego

Ogłoszenie Wójta Gminy Dopiewo
o przystąpieniu do opracowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Dąbrówka, rejon ul. Poznańskiej, Kolejowej i Komornickiej.

Na podstawie art. 17 pkt 1 Ustawy z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (DzU nr 80, poz. 717 z późn. zm.) zawiadamiam o podjęciu przez Radę Gminy Dopiewo:

- uchwały nr IX/60/07 z 28 maja 2007 r. o przystąpieniu do opracowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w miejscowości Dąbrówka, rejon linii kolejowej PKP, działki nr ewid. 37, 149/10, 43/12, 43/8, 43/13, 43/14, 43/15, 43/17, 43/19, 43/21, 43/28, 43/29, 43/30, 43/30, 43/59, 43/60, 43/61, 43/62, 43/63, 43/64, 90/2, 90/1,99/2, 99/45, 149/11, 104, 105, 106/1, 106/2, 111/3, 111/1, 147/2, 145, 144 oraz w miejscowości Pałędzie działka nr ewid. 136 (przedmiotem uchwały jest opracowanie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego drogi gminnej). Za interesowani mogą zgłaszać wnioski do wyżej wymienionego planu miejscowego. Wnioski należy składać na piśmie w Urzędzie Gminy Dopiewo, ul. Leśna 1 c, 62-070 Dopiewo, w terminie do 15 lipca 2007 r. Wniosek powinien zawierać nazwisko, imię, nazwę i adres wnioskodawcy, przedmiot wniosku oraz oznaczenie nieruchomości, której dotyczy.