

Po zamknięciu trasy tramwajowej od mostu Długiego po pętlę „Turkusowa” autobusy pospieszne jadą według taryfy zwykłej. Nie warto jej wprowadzić na stałe?

TAK Podział na linie pospieszne i zwykłe jest sztuczny i złudny. Dalsze utrzymanie jest bezsensowne

Złożyłem interpelację w sprawie wydłużenia okresów ważności biletów sieciowych na linie pospieszne lub udzielenie finansowej rekompensaty pasażerom, którzy kupili na nie sieciówki. Mam nadzieję, że ZDiTM się zreflektuje w tej kwestii.

Dotychczas autobusy pospieszne były kurą znoszącą złote jaja dla Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego. Bilet na popularne „pośpiechy” jest dwukrotnie droższy, mimo że koszt utrzymania linii A, B czy G jest taki sam, jak linii zwykłych. Komunikacja pociągowa funkcjonuje również na przykład w Poznaniu. Tam jednak pasażerowie za podróżowanie tymi liniami nie muszą płacić więcej.

Trzeba przyznać, że autobusy linii A czy B były tylko lekko pospieszne, bo różnica w dojeździe do centrum liniami zwykłymi a pociągami wynosiła zaledwie kilka minut. Jednak mimo wysokich opłat pasażerowie chwalili sobie bezpośrednie autobusowe połączenie Prawobrzeża z centrum Szczecina i północnymi dzielnicami miasta.

Teraz to jednak tramwaj jest bardziej pociąg niż autobus.



► **Wojciech Dorzyńkiewicz,** radny niezrzeszony

Szczecińskim Szybkim Tramwajem do przystanku przy ul. Wyszyńskiego możemy dojechać w 12 minut. Podróż autobusem wynosi natomiast ok. 16 minut. Chyba jednak na szczęście nikt nie wpadł na pomysł, aby żądać od pasażerów jeżdżących SST wyższej opłaty (mimo pewnego paradoksu - komunikacja tramwajowa jest droższa w utrzymaniu niż autobusowa).

Podział na linie pospieszne i zwykłe jest sztuczny i złudny. Jego dalsze utrzymanie jest bezsensowne i będziemy mogli je wyeliminować jedynie chęcią większych zysków Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego. ●

WYSŁUCHAŁ MAREK JASZCZYŃSKI

NIE Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego straszy utratą wpływów

Wiemy ile straci budżet gminy, ale póki co tylko na podstawie sprzedaży biletów jednorazowych i 10 - przejazdowych.

Przeprowadzona analiza na podstawie biletów jednorazowych i 10 - przejazdowych wykazała, iż ujednolicenie taryfy tj. likwidacja biletów pociągów, spowoduje utratę wpływów dla gminy około 95 000 złotych miesięcznie. Wpływ z biletów pociągów tylko w grupie jednorazowych i 10 - przejazdowych to kwota ok. 2 240 000 zł rocznie. W ogólnej ilości sprzedanych biletów jednorazowych i 10 - przejazdowych, bilety pociągów stanowią około 4 procent. Na wyliczenie utraty wpływów z tytułu likwidacji w taryfie opłat z biletów pociągów w pozostałych rodzajach biletów konieczny jest czas.

WYSŁUCHAŁ MAREK JASZCZYŃSKI
P.S.

Po zamknięciu torowiska przy ul. Gdańskiej i ul. Energetyków w autobusach linii pociągów A, B, C, D, E i G na całych trasach obowiązuje taryfa jak dla linii zwykłych. Sprawa wprowadzenia jednej taryfy z-



► **Marta Kwiecień-Zwierzyńska,** rzecznik ZDiTM

skała na rozgłosie, gdy właściciele sieciówek na autobusy pociągów zaprotestowali, bo zapłacili więcej za bilety okresowe. - Nie przewidujemy rekompensat, bo cała sytuacja wyniknęła z awarii, a więc był to stan wyjątkowej konieczności - mówi Anna Małolepsza, kierownik działu taryfowo biletowy w ZDiTM. - usługa jest nadal wykonywana, więc osoby, które zakupiły bilety na te linie nic nie tracą. Tylko na trasie od Basenu Górniczego do ul. Wyszyńskiego autobusy pociągów zatrzymują się na przystankach, ale „na żądanie”. Jeżeli nie ma żądania, autobus przejeżdża nie zatrzymując się. ●