**Ile kosztuje darmowa komunikacja miejska**

*Autor:**Dariusz Załuska - Dyrektor ds. Transportu Pasażersko Kołowego w MGW CCG.*

***Najważniejsze cechy dobrej komunikacji miejskiej to odpowiednio gęsta siatka tras, duża częstotliwość, niezawodność i punktualność. Pasażerowie cenią sobie wysoki komfort podróży, czyli między innymi niską podłogę, klimatyzację, rozbudowaną informację pasażerską, oraz dużą ilość miejsc siedzących. Coraz większe są wymagania odnośnie wpływu na środowisko, zarówno w ujęciu lokalnym, jak i globalnym (całkowity ślad węglowy). Każdy z powyższych aspektów wiąże się z określonym kosztem, podczas gdy dla pasażerów bardzo istotne jest to, żeby komunikacja publiczna była przystępna cenowo, a najlepiej darmowa.***

Oznacza to, że przed organizatorami komunikacji publicznej stoi niezmiernie trudne wyzwanie — znalezienie złotego środka między zakresem usług, jakością i ceną. Wymaga to przeprowadzenia gruntownej analizy przy wzięciu pod uwagę priorytetów pasażerów (mieszkańców) i możliwości finansowych miasta czy gminy. Niestety, czasami zamiast rzetelnej analizy wpływu poszczególnych czynników na koszty i cenę usługi komunikacji publicznej, podejmowane są decyzje koniunkturalne politycznie.

Przykładem może być wprowadzanie tak zwanej „darmowej” komunikacji. Korzystanie z niej jest co prawda bezpłatne ale wszyscy mieszkańcy, również ci, którzy nie korzystają z niej regularnie ponoszą jej koszt (finansowana jest z podatków tj. wspólnych środków). Niestety samorządy nie prowadzą statystyk pokazujących jaka część mieszkańców korzysta z komunikacji miejskiej oraz tego, jaki jest koszt komunikacji miejskiej w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Pobieżne wyliczenia oparte na dostępnych danych wskazują, że jest to kwota oscylująca w granicach od 200 zł do 700 zł rocznie na statystycznego mieszkańca. Wiadomo też, że ten parametr rośnie wraz z wielkością miasta. Mowa o wartościach uśrednionych, a nie konkretnych lokalizacjach. Dla konkretnych przypadków (wynikających, chociażby z efektywności operatorów) nawet dla podobnych miast, parametry mogą się znacząco różnić. Uwzględniając średnie wielkości przychodów z biletów (tam gdzie nie ma komunikacji bezpłatnej) na poziomie około 40% całkowitego kosztu transportu publicznego, to tak zwana komunikacja darmowa będzie kosztować budżet od 80 do 280 zł na rok na jednego mieszkańca. W przeliczeniu na wozokilometr (wzkm) może to być od 2,7 zł do 3,5 zł, a uwzględniając wielkość miasta (ilość mieszkańców), roczny wydatek stanowić będzie od około 5 mln do 170 mln zł. Jeżeli zestawimy to z kosztami amortyzacji (pozwalającymi na całkowitą odnowę taboru co 10-12 lat) na poziomie 1,15-1,50 zł na wzkm, widać, że nawet przy znacznie niższym wskaźniku przychodów z biletów (na przykład na poziomie 25%, odpowiadającym kosztowi 1,7 – 2,0 zł wzkm), dochody z biletów są i tak wyższe od wskazanego powyżej parametru kosztu amortyzacji na wzkm. Oznacza to, że rezygnując z „darmowej komunikacji” i przywracając opłaty za przejazdy, organizator miałby środki na regularną wymianę taboru.

Jak widać, przychody z biletów to bardzo istotna pozycja w budżecie. A jaka jest wartość dodana komunikacji darmowej poza krótkoterminowym efektem propagandowym? Żadna. A skutki długoterminowe bywają bardzo istotne. Pandemia COVID-19 znacząco wpłynęła na budżety miast i wiele z nich szuka obecnie oszczędności. Utrzymanie darmowej komunikacji z pewnością do nich nie należy. Najlepszym rozwiązaniem jest więc konsekwentne i stopniowe przywracanie opłat za komunikację. Należy jednak mieć na uwadze, aby te opłaty były racjonalne, szczególnie dla osób często korzystających z komunikacji (atrakcyjne stawki za bilety miesięczne). Dla osób korzystających z komunikacji miejskiej okazjonalnie, cena biletu nie jest tak ważna jak częstotliwość połączeń czy punktualność.

Główną zachętą do korzystania z komunikacji publicznej nie będzie zatem cena, lub wręcz jej brak, ale dostępność i komfort podróży. Widać to wyraźnie na przykładzie porównania Aglomeracji Warszawskiej i Górnośląsko – Zagłębiowskiej, które pod względem ilości mieszkańców i powierzchni są porównywalne. W pierwszym przykładzie ilość podróży komunikacją miejską w 2019 roku wynosiła 1 184 mln a w drugim 76 mln (ponad 15 razy mniej). Przyczyną nie jest cena biletu, lecz to, że w Aglomeracji Górnośląsko – Zagłębiowskiej jest znacznie mniej połączeń, przez co jest ona mało przyjazna i efektywna dla mieszkańców.

Nie ma więc nic za darmo, wszystko ma swoją cenę. Podstawowe pytania, na jakie muszą odpowiedzieć włodarze miast to - czy mieć komunikację „darmową”, tanią, czy dobrą i na jak dobrą ich stać. Znalezienie optymalnego rozwiązania nie jest łatwe ale raz popełniony błąd może bardzo dużo kosztować w kolejnych latach. Dlatego przed podjęciem decyzji warto wykonać kalkulacje dotyczące ich wpływu tych na przyszłe koszty i możliwe do uzyskania cele.