

A gdyby transport był bezpłatny?

10 kwietnia 2009

Kolejne miasta w świecie eksperymentują z darmową komunikacją miejską – i to im się opłaca.

Są takie dni w roku, kiedy nie sposób bez wstępu wyjść na ulice mojego miasta. Panuje kiepska widoczność, smród drażni nosy przechodniów, smog unosi się w powietrzu, a do tego korki na ulicach, hałas i chodniki zablokowane przez parkujące na nich samochody. Władze miasta dostrzegają problem i proponują budowę nowych dróg oraz podziemnych parkingów. Z pieniędzy podatników powstają zatem udogodnienia dla indywidualnych użytkowników dróg, co zachęca do zakupu większej liczby aut. Po pewnym czasie zaczyna brakować dla nich miejsca i konieczne są nowe inwestycje drogowe.

A gdyby tak podjąć próbę uwolnienia się od zmyślenia korków oferując wszystkim bezpłatne przejazdy autobusami i tramwajami, a w przyszłości także pociągami? Wszakże wszyscy płacimy na transport publiczny i utrzymanie dróg z naszych podatków, a oprócz tego kupujemy bilety, by móc korzystać z tramwajów, autobusów i pociągów. To chyba niezbyt uczciwe, że płacimy dwa razy za tę samą usługę? Dodajmy, że większość naszych podróży to dojazdy do pracy lub szkoły, ewentualnie na zakupy, a podróże rekreacyjne stanowią zdecydowaną mniejszość. Głównymi beneficjentami transportu publicznego są zatem przedsiębiorcy i sieci handlowe.

ZERO BILETÓW, ZERO GAPOWICZÓW

Jest takie miasto w Belgii, w którym wszystkie przejazdy autobusami są darmowe. Dwanaście lat temu mieszkańcy Hasselt zdecydowali, że nie chcą płacić za bilety komunikacji miejskiej. Poparła ich rada miasta, podpisano też porozumienie z zarządem regionu Limburgii o współfinansowaniu tego

przedsięwzięcia. 1 lipca 1997 r. wprowadzono ambitną reformę transportu publicznego pod nazwą „Taryfa zero”. Liczba autobusów wzrosła pięciokrotnie, a liczba pasażerów kilkunastokrotnie.

Hasselt to miasto wielkości Przemyśla, zamieszkane przez ponad 70 tys. mieszkańców. Chodniki są tam szerokie, ulice przejezdne, wypadków drogowych jest niewiele, a na autobus czeka się najwyżej dziesięć minut. Nie zawsze tak było. W połowie lat 90. ubiegłego wieku arterie miasta były zatkane samochodami, poziom zanieczyszczenia alarmujący, autobusów niewiele. Chociaż Hasselt jest czwartym co do wielkości miastem Belgii, to zajmowało kiedyś pierwsze w kraju miejsce w rankingu motoryzacji. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Hasselt wzrosła o 25 procent w latach 1987–1999, podczas gdy ludności przybyło w tym okresie 3,3 procent. Życie w mieście stało się nieznośne, rozważano różne projekty rozbudowy infrastruktury drogowej... Ostatecznie wybrano jednak likwidację biletów komunikacyjnych i ograniczenie ruchu samochodowego w centrum. Jednym z powodów przyjęcia tego programu był niedobór funduszy – gmina nie miała wystarczającej ilości pieniędzy, aby budować nowe drogi. Dokonano kalkulacji i okazało się, że darmowy transport będzie tańszy niż nowa obwodnica.

Nową politykę transportową wprowadzono pod hasłem: „Miasto gwarantuje wszystkim prawo do przemieszczania się”. Projekt odniósł natychmiastowy sukces. Do lipca 1997 r. każdego dnia około tysiąca pasażerów korzystało z autobusów. Obecnie średnia wynosi ponad 12 tysięcy pasażerów dziennie. Przeprowadzone w 1998 r. badania wykazały, że 23 procent pasażerów stanowią dawni użytkownicy samochodów, 14 procent to byli piesi i 18 procent – byli rowerzyści. Zwiększono liczbę autobusów z 8 do 46, zaś obsługiwanych linii z 2 do 9, w tym jedną do lotniska poza miastem. Uruchomiono dwie linie nocne. Również regionalne połączenia autobusowe, tzw. „czerwone linie”, są bezpłatne, ale tylko dla mieszkańców Hasselt. Osoby

zamieszkałe poza miastem muszą kupić bilety, z wyjątkiem dzieci do lat 12, które nic nie płacą. Bezpłatny dla wszystkich studentów i pracowników jest przejazd linią regionalną z Hasselt do kampusu uniwersyteckiego w mieście Diepenbeek i z powrotem.

Ze względu na spadek ruchu samochodowego zmalały koszty utrzymania dróg. Darmowe miejsca parkingowe przesunięto na peryferie, zbudowano przejścia podziemne i kładki z windami dla pieszych, powiększono tereny zielone. Zmniejszono prędkość poruszania się samochodem do 30 km na godzinę, poprzez wprowadzenie licznych progów zwalniających. Na wydzielonych pasach jezdni dla autobusów nie ma żadnych progów, co dodatkowo zachęca do korzystania z komunikacji miejskiej. Przebiegającą przez miasto trasę szybkiego ruchu (przypominającą słynną drogę przecinającą Augustów, przyczynę konfliktu wokół Rospudy) przekształcono w bulwary spacerowe, wydzielając strefy dla pieszych o szerokości 9 metrów, ścieżki rowerowe i pas jezdni dla autobusów.

Osoby niepełnosprawne mają ułatwiony dostęp do autobusów i mogą rezerwować miejsce na godzinę przed podróżą dzwoniąc pod specjalny numer telefonu lub wysyłając maila. Powiadomiony o wszystkim kierowca ma obowiązek pomóc przy wsiadaniu i wysiadaniu osobie poruszającej się na wózku. Miasto oferuje również bezpłatne rowery rozstawione na placach i skwerach.

Po wprowadzeniu darmowego transportu wzrosła o ponad 30 procent liczba odwiedzin pacjentów w szpitalach. Wśród pasażerów pojawiło się więcej przyjezdnych z prowincji, co z kolei zwiększyło obroty lokalnego handlu.

System bezbiletowego transportu kosztuje podatników 1,9 mln euro rocznie (dane z 2006 r.). Wynosi to jeden procent budżetu gminy i stanowi 26 procent kosztów operacyjnych systemu komunikacyjnego. Budżet regionalny Limburgii pokrywa resztę (około 5,4 mln) w ramach długoterminowej umowy. Nie ma to nic wspólnego z pasożytnictwem jednego miasta na zasobach regionu.

To uczciwa umowa, bowiem 52 procent pasażerów miejskich autobusów na co dzień mieszka poza Hasselt.

Doświadczenia tego miasta wskazują, że likwidacja biletów zmienia przyzwyczajenia ludzi i nie musi być to sytuacja odosobniona. W 2008 r. firma TNS UK przeprowadziła w Wielkiej Brytanii sondaż opinii wśród kierowców samochodów. Okazało się, że aż 72 procent badanych odmówiło rezygnacji z codziennego poruszania się samochodem, dopóki nie będą mogli korzystać z transportu publicznego bez biletów. W Polsce niestety nikt jeszcze nie przeprowadzał podobnych badań.

BRAK PIENIĘDZY NIE JEST PRZESTĘPSTWEM

Różnica pomiędzy bogatymi a biednymi stale się powiększa, natomiast wysokie czynsze w centrum miast powodują rugowanie biedniejszych na odległe peryferie. Ceny biletów są dla nich dodatkową karą za brak pieniędzy, podczas gdy ich potrzeby transportowe są równe innym obywatelom. Dla osób o niskich zarobkach, zwłaszcza dla rodzin z dziećmi, opłaty za podróż tramwajem czy autobusem stanowią dużą część budżetów domowych. Dla osób bez dobrze płatnego zajęcia ceny biletów mogą być przeszkodą w znalezieniu lepszej pracy, posyłaniu dzieci na zajęcia pozalekcyjne, a nawet w poszukiwaniu tańszej żywności. Karanie za brak pieniędzy oznacza, że prawo każdego człowieka do swobodnego przemieszczania się jest dzisiaj fikcją, bo uzależniono je od grubości portfela.

Od przeciwników zniesienia biletów usłyszymy prawdopodobnie, że wykorzystanie środków publicznych na pokrycie kosztów darmowego transportu byłoby niesprawiedliwe, ponieważ nie każdy z niego korzysta. Ale podobnie jest w przypadku dróg. Nie wszyscy mają samochody, ale wszyscy płacą podatki, m.in. na budowę i utrzymanie dróg. Niestety, transport zbiorowy nie otrzymuje należytego wsparcia. Nakłady państwa polskiego na inwestycje w latach 2001–2004 na drogi wynosiły 92 procent, a na kolej 8 procent. Poza tym korzyści dla społeczeństwa i środowiska naturalnego wydają się bezspornie większe w

przypadku darmowego korzystania z transportu zbiorowego. Oto najważniejsze z nich:

1. Ograniczamy emisję dwutlenku węgla i innych gazów cieplarnianych (ok. 45 procent tych emisji pochodzi z samochodów), w efekcie zmniejszamy liczbę zachorowań na raka, astmę i inne choroby układu oddechowego, których poziom gwałtownie wzrósł wraz z rozwojem tranzytu samochodowego. Należy również wziąć pod uwagę zanieczyszczenia emitowane przez rafinerie i fabryki samochodów.
2. Likwidujemy korki i zmniejszamy hałas, co poprawia jakość życia mieszkańców.
3. Ograniczamy przedostawanie się toksycznych substancji chemicznych do rzek i mórz.
4. Zmniejszamy ogólne zużycie ropy naftowej, benzyny i oleju napędowego, a zatem oszczędzamy na imporcie ropy. Zagrożenie globalnym ociepleniem powinno rozwiązać pozostałe jeszcze wątpliwości.
5. W związku z rezygnacją z druku biletów oszczędzamy papier i nie wydajemy pieniędzy na konserwację automatów biletowych.
6. Likwidujemy bariery finansowe dla osób mniej zamożnych, zapobiegamy izolacji wielu społeczności.
7. Zmniejszamy nierówności pomiędzy dotacjami na infrastrukturę drogową dla indywidualnych użytkowników i dla użytkowników transportu zbiorowego.
8. Zmniejszamy zapotrzebowanie na nową infrastrukturę drogową.
9. Zwiększamy atrakcyjność turystyczną naszego regionu. Przyczyniamy się do rozwoju lokalnej gospodarki, ponieważ więcej pieniędzy zostaje na miejscu.
10. Oszczędzamy na kosztach kryminalizacji jazdy na gapę, nie opłacając kontrolerów, sądów i komorników za ich usługi.

11. Drogi stają się bezpieczniejsze, a co za tym idzie zmniejszamy wydatki na służby ratownicze i leczenie ofiar (zdecydowana większość wypadków ma związek z ruchem samochodowym).

12. Upraszczamy rachunkowość firm transportowych, oszczędzamy na biurokracji.

13. Tworzymy nowe miejsca pracy przy produkcji i obsłudze tramwajów, autobusów, pociągów.

KASUJ WŁADZĘ, NIE BILETY

Przykład belgijskiego miasta zainspirował radykalne ruchy społeczne na całym świecie. We Francji członkowie stowarzyszeń bezrobotnych i anarchiści organizują przy okazji wrześniowych „Dni bez samochodu” zbiorowe przejazdy gapowiczów i wiece na dworcach. Szkocka Partia Socjalistyczna uczyniła z darmowego transportu jedno ze swych haseł wyborczych. W Nowej Zelandii, USA i Walii ruchy ekologiczne demonstrują i zbierają w tej sprawie podpisy pod petycjami. W Szwecji młodzież anarchosyndykalistyczna z organizacji SUF założyła kasę ubezpieczeniową dla gapowiczów. Składka ubezpieczeniowa jest konkurencyjna w stosunku do ceny biletu miesięcznego, o czym poinformowano prasę i polityków. Postulaty protestujących dotyczą wprowadzenia darmowej komunikacji dla wszystkich bez względu na dochody, wiek i narodowość oraz natychmiastowego wstrzymania egzekucji grzywien, kontroli i spraw sądowych przeciw gapowiczom. Nie można bowiem karać mandatami ludzi, którzy wybierają najbardziej korzystny dla kieszeni i zdrowia ogółu środek transportu.

Warto też wspomnieć o pomysłach na dodatkowe pieniądze dla transportu zbiorowego. Chodzi o wpływy z podatków od kapitału i centrów handlowych, które korzystają z transportu swoich klientów. Pieniądze dla kolei może zapewnić obowiązek przewożenia towarów kolejną, czyli realizacja hasła: „Tiry na tory”. Racjonalnemu gospodarowaniu funduszami sprzyjać będzie

także zarządzanie przedsiębiorstwami komunikacyjnymi przez samorządy pracownicze i uspołecznienie budżetów lokalnych (partycypacja mieszkańców w ustalaniu priorytetów), a także obowiązek konsultowania najważniejszych decyzji z użytkownikami.

Powtarzane cyklicznie demonstracje zaczynają w końcu przynosić efekty. W 2002 r. w ślady Hasselt poszły francuskie miasta Compiègne i Châteauroux (każde z nich liczy po 50 tys. mieszkańców). W 2006 r. uruchomiono po jednej linii darmowych autobusów w angielskich miastach Leeds, Bradford i Huddersfield. Za przejazdy autobusami nie muszą też płacić mieszkańcy szwedzkiej gminy Overtornea i nowozelandzkiego Invercargill.

A co z Polską? Wszystkie ekologiczne i socjalne argumenty na rzecz likwidacji biletów znajdą u nas zastosowanie, ale podobnie jak w innych krajach siła samych argumentów raczej nie wystarczy.

Autor: Rafał Górski

Źródło: [Trybuna Robotnicza](#)

BIBLIOGRAFIA

1. "Hasselt Celebrates 10 Years of Free Public Transport", www.prnewswire.co.uk
2. "Tracy Stokes, Why free public transport would work", www.ecostreet.com
3. "Free public transport in Action", www.freepublictransport.org
4. Dave Olsen, "No Hassle Transit? Try Hasselt", www.thetyee.ca
5. Martin Shipton, "Free public transport for Wales, politicians urge in radical plan", www.walesonline.co.uk

6. Yann Lupec, "0ser les transports gratuits",
www.metrozamizdat.net