I szybko, i bezpłatnie

10 czerwca 2013

Z zaciekawieniem przeczytałem artykuł Łukasza Ługowskiego „Jaka komunikacja publiczna? Bezpłatnie znaczy lepiej” Z zaciekawieniem tym większym, ponieważ podejmuje temat idei bardzo mi bliskiej na portalu internetowym „Lewica.pl” oraz na łamach gazety „Le Monde Diplomatique” (tekst był po raz pierwszy opublikowany na portalu „Wolne Media”, a później na innych stronach – przypis WM), których jestem stałym czytelnikiem. Choć interesuje się tym już od wielu lat i jestem jej zwolennikiem nie sądzę, że bezpłatna komunikacja miejska rozwiąże problemy komunikacyjne polskich miast.

Z ideą bezpłatnej komunikacji miejskiej zetknąłem się po raz pierwszy we wrześniu 2008 r. na Europejskim Forum Społecznym w szwedzkim Malmö. Pierwsza myśl, która przyszła mi wówczas do głowy była „Ależ to świetna idea dlaczego jej jeszcze nikt nie wprowadził?” Wszak bezpłatna komunikacja miejska , przy założeniu całkowitego pokrycia kosztów jej funkcjonowania przez samorząd terytorialny, doskonale wpisuje się w doktrynę państwa dobrobytu. Panowała ona od początku lat 1950. aż do końca 1970. w wielu krajach Europy Zachodniej oraz częściowo również i w innych rejonach świata. Mimo upowszechnienia modelu bezpłatnego szkolnictwa na wszystkich szczeblach edukacji czy systemu bezpłatnej opieki zdrowotnej nigdy w okresie powojennego boomu gospodarczego nie zdecydowano się na szerszą skalę wprowadzić bezpłatnej komunikacji miejskiej w europejskich miastach. Były wdrażane pewne eksperymenty jak np. w Rzymie czy Bolonii we Włoszech nigdy jednak nie objęły one pełnego roku kalendarzowego dla wszystkich linii zarządzanych przez miejskiego przewoźnika.

Inicjatywa z którą się zetknąłem w Malmö okazała się być inicjatywą planka.nu działająca głównie w Szwecji a także w Oslo w Norwegii. W wolnym tłumaczeniu ze szwedzkiego planka.nu znaczy „bezpłatny przejazd teraz” a inicjatywa została

założona przez szwedzkich anarchosyndykalistów była i jest więc całkowicie oddolna. Podczas szkolenia zorganizowanego przez organizację World Carfree Network, do której należeli również przedstawiciele szwedzkiej inicjatywy w mieście York w Wielkiej Brytanii w czerwcu 2010r. spytałem czemu w np. w Sztokholmie nie wprowadzono nigdy bezpłatnej komunikacji miejskiej odgórnie np. decyzją władz miejskich i musi walczyć o nią ruch oddolny. Nie doczekałem się jednak jasnej odpowiedzi. Być może przyczyną była niechęć związków zawodowych, widzących w bezpłatnej komunikacji miejskiej zagrożenie w postaci spadku przychodów dla miejskiej spółki i co z tym idzie potencjalnym obniżeniu płac, być może przyczyną była również niechęć samych szefów zarządów komunikacji miejskiej uważających brak opłat za transport publiczny za ideę ciekawą lecz nazbyt radykalną. Dokładnej przyczyny dlaczego ta idea została urzeczywistniona tylko w wyjątkowych przypadkach nie poznałem.

Bezpłatna komunikacja miejska nazywana w środowisku branżowców związanych z komunikacją miejską również „taryfą zerową" jest jednym z narzędzi kształtowania polityki komunikacyjnej w mieście, instrumentem niejedynym o czym warto pamiętać. Dla działania systemu transportu zbiorowego w mieście oprócz taryfy za przejazd istotne są również inne kwestie i należą do nich częstotliwość kursowania pojazdów, punktualność rozkładu jazdy oraz odległość przystanku od miejsca zamieszkania. Co więcej, właśnie te trzy czynniki są wskazywane jako najważniejsze czynniki dla pasażerów, które determinują wybór środka transportu. Również polskie badania na to wskazują jak np. badania przeprowadzane przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni (Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2008r. i 2010r), która moim zdaniem ma obok Krakowa najlepiej funkcjonujący transport zbiorowy w Polsce. W badaniach tych niski koszt usług transportu zbiorowego znalazł się dopiero na 5 miejscu ważności cech jaka powinna posiadać sprawna komunikacja miejska. Badania te znajdują potwierdzenie w badaniach w innych miastach na całym świecie. Wynika z nich

jasno, że pasażer jest gotów zapłacić za usługę przewozu transportem zbiorowym jeśli tylko spełnione zostaną czynniki inne niż cenowe.

W artykule Ługowski pokazuje, że bezpłatną komunikację miejską wkrótce wprowadzi się na Śląsku w mieście Żory. Oczywiście popieram tą inicjatywę, jestem ciekaw jakie skutki ona przyniesie i będę obserwował tą sytuację. Jednak trzeba pamiętać, że za wprowadzenie bezpłatnej komunikacji miejskiej trzeba najprawdopodobniej będzie zapłacić wysoką cenę czyli wystąpić z Międzygminnego Związku Komunikacyjnego zrzeszającego przewoźników lokalnych znajdujących się w południowej części Górnego Śląska. Taka polityka prowadząca do dalszych podziałów wśród operatorów komunikacji miejskiej na Śląsku nie prowadzi do niczego dobrego pogarszając sytuację i tak już z trudem funkcjonującej komunikacji miejskiej na Śląsku. W końcu taryfa za przewozy nie jest jedyną płaszczyzną współpracy przewoźników, należy do nich również nie mniej ważna koordynacja przewozów różnych przewoźników na granicy gmin, ustalenie rozkładów jazdy czy też warunki korzystania pojazdów jednego przewoźnika z infrastruktury innego. Brak porozumienia w takich kwestiach może prowadzić do kolejnych problemów obecnych już na Śląsku jak np. Jaworzno które posiada własny system biletowy i nie należy do Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego mimo, że bezpośrednio sąsiaduje z gminami, które do niego należą. Sytuacja, w której kilka gmin ściśle do siebie przylega powinna skłaniać do współpracy a nie prowadzić do podziałów.

W listopadzie 2010 r. przed wyborami samorządowymi rozmawiałem z członkiem Sopockiej Inicjatywy Rozwojowej, organizacji propagującej instrumenty demokracji bezpośredniej w zarządzaniu miastami jak np. budżet obywatelski czy też konsultacje społeczne nowych inwestycji. Był on w tej dyskusji gorącym zwolennikiem wprowadzenia bezpłatnej komunikacji w Sopocie. Generalnie pomysł nie jest zły jednak trzeba pamiętać o lokalnym kontekście tego pomysłu. Sopot jest miastem z

liczbą ludności nieprzekraczającej 40 tys. mieszkańców, otoczonym szczelnie ze wszystkich stron przez zabudowania Gdańska i Gdyni, las i morze. Przez Sopot przechodzi linia Szybkiej Kolei Miejskiej będącej główną pasażerską arterią komunikacyjną Trójmiasta. Linie autobusowe ZKM Gdańsk a także linie autobusowe i trolejbusowe ZKM Gdynia realizują przewozy z obszaru całego Sopotu, również do dzielnic oddalonych od trzech przystanków Szybkiej Kolei Miejskiej w Sopocie. Dzięki dużej sieci dróg rowerowych popularny jest również rower, szczególnie na wiosnę i lato. Biorąc pod uwagę, że mieszkańcy Sopotu to w dużej części ludzie żyjący na stopie życiowej powyżej średniej krajowej i wielu z nich porusza się samochodami to nie korzystają raczej z komunikacji miejskiej. Wszystkie te czynniki razem wzięte powodują, że wolne od opłat autobusy na terenie Sopotu (większość mieszkańców Sopotu dojeżdża do pracy do Gdańsku lub Gdyni) raczej nie stały by się atrakcyjne dla pasażerów. Co warto wspomnieć Sopot miał swoje autobusy jeszcze w latach moich studiów w 2003-2008r. ale on już ich od dawna nie ma. Widać nie miały pasażerów i myślę również , że wprowadzenie bezpłatnych przewozów w tych autobusach nie pomogłyby w ich przetrwaniu.

Łukasz Ługowski wspomina, że sztandarowym przykładem istnienia bezpłatnej komunikacji miejskiej jest belgijskie Hasselt, stolica prowincji Limburgia. Niestety będzie tak już niedługo ponieważ na początku maja tego roku belgijskie media podały informację, że Hasselt wycofuje się z tego pomysłu. Krótka notka prasowa na stronie internetowej miasta Hasselt mówi jedynie o fakcie przywrócenia odpłatności za przewozy od stycznia 2014r. Poproszony przeze mnie o przyczyny takiej decyzji urzędnik wydziału komunikacji miasta Hasselt stwierdził jedynie lakonicznie, że „koszty były za wysokie dla budżetu” bez wgłębiania się w temat. Żałuję, że tak się stało tym bardziej po tym jak na początku maja tego roku miałem okazje odwiedzić Belgię. Wyobrażałem sobie ten kraj jako kraj w którym prymat wiedzie w transporcie kolej na co wskazują statystyki (największa gęstość sieci kolejowej w Europie).

Trafiłem jednak do kraju moim zdaniem o wiele bardziej zmotoryzowanego niż Polska a także większość europejskich krajów w których dotąd byłem. Bardzo duża liczba pojazdów, co ciekawe wiele z nich kupionych w latach 2009-2011 a więc nominalnie w czasie kryzysu gospodarczego w Europie, notoryczne przekraczanie prędkości, zwłaszcza na prowincji, znaczna większość dróg o nawierzchni betonowej a więc taniej w utrzymaniu ale jednocześnie dużo bardziej niebezpiecznej oraz o dużo gorszych właściwościach akustycznych, większy niż w Polsce poziom alkoholu w wydychanym powietrzu po którym można jechać samochodem, fatalna kultura jazdy, częściowo zapewne również spowodowana faktem, że w Belgii można uczyć się jazdy samochodem od 16 roku życia mając za nauczyciela rodzica i w związku z tym mało kto korzysta z usług szkół jazdy. Oprócz tych faktów należy pamiętać, że posiadanie samochodu jest często oznaką prestiżu dla właściciela a w Belgii było to wyraźnie widoczne. Tym bardziej eksperyment w Hasselt zasługuje na uznanie, ponieważ pokazał on, że nawet w Belgii kierowcy swoich drogich modeli Audi i Mercedesa po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji miejskiej zdecydowali się przesiąść do autobusów. Co więcej w Hasselt wprowadzono taki model bezpłatnej komunikacji miejskiej jaki mi odpowiada najbardziej czyli po prostu dla wszystkich bez wyjątku. Nie jest to obecnie tendencja dominująca.

Tallinn jest przykładem selektywnego podejścia do zastosowania „taryfy zerowej” . W kwietniu zeszłego roku w stolicy Estonii zdecydowano o wprowadzeniu bezpłatnych przejazdów w komunikacji miejskiej ale tylko dla osób zameldowanych w tym mieście. W zapowiedzi przedstawicieli miasta miało to przekonać ludzi mieszkających poza Tallinnem do tego aby znów zdecydowali się do niego powrócić. Uważam, że to podejście zawiera w sobie pewną dwuznaczność. Z jednej strony dajemy bezpłatne przejazdy komunikacją miejską ale przy okazji chcemy upiec dwie pieczenie na jednym ogniu czyli zatrzymać proces suburbanizacji miast powszechny w całej Europie. Takie podejście, jeśli jest prawdziwe, nie zda egzaminu, ponieważ

proces ten jest spowodowany wieloma czynnikami i ich przyczyna nie tkwi bynajmniej jedynie w kwestii dojazdów. Wszak ludzie mieszkający na obrzeżach Tallina zapewne wciąż dojeżdżają do tego miasta do pracy a przecież mieszkając w nim mieliby łatwiej, mimo to zdecydowali się na przeprowadzkę w związku np. z różnicą w cenie wynajmu mieszkania w centrum i na obrzeżach miasta. Mój sprzeciw wobec takiego modelu jest jednak głębszy i wynika z ekskluzywności tego podejścia. Jako socjaliście ciężko byłoby mi wytłumaczyć na spotkaniu z mieszkańcami dzielnicy, że jedna osoba może korzystać z bezpłatnych przejazdów a jej sąsiad mieszkający kilkadziesiąt metrów dalej już nie, ponieważ jego dom znalazł się już poza sztuczną administracyjną granicą. Niemniej jest to krok w dobra stronę bezpłatna komunikacja miejska w kształcie takim jak w Tallinie odbiła się echem również w Polsce początku tego roku. Szkoda, że dużo się wtedy mówiło czy polskim miastom opłacałby się taki system i czy przychody z niego pokryłyby koszty funkcjonowania bezpłatnych przejazdów oraz czy dodatkowo miasto uzyskałoby dzięki niemu dodatkowe zyski np. wpływy z podatku od przedsiębiorstw. Przy takim podejściu traci się z oczu tych dla których bezpłatne przejazdy byłyby największym udogodnieniem – najbiedniejszych.

Można znaleźć trzy główne typy argumentów na rzecz wprowadzenia bezpłatnej komunikacji miejskiej: ekonomiczne, społeczne i komunikacyjne. Większość dotychczasowych prób związanych z wprowadzeniem bezpłatnej komunikacji miejskiej dotyczyło aspektów komunikacyjnych. Chodziło o ograniczenie korków w miastach i co z tym idzie polepszenie jakości życia w wielu dziedzinach ale próby te nie zawsze dawały dobre rezultaty. Mało kto podejmuje ten temat w kontekście ekonomicznym i społecznym a jest ku temu coraz więcej powodów. Pod tym względem Łukasz Ługowski celnie pokazuje obecnie istniejący trend w praktycznie wszystkich miastach w Polsce czyli systematyczne podwyższanie cen biletów. Podwyżki te uderzają najbardziej w najbiedniejszych, którzy często nie mają żadnej alternatywy w poruszaniu się po mieście jak

właśnie komunikacją miejską. Przy założeniu, że osoba zarabia na rękę 1200 zł miesięcznie sumiennie płacąc za przejazdy musiałaby na nie wydawać od 100 do 150 zł na miesiąc co stanowi dużą część jej dochodów. W tym kontekście wydanie czasami nawet 4 zł na bilet czy też na artykuły żywnościowe staje się na dłuższą metę prawdziwym dylematem i prowadzi do marginalizacji. Bezpłatna komunikacja miejska rozwiązuje ten dylemat, co więcej pozwala na znaczne zwiększenie mobilności osób biednych oraz bardzo biednych i może być znaczącym czynnikiem na rzecz wyjścia tych osób z kręgu wykluczenia. Osób biednych w Polsce cały czas przybywa, choć niewiele jest danych dokładnie opisujących to zjawisko. Także wśród ludzi młodych a szczególnie studentów, ponieważ właśnie ta grupa również bardzo zyskałaby na wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji miejskiej. Z komunikacji miejskiej korzysta w Polsce ok. 80 proc. studentów i z pewnością takie udogodnienie pozwoli łatwiej studentom związać koniec z końcem w czasie darmowych studiów za które trzeba ciągle coraz więcej płacić.

Każde miasto i każde rozwiązania komunikacyjne należy rozpatrywać indywidualnie. Nie należy zapominać, że istnieje wiele instrumentów polityki transportowej i należy je stosować łącznie tak aby uzyskać większy efekt. Możliwości jest wiele: system Park and Ride lub Park and Go (Parkuj i Jedź oraz Parkuj i Idź), systemy płatnego parkowania za wjazd do wybranych części miasta, transport szynowy w tym systemy kolei miejskich , metro, transport autobusowy (również w systemie buspasów), transport szlakami wodnymi czy też kombinowany, kolejowo-drogowy. Dwa ostatnie typy są szczególnie istotne przy rozpatrywaniu kwestii tranzytu przez miasto, ponieważ jest to problem z którym się borykają włodarze miast w całej Polsce i który wciąż pozostaje nierozwiązany. Podany przez Ługowskiego przykład Kielc, gdzie wprowadzono dwie bezpłatne linie to krok w dobrą stronę ale musi być poparty innymi działaniami. Polacy nie chodzą masowo do restauracji, barów, kin i teatrów i bezpłatna komunikacja miejska tego nie zmieni. Zależy mi na sprawnej, szybkiej, punktualnej, wygodnej,

bezpiecznej i co najważniejsze bezpłatnej komunikacji miejskiej w każdym polskim mieście jednak nie zapominam, że każdą szlachetną ideę można obśmiać, szczególnie kiedy nierozważnym działaniem daje się argumenty przeciwnikom których z pewnością nie brakuje.

Autor: Szymon Andrzejewski
Źródło: Lewica