

Jaka komunikacja miejska? Bezpłatnie znaczy lepiej

1 lipca 2013

Bezpłatna komunikacja miejska, do niedawna wyśmiewana jako „pomysł z sufitu”, zaczyna być wprowadzana w życie w kolejnych miastach Polski. Włodarze miast nie tyle przekonują argumenty ekologiczne i społeczne, co sam fakt, że taka komunikacja może się po prostu opłacać.

Do bezpłatnych usług publicznych, takich jak opieka medyczna, szkolnictwo, czy działalność straży pożarnej zdążyliśmy się już przyzwyczaić (mimo ich zróżnicowanej jakości). Mało kto z mieszkańców Europy pamięta czasy, gdy za szkołę lub opiekę medyczną trzeba było słono płacić. Rzecz jasna kryzys powoduje coraz mocniejsze ataki na te zdobycze cywilizacyjne i dokonuje się ich powszechna komercjalizacja, a nawet prywatyzacja. Jednak, paradoksalnie, w czasach kryzysu pojawiła się także szansa na rozwój nowych dziedzin bezpłatnych usług publicznych – komunikacji lokalnej. Od 1 stycznia 2013 r. mieszkańcy Tallina, stolicy Estonii, ponad półmilionowej aglomeracji, cieszą się bezpłatną komunikacją miejską. To właśnie w okresie kryzysu władze miasta wzięły pod uwagę aspekt społeczny, ekologiczny i ekonomiczny tego rozwiązania. Rozwiązania, które okazuje się o wiele bardziej korzystne niż odpłatna komunikacja miejska.

POLSCY PREKURSORZY

Jeszcze kilka lat temu postulaty wprowadzenia bezpłatnej komunikacji miejskiej spotykały się z pobłażliwym uśmiechem. Dyskusję ucinało hasło: „A kto za to zapłaci?” Pikiety lokalnych aktywistów w Warszawie, Poznaniu, czy na Śląsku traktowano jako folklor. Kryzys, ale także rosnące ceny biletów komunikacji miejskiej – i wiążący się z tym spadek liczby pasażerów, przywrócił tę kwestię do dyskursu

publicznego. Po serii akcji przeprowadzonych w ciągu ostatnich miesięcy przez związkowców Sierpnia 80 w śląskich miastach, okazało się, że temat pojawił się w największych mediach regionalnych, a pomysł wprowadzenia bezpłatnej komunikacji poparłi radni Żor (62 tys. mieszkańców), negocjując teraz techniczne kwestie jej wprowadzenia.

Okazuje się jednak, że nawet w Polsce taki pomysł nie jest czymś nowym. Od ponad roku bezpłatna komunikacja miejska, choć w ograniczonej formie, funkcjonuje w dwóch polskich miastach. W Nysie ogranicza się ona tylko do posiadaczy samochodów. Każdy, kto w autobusie okaże dowód rejestracyjny i prawo jazdy ma zapewniony bezpłatny przejazd. Można zarzucać władzom Nysy dyskryminowanie biedniejszej części mieszkańców miasta, ponieważ muszą oni za przejazd płacić, ale nie można ignorować efektów tej polityki. Jak podaje nyski urząd miasta dziennie na drogi tego miasta (45 tys. mieszkańców) wjeżdża mniej o ponad 100 samochodów. Według szacunków, od maja do grudnia 2012 r. na nyskie drogi nie wyjechało łącznie 20 290 samochodów. Efekt? Spadek ruchu na drogach, a także zwiększenie dostępu do przestrzeni parkingowej w centrum miasta. Początkowo było to rozwiązanie tymczasowe, wprowadzone na czas remontu jednego z mostów, ale władze miasta liczą na to, że pozostawienie tego rozwiązania na stałe skłoni jeszcze większą kierowców do przesiadek.

Miesiąc temu, 4 marca, w Kielcach wprowadzono dwie bezpłatne linie, które kursują po centrum miasta. Celem kieleckich radnych jest właśnie ożywienie tego centrum. To dzięki komunikacji miejskiej centra miast tętnią życiem. Restauracje, bary, teatry, kina mają klientów – a miasto ma dodatkowe wpływy do budżetu z podatków.

W podwarszawskich Ząbkach wprowadza się bezpłatną komunikację miejską dla wszystkich zameldowanych mieszkańców tej miejscowości. Na razie funkcjonują dwie linie: Ząbki-1 i Ząbki-2, które uzupełniają warszawską komunikację miejską kursującą po tym mieście. Dojeżdżają one do najważniejszych

punktów miejscowości objeżdżając szkoły, przychodnie i dworzec PKP. W planach jest rozbudowa bezpłatnej komunikacji miejskiej o kolejne linie. To część projektu „Jestem z Ząbek”, który ma za zadanie promować miasto i skłaniać niezameldowanych mieszkańców do zameldowania się w tym mieście. Rozwiązanie jest identyczne, jak to wprowadzone przez estońskie miasto Tallin. Bezpłatna komunikacja miejska dla wszystkich mieszkańców miasta – czyli dla wszystkich osób, które odprowadzają w nim podatki. W ten sposób np. spadek zatrudnienia, a z tej przyczyny także spadek dochodów miasta ma zostać zrekompensowany większą liczbą osób zameldowanych, a więc większymi wpływami do lokalnego budżetu. W Ząbkach zameldowanych jest ponad 20 tys. mieszkańców, a mieszka tam prawie 50 tys. osób – jak widać stawka jest wysoka. Bezpłatne linie są teraz o wiele częściej użytkowane. Korzysta z nich wielu uczniów, dojeżdżających do szkół, a także mieszkańców, którzy jeżdżą nimi do najważniejszych punktów w mieście. W tym do dworca kolejowego, z którego wyprawiają się do pracy do Warszawy.

O wiele dalej w tym pomyśle idą wspomniane Żory. To miasto w woj. śląskim jeszcze w tym roku chce wprowadzić bezpłatną komunikację miejską, ale dla wszystkich! Bez względu na to, czy jesteś mieszkańcem Żor, czy nie, masz prawo do bezpłatnego przejazdu. Prezydent, Waldemar Socha, chce w ten sposób przyspieszyć rozwój miasta, które ciągle się rozbudowuje, i promować je za pośrednictwem bezpłatnej komunikacji miejskiej. Koszt tej inwestycji to niecały milion złotych. Płatna komunikacja kosztowała rocznie 2,4 mln złotych, a bezpłatna kosztować będzie 3,3 mln. Prócz celu promocyjnego, władze Żor chcą zachęcić w ten sposób do korzystania z komunikacji miejskiej, gdyż od lat liczba pasażerów systematycznie spada. Biorą także pod uwagę aspekt społeczny i ekologiczny, gdyż jak piszą w oficjalnych komunikatach, w przypadku rodzin wielodzietnych bilety stanowią bardzo dużą część ich budżetu domowego, a większa liczba pasażerów autobusów to także mniej samochodów na drogach.

DROŻEJ, CZYLI BEZ SENSU

Od lat władze Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP) prowadzą politykę podwyższania cen biletów. Efektem tej polityki jest spadek liczby pasażerów. Tylko w zeszłym roku podwyżki spowodowały odpływ milionów pasażerów. Liczba sprzedanych biletów jednorazowych spadła o 3,4 mln, a okresowych o 3,7 mln. Dziura budżetowa powstała po podwyżkach sięgnęła 17 mln złotych. Od 2008 r. komunikacją miejską porusza się w aglomeracji o 50 mln osób mniej. Nastąpił spadek z 356 mln do 306 mln pasażerów. W 2008 r. bilety pokrywały ponad 50% kosztów przejazdu, a dzisiaj, po podwyżkach, jest to z ledwością 43,6%. Miasta, by zmniejszyć koszty funkcjonowania komunikacji miejskiej, tną linie autobusowe i tramwajowe. Oficjalnie likwiduje się te najmniej uczęszczane. Ale to właśnie polityka podwyżek powoduje odpływ pasażerów i spadek obłożenia niektórych linii. Poza tym wiele osób woli jeździć samochodami, niż płatną – i zaniedbaną – komunikacją. Przede wszystkim, przy obecnych cenach biletów, w wielu wypadkach przejazd samochodem osobowym jest po prostu bardziej opłacalny. Ci, których nie stać na coraz droższe bilety i na własny samochód, jeżdżą na gapę.

Podobną polityką kieruje się większość miast w Polsce. Drastycznym przykładem jest tutaj Warszawa. Co roku, od 1 stycznia, wzrastają ceny biletów. Co roku to samo wytłumaczenie: rosną ceny paliwa, a miasto chce utrzymać dotychczasowy poziom usług przewozowych. To przewrotne tłumaczenie jednak nie ma realnego odbicia w rzeczywistości. W tym roku, tuż po podwyżkach, Hanna Gronkiewicz-Waltz, prezydentka Warszawy, ogłosiła cięcia w komunikacji miejskiej. Z początku miały dotyczyć nocnych kursów metra, co spowodowało duże protesty i władze miasta częściowo wycofały się z pomysłu. W ten sposób zamierzano zaoszczędzić miesięcznie ok. 300 tys. zł. Nie przeszkadzało to jednak w wydaniu prawie identycznej kwoty, rok wcześniej, na meble dla warszawskiego

Zarządu Transportu Miejskiego. Niedawno ogłoszono pełny plan cięć. Komunikacja miejska w Warszawie ma „zaoszczędzić” 190 mln złotych! Jest to ponad 10% kwoty, którą Warszawa dopłaca do komunikacji. Zniknie wiele uczęszczanych linii. Spowoduje to spadek liczby pasażerów oraz zniechęci kolejnych do płacenia lub korzystania z niej. Oto polityka regresu cywilizacyjnego jak na tacy.

Innych przykładów nie brakuje. Także dobrych. W Gdańsku, w 2008 r., zmniejszono ceny biletów miesięcznych ze 132 złotych do 98 złotych. Efekt? Wpływy wzrosły o 8 mln złotych. Zatem to nie podwyżki, a obniżki cen biletów zapewniają większe wpływy! I zmniejszają liczbę samochodów na ulicach. Spadek kosztów dojazdu do pracy, do szkoły czy na uczelnię skłania ludzi do korzystania z komunikacji miejskiej. Wzrasta liczba pasażerów, a spada liczba kierowców na drogach. Dzięki temu maleją korki. Zmniejsza się zanieczyszczenie spalinami i poziom hałasu. Życie w mieście staje się dogodniejsze.

Próby zwiększania wpływów z biletów podwyżkami, są jak próba zgaszenia pożaru benzyną. Podobnie jak w Gdańsku było w Rzeszowie. Obniżki cen biletów spowodowały wzrost wpływów o 2 mln złotych. Jak widać, to zmniejszenie kosztów przemieszczania się są rozwiązaniem, a nie podwyżki. A najlepiej zmniejszenie do zera.

IM SIĘ OPŁACA

Sztandarowym przykładem europejskiego miasta, które wprowadziło bezpłatną komunikację miejską, jest od 1997 r. belgijskie miasto Hasselt. Miasto to borykało się z ogromnymi korkami i natężeniem ruchu drogowego. Władze miasta wyliczały, co będzie tańsze – bezpłatna komunikacja miejska, czy budowa kolejnej obwodnicy? Zdecydowano się na to pierwsze rozwiązanie. Dzisiaj z komunikacji miejskiej w tym mieście korzysta 12 razy więcej pasażerów niż w roku wprowadzenia (wzrost z 1 tys. do 12 tys. pasażerów dziennie). Drogi są odkorkowane, bo dziennie z komunikacji miejskiej korzysta 2,8

tys. kierowców samochodów. Rewelacyjny wynik, jak na miasto mające 70 tys. mieszkańców. Zwiększono także liczbę linii z 2 do 9. A liczba autobusów wzrosła z 8 do 46. Bezpłatna komunikacja funkcjonuje w wielu innych miastach na całym świecie, przykładowo w Baltimore (Stany Zjednoczone) – aglomeracji liczącej prawie 2,7 mln ludzi, a zatem niewiele większej niż aglomeracja górnośląska. W Niemczech – w Templin, we Francji: w Aubagne, Compiègne, itd. W sumie – w ograniczonej lub pełnej formie – istnieje w kilkudziesięciu miastach na całym świecie.

Już w 1978 r. w mieście New Jersey wprowadzono pilotażowo bezpłatną komunikację na 13 liniach. Spowodowało to wzrost liczby pasażerów o ok. 20%. Połowę tego wzrostu zapewniły osoby, które przesiadły się z samochodów do autobusów. Co ciekawe, w godzinach poza szczytem wzrost liczby pasażerów wynosił 50%. W niemieckim Templin (40 tys. mieszkańców) wprowadzono bezpłatną komunikację miejską w 2003 r. W ciągu 3 lat liczba pasażerów wzrosła, tak jak w Hasselt, 12-krotnie. Ten wzrost w 10-20% był spowodowany przesiadaniem się z samochodów. Czyli ponownie, podobnie jak w Hasselt. We francuskim Aubagne (ok. 100 tys. mieszkańców) po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji miejskiej w 2009 r. liczba pasażerów wzrosła dwukrotnie. Z przeprowadzonych tam badań wynika, że ok. 20% tych dodatkowych pasażerów stanowiły osoby, które wcześniej nie korzystały z transportu, a 80% to efekt zastąpienia innych środków transportu. W rezultacie 63% pasażerów, którzy przesiadli się z innych środków transportu, to wcześniejsi kierowcy samochodów.

Powyższe przykłady pokazują sens wprowadzenia bezpłatnej komunikacji miejskiej. Na pierwszy rzut oka widać przede wszystkim korzyści ekologiczne i społeczne. Ekologiczne, bo mniejszy ruch na drogach to mniejsze zanieczyszczenie powietrza, ale także niepotrzebna staje się rozbudowa dróg i parkingów kosztem terenów zielonych. W Hasselt rozbudowano system ułatwiający ruch pieszych (np. pobudowano windy do

kładek nad drogami) oraz rozszerzono tereny zielone. Oczywiście są korzyści społeczne takiego rozwiązania, bo nie wyklucza się możliwości przemieszczania się najbiedniejszych, a bezpłatność powoduje rozbudowę komunikacji miejskiej. Rozbudowa sieci komunikacyjnej sprzyja dostępności komunikacyjnej miasta, w szczególności dla osób starszych i dzieci.

Jednak – co jest zbyt rzadko podkreślane – bezpłatna komunikacja miejska powoduje także spore korzyści ekonomiczne. I to nie tylko dla samych pasażerów. Przykład Hasselt pokazuje, że samorządy miast mogą na tym sporo zaoszczędzić. Oszczędności wynikają przede wszystkim z braku potrzeby kosztownych inwestycji w rozbudowę i budowę nowych parkingów i dróg, a także ze spadku kosztów utrzymania już istniejących. Wynikają także z tego, że nie trzeba... drukować biletów i utrzymywać kasowników i biletomatów. A to nie są małe kwoty. Przykładowo w KZK GOP (obsługującym komunikację górnośląską) same koszty związane z istnieniem odpłatnej komunikacji miejskiej to ok. 6 mln złotych.

Można oskarżać pomysłodawców bezpłatnej komunikacji lokalnej o populizm, ale nie o irracjonalność samego pomysłu. Bo to się po prostu opłaca wszystkim.

Autor: Łukasz Ługowski

Źródło: [Le Monde diplomatique – edycja polska](#)

Nadesłane przez autora do „Wolnych Mediów”