

# Prospołeczne pomysły na mobilność

18 czerwca 2014

Trwa swego rodzaju moda na bezpłatny lub bardzo tani transport publiczny – do jednego z tych rozwiązań przymierza się właśnie Pruszków. Tymczasem Strasburg od czterech lat testuje tzw. taryfę solidarnościową, uzależniającą cenę biletu od dochodów pasażera.

Portal Transport-Publiczny.pl pisze, że w półmilionowym mieście w Alzacji bilet miesięczny pozwalający jeździć komunikacją w granicach aglomeracji kosztuje 46,40 euro. Jeśli pasażer ma minimum 65 lat, albo najwyżej 25, zapłaci o połowę mniej, jednak to nie wszystko. Pasażerowie z rodzin, w których dochód na osobę nie przekracza 750 euro w miesiącu płacą o połowę mniej niż powinni. Jeśli ten dochód nie przekracza 550 euro mają zniżkę w wysokości 75 proc., a jeśli wynosi najwyżej 350 euro na osobę – 90 proc. W efekcie nastolatek z biednej rodziny zapłaci za bilet miesięczny... 2,30 euro. Władze Strasburga tłumaczą, że rozwiązanie polegające na tym, że każdy dokłada się do wspólnego transportu w takim wymiarze, na jaki go stać, jest sprawiedliwe, a jednocześnie buduje społeczną solidarność.

Według danych z grudnia zeszłego roku strasburską komunikacją miejską jeździ zauważalnie więcej osób, a wpływy z biletów... wzrosły. Między 2009 a 2012 r. liczba osób korzystających z kart miejskich zwiększyła się o ponad 20,2 proc. a 54,6 proc. z nich korzysta z jednej z ulg związanych z dochodem. W 2012 r. zanotowano 113,9 mln podróży, czyli o 19,5 proc. więcej niż trzy lata wcześniej, a zyski z biletów w tym czasie wzrosły o 16 proc. To dużo lepsze wyniki niż w stolicy Estonii, o porównywalnej wielkości do Strasburga. Tallinn wprowadził bezpłatną komunikację dla mieszkańców niecałe dwa lata temu, jednak możliwość jazdy bez biletu spowodowała tylko

trzyprocentowy wzrost podróży, a pasażerów przybyło zaledwie o 1,2 proc.

W Polsce darmowa komunikacja funkcjonuje m.in. w Ząbkach, Nysie, Żorach czy Gostyniu. Jej wprowadzenie – lub biletów za symboliczną złotówkę – rozważa też Pruszków. W każdym z tych miast powody takiego kroku są nieco inne. Przykładowo, Ząbki chciały zachęcić mieszkańców do meldowania się – w odróżnieniu od Żor darmowe przejazdy przysługują tam jedynie płacącym podatki na miejscu, a nie wszystkim pasażerom. Z kolei Nysa wprowadziła bezpłatną komunikację dla kierowców, bo władzom miasta zależy głównie na ograniczeniu ruchu samochodowego. Urzędnicy w poszczególnych miastach przy okazji podkreślają też, że darmowe autobusy to forma pomocy dla osób, dla których wydanie kilkudziesięciu złotych miesięcznie może stanowić problem.

Przeciwnicy bezpłatnej komunikacji tłumaczą, że tak naprawdę bezpłatna nie jest (czego nie zarobi na biletach, trzeba jej dopłacić z budżetu), a poza tym tego, za co bezpośrednio się nie płaci, specjalnie się też nie szanuje. „Pomysł strasburski nie sprawia takiego kłopotu. Płaci każdy, tyle na ile go stać. Jak wynika ze statystyk, może się to opłacać” – komentuje portal.

Źródło: [Nowy Obywatel](#)