

Renesans zbiorowej

komunikacji

30 września 2018

Polska stała się światowym liderem pod względem liczby miast, w których komunikacja publiczna jest bezpłatna. Okazuje się, że choć kapitalizm neoliberalny dąży do utowarowienia wszystkich sfer życia ludzkiego, można proces ten wyhamować na różnych polach, stawiając mu opór, a nawet zmusić go do odwrotu.



Neoliberalne trzydziestolecie, którego kulminacją jest kryzys gospodarczy zapoczątkowany w 2008 roku, odbija się w całej Europie wprowadzaniem odpłatności za usługi publiczne – edukację i służbę zdrowia. Jednak nie we wszystkich usługach tak jest. W ostatnich latach odradza się myślenie o transporcie publicznym – w szczególności w Europie Wschodniej. Podczas gdy w belgijskim Hasselt czy we francuskim Colomiers – miastach, które do niedawna były symbolami sukcesu bezpłatnego transportu publicznego w Europie Zachodniej – wprowadzono ponownie bilety, wpisując się w neoliberalny trend przywracania odpłatności w usługach publicznych, w naszej części Europy o wprowadzenie bezpłatnej komunikacji rywalizują ze sobą w wielu miastach pretendenci do lokalnej władzy.

Szczególnymi przypadkami są na tym polu Polska i Estonia.

Na całym świecie bezpłatnie podróżować można w nieco ponad stu miastach, z czego od stycznia 2018 r. w Polsce będzie to blisko 50 miejscowości – od małego Świeradowa-Zdroju (5 tys. mieszkańców, ale sezonowo miasteczko to zalewają turyści ze swoimi samochodami), które ma bezpłatną komunikację wspólnie z czeskim Novym Mestem pod Smrkem (również około 5 tys. mieszkańców), po powiat lubiński z Lubinem na czele (łącznie 106 tys. mieszkańców).

Kiedy w 2012 r. Wolny Związek Zawodowy „Sierpień 80” zaczynał kampanię na rzecz bezpłatnej komunikacji, przeciwstawiając się coraz częstszemu i coraz większemu podwyżkom cen biletów w całym kraju, komunikacja była bezpłatna tylko w dwóch miastach. Dzisiaj takich miast jest 40 i liczba ta ciągle rośnie. Wtedy prezydenci wielu miast uważali ten pomysł za absurdalny, a media traktowały takie inicjatywy raczej jako ciekawostkę, o ile w ogóle o niej wspominały. Nawet neoliberalne władze Warszawy wprowadziły bezpłatną komunikację dla uczniów uzasadniając to następująco: „Wprowadzamy komunikację za... jeden uśmiech. To nasza inwestycja w edukację i przyszłość. Zyskają na tym domowe budżety warszawiaków, zwiększy się liczba pasażerów i samodzielność dzieci. Skorzystają także inni użytkownicy dróg, bowiem większość rodziców przestanie dowozić dzieci do szkół samochodami.” [1].

W samorządach niewielu jest już takich, którym przychodzi do głowy podwyżki cen biletów. Raczej się je obniża, a postulat bezpłatnej komunikacji dla uczniów słychać w każdej aglomeracji. W ciągu kilku lat Polska stała się światowym liderem w dziedzinie całkowitej bezpłatności komunikacji publicznej albo jej bezpłatności dla mieszkańców danych miast. Ponadto w kolejnych kilkudziesięciu miastach bezpłatną komunikację wprowadzono w okrojonej wersji dla własnych uczniów, bezrobotnych, kierowców samochodów (np. w Zakopanem), w centrach miast (np. w Kielcach) czy w weekendy dla wszystkich na wybranych liniach lub wprowadzi się od

przyszłego roku dla wszystkich w sezonie turystycznym (Szczyrk w woj. śląskim).

Polska jest jednym z tych krajów w Unii Europejskiej, w których wszystkie dzieci (poniżej czwartego roku życia), czy seniorzy (powyżej 69 roku życia), a także kilka innych grup społecznych, mają ustawowo zapewnione bezpłatne przejazdy, a uczniom, studentom, emerytom (poniżej 70 roku życia) oraz rencistom w autobusach przysługuje zniżka o połowę. W Europie nie wszędzie takie ulgi gwarantuje ogólnokrajowe ustawodawstwo.

Reakcje na ideę bezpłatności

W Polsce najbardziej znane z bezpłatnej komunikacji są Żory (62 tys. mieszkańców) w woj. śląskim. Było to jedno z pierwszych miast, które zdecydowały się na to w szczytowej fazie kampanii na rzecz bezpłatnej komunikacji. Wtedy o bezpłatnej komunikacji dyskutowano już w niemal każdym województwie – w samorządach, w mediach lokalnych i na ulicach.

„A widzi pani, znowu podwyższają ceny biletów i się okaże, że im dochody spadną, a mogliby obniżyć ceny, albo zrobić bezpłatną” – powiedział starszy pan przed kioskiem Ruchu w Katowicach, jeszcze przed wprowadzeniem bezpłatnej komunikacji w Żorach, reagując na kolejne podwyżki cen biletów w KZK GOP (lokalny operator komunikacji publicznej w konurbacji górnośląskiej – dzisiejszej, a wtedy dopiero co utworzonej Metropolii Śląsko-Zagłębiowskiej).

W dyskusjach padał argument: „Ale ja się nie godzę, bo autobusami będą jeździć bezdomni”, często z dodatkiem „i będą śmierdieć”. Można to było usłyszeć z ust wielu osób, od członków skrajnie liberalnych partii po urzędników zajmujących się zarządzaniem komunikacją publiczną. Ten absurdalny argument nie ma nic wspólnego ze sprawą bezpłatnej komunikacji, lecz świadczy jedynie o konieczności rozwiązania

problemu bezdomności. Dzisiaj słyszy się raczej, że jest to dobry pomysł, ale trudno go zrealizować, bo miasta na to nie stać.

Tymczasem prawda jest taka, że stać na to wszystkie miasta. Wystarczy dokonać odpowiednich przesunięć budżetowych. W dodatku trzeba wziąć pod uwagę to, że w Żorach bezpłatna komunikacja okazała się tańsza niż wcześniejsza płatna. Rzeczą bowiem w tym, że jest to inwestycja, która się zwraca w postaci mniejszej liczby wypadków na drogach, czystszej powietrza, mniejszego hałasu, szybszego dojazdu karetek pogotowia do poszkodowanych (dzięki mniejszemu ruchowi samochodowemu), likwidacji wydatków na infrastrukturę związaną z istnieniem biletów, a także pod postacią aktywizacji ludzi starszych, co jest tak ważne w profilaktyce zdrowia.

Efekty realizacji

W niemal wszystkich miastach od razu po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji zauważono wzrost liczby pasażerów i spadek ruchu samochodowego. W Lubinie liczba pasażerów wzrosła o 50%, a po roku o 100%! W Żorach w ciągu roku wzrosła trzykrotnie! W innych miastach znikły również trudności ze znalezieniem miejsc parkingowych w centrach, co wcześniej było bardzo trudne. Chwalą to wszyscy – od samorządowców, którzy zdecydowali się na ten krok, pasażerów i byłych kierowców samochodów osobowych, aż po naukowców. Prof. Kazimierz Kłosek z Politechniki Śląskiej, jeden z najbardziej pozytywnie nastawionych do tego pomysłu naukowców, w wypowiedzi dla jednego z portali internetowych stwierdził krótko: „Nie widzę tutaj słabych punktów.” [2] Dziwi więc upór, z jakim walczą z tym pomysłem urzędnicy zajmujący się organizacją komunikacji publicznej – nie tylko w Polsce, lecz także w Europie.

Mobilność i dostęp do miejsc parkingowych to nie wszystko, co w mieście poprawia się dzięki bezpłatnej komunikacji. Najważniejszy efekt, o którym często się zapomina w dyskusjach

o tym rozwiązaniu, to przede wszystkim otwarcie dostępu do transportu dla najbiedniejszych – zarówno młodych, pracujących, jak i dla starszych. Żadna komunikacja publiczna w Polsce i na świecie nie utrzymuje się z samych biletów. Wszędzie do niej się dopłaca. Niemal wszędzie w Polsce grubo ponad połowa budżetu komunikacyjnego pochodzi z naszych podatków. Zatem gapowicze, traktowani przez samorządy jak przestępcy, odprowadzani na komisariaty policji, gdy uporczywie nie godzą się na wymierzenie im kary, zapłacili za przejazd wcześniej uiszczając podatki.

Ludzi biednych, którzy jeżdżą na gapę, traktuje się po prostu jak przestępców za to, że są biedni. Dzieje się tak dlatego, że o obowiązującym nas prawie w tej dziedzinie decydują interesy kierowców samochodów, a nie pasażerów komunikacji publicznej. Gdy zaparkujesz samochód w centrum miasta i nie uiścisz od razu opłaty, masz na to dwa tygodnie, a kara wynosi zwykle 50 zł – bierze się pod uwagę to, że możesz nie mieć akurat przy sobie gotówki. Gdy pojedziesz na gapę autobusem i cię na tym przyłapią, wystawiają ci natychmiast mandat na 100-200 zł – nie przysługuje ci dwutygodniowy termin na opłacenie biletu. Później ściga cię komornik sądowy.

Zarówno w Lubinie, jak i Żorach zauważono, że odkąd wprowadzono bezpłatną komunikację, ludzie starsi, którzy wcześniej siedzieli w domach, dzisiaj jeżdżą po swoich miastach i załatwiają to, co wcześniej odkładali na później, bo musieli płacić za bilety. Wiele starszych kobiet jeździ teraz środkami komunikacji publicznej do centrum i wraca z torbami pełnymi zakupów. Wcześniej nawet nie wiedziały, czy coś kupią, a musiały płacić za bilet. Fakt ten potwierdzają także sklepy, kina, restauracje i puby – wzrosły im obroty handlowe, a dzięki temu także podatki odprowadzane do lokalnej kasy samorządu.

W Lubinie ludzie starsi zaczęli wyjeżdżać do ogródków działkowych, często przewożąc rośliny do posadzenia. Chyba nie ma lepszego miejsca na spędzenie ciepłego weekendu niż własny

ogródek działkowy, na który można bezpłatnie dojechać. W mieście tym zauważono także, że sądy uległy odblokowaniu, a to dzięki temu, że nie muszą już zajmować się gapowiczami. „Szacuję, że zaoszczędziliśmy już około miliona złotych”, mówi Robert Raczyński, prezydent Lubina [3]. Cała bezpłatna komunikacja w Lubinie kosztuje 14 mln zł, a wcześniej bilety pokrywały tylko 5 mln z tych wydatków, toteż 1 mln zł to spora część tego, co w Lubinie musiano dołożyć, by komunikacja była bezpłatna.

Gdzie indziej

To wszystko dzieje się tu i teraz. Wraz z Estonią jesteśmy pod tym względem pozytywnym przykładem w Europie i na świecie. Być może niedługo w nasze ślady pójda inne kraje wschodnioeuropejskie. Paradoks polega jednak na tym, że kiedy coraz więcej polskich samorządów wprowadza bezpłatną komunikację publiczną, wiele polskich gmin i wsi jest odciętych komunikacyjnie od reszty Polski. Pod tym względem jesteśmy krajem skrajnych nierówności – jedni mają już nawet bezpłatną komunikację, a inni sami muszą ją sobie zapewnić – nawet wtedy, gdy nie mają samochodu i prawa jazdy.

Wygląda na to, że wkrótce wyprzedzi nas Estonia. Ten pierwszy kraj na świecie, gdzie w stolicy można bezpłatnie poruszać się tramwajami, autobusami i pociągami, chce wprowadzić bezpłatną komunikację na terenie całego kraju. Jeśli to uczyni, stanie się tym samym pierwszym krajem na świecie, gdzie korzystanie z komunikacji publicznej, od małej wsi po stolicę, będzie prawem, a nie towarem. „Minister gospodarki wraz z ministrem infrastruktury obiecali bezpłatną komunikację dla wszystkich od 1 lipca 2018 roku”, mówi Allan Alaküla z Tallina [4]. Dotychczas bezpłatnie poruszać się po Tallinie mogli tylko ci, którzy w tym mieście płacą podatki.

Niewielkie Lugoj (38 tys. mieszkańców) wprowadziło bezpłatną komunikację w 2013 r., jako pierwsze miasto w Rumunii. Odtąd

pojawia się w tym kraju wiele propagujących i postulujących ją inicjatyw oraz przybywa miast, w których wprowadzono ją choćby częściowo. Niedawno w Bukareszcie wybory na burmistrza wygrała Gabriela Firea, która chce bezpłatnej komunikacji na terenie miasta. Jeden z ciekawszych kilkunastu eksperymentów przeprowadzono w mieście Kluż-Napoka (ponad 300 tys. mieszkańców), gdzie środkami komunikacji miejskiej mógł bezpłatnie podróżować każdy, kto czytał książkę. W tych dniach czytelnictwo na pewno wzrosło... W nadchodzących wyborach lokalnych w Słowacji o bezpłatnej komunikacji publicznej będzie mówiło wielu stołecznych polityków. Mówi się o tym również w Sofii. Coś, o czym mało kto słyszał jeszcze parę lat temu, dzisiaj jest na ustach wielu ubiegających się o władzę lokalną działaczy politycznych, nawet w stolicach niektórych państw.

Dlaczego Polska?

Nie sposób nie zadać tu pytania, dlaczego Polska przoduje pod tym względem. Nie jest łatwo na nie odpowiedzieć, ponieważ bezpłatną komunikację publiczną wprowadza się z wielu bardzo różnych powodów. W jednych miastach z powodu remontów dróg i mostów, jak to dzieje się obecnie w Koninie, często po remontach utrzymując na stałe to początkowo tymczasowe rozwiązanie. Gdzie indziej decydują o tym sami mieszkańcy uchwalając budżet obywatelski. Włodarzom wielu innych miast pomysł podsunęła kampania prowadzona przez WZZ „Sierpień '80”. Tak było np. w Lubinie – największym w Polsce mieście, w którym pomysł ten zrealizowano.

Czasami decydują względy budżetowe – np. w Ząbkach prawo do bezpłatnej komunikacji miejskiej przysługuje w zamian za to, że w gminie płaci się podatki. Wprowadzają ją zarówno bardziej czy mniej lewicowe, jak i całkiem prawicowe władze samorządowe. Niektórzy politycy lokalni obiecywali to w kampanii wyborczej do samorządów w 2014 r. i ci spośród nich, którzy wybory wygrali, z obietnic na ogół się wywiązali. W

Polsce, podobnie jak w innych krajach byłego bloku wschodniego, zachowały się ulgi dla wielu grup społecznych w postaci bezpłatnych przejazdów, co ułatwia sprawę, ponieważ w takim przypadku chodzi o to, aby ulgi te rozszerzyć.

Być może będziemy świadkami tworzenia subregionalnych sieci bezpłatnej komunikacji publicznej na podobieństwo tego, co funkcjonuje w powiecie lubińskim. W tej części województwa dolnośląskiego bezpłatna komunikacja jest w Polkowicach i w gminach powiatu polkowickiego, w Lubinie i w całym powiecie lubińskim oraz w niektórych gminach powiatu legnickiego. W 2018 r. zostanie wprowadzona w Chocianowie, Bolesławcu i Jaworze. Aż się prosi, by stworzyć tam międzypowiatowy związek bezpłatnej komunikacji publicznej. Pomysł ten stał się już przedmiotem konsultacji. Tak duży region z bezpłatną komunikacją to zatem, jak się wydaje, bardzo bliska przyszłość.

Jeśli Estonia w przyszłym roku zrealizuje swoje plany bezpłatnej komunikacji w całym kraju, będzie można mówić o rewolucji w transporcie, która dzieje się na naszych oczach.

Autorstwo: Łukasz Ługowski

Zdjęcie: [I.Blu](#) (CC0)

Źródło: Monde-Diplomatique.pl

0 autorze

Łukasz Ługowski jest działaczem WZZ „Sierpień '80” i uczestnikiem kampanii na rzecz bezpłatnej komunikacji publicznej.

Przypisy

[1]

<http://www.portalsamorzadowy.pl/komunikacja-spoeczna/bezpłatna-komunikacja-publiczna-atutem-polskich-miast-jestesmy-na->

dobrej-drodze,99551_1.html

[2]

<https://silesion.pl/bezplatna-komunikacja-na-slasku-07-04-2017>

[3] <http://regionfan.pl/lubin-tloczno-ale-oszczedniej/>

[4] Wywiad własny.