

Wiek bezpłatnej komunikacji

11 lipca 2013

Na początku artykułu zaznaczę, że bardzo cieszy mnie zainteresowanie kampanią na rzecz bezpłatnej komunikacji miejskiej. Poparcie jakim cieszy się ten pomysł w całej Polsce jest dla mnie wprost zaskakujący. Gdy wraz z WZZ „Sierpień 80” i Polską Partią Pracy – „Sierpień 80” startowaliśmy z tą kampanią w 2012 roku nie spodziewaliśmy się, że trafiliśmy w dziesiątkę i ten temat eksploduje w całej Polsce. Od tamtej pory coraz więcej miast decyduje się na jakiś rodzaj bezpłatnej komunikacji miejskiej. Tuż po naszym „Śląskim Powstaniu Komunikacyjnym” na wprowadzenie tego pomysłu zdecydowały się śląskie Żory. Od tamtej pory różne ugrupowania lokalne, partie, czy pojedyncze osoby z rad miast poparły ten pomysł w niemal każdym województwie. Niektóre nawet przygotowały uchwały pod ten pomysł i mają zamiar ją wprowadzić. Częstochowa i Szczecin chcą dla kierowców. W Elblągu zapowiada się jej wprowadzenie w najbliższym czasie, a w wielu innych miastach działa się w kierunku jej wprowadzenia.

Choć pomysł bezpłatnej komunikacji miejskiej budzi wielkie emocje, rzadko spotykam się z merytoryczną krytyką. Jedną z nich jest tekst polemiczny Szymona Andrzejewskiego. Opublikowany na portalu lewica.pl oraz wolnemedi.net. Do tych argumentów chciałbym w szczególności się odnieść. Na pierwszy plan wysuwa się argument, że cena biletu nie jest najistotniejsza. Nie będę polemizował, który z czynników jest najważniejszy, bo zarówno częstotliwość kursów, ceny biletów, odległość do przystanków oraz rozbudowanie sieci komunikacyjnej jest bardzo ważne, ale badania takie jak przeprowadzone przez gdyński Zarząd Komunikacji Miejskiej pozostawiają wiele do życzenia (wykazało ono, że cena biletu jest na 5 miejscu z cech najważniejszych w komunikacji miejskiej). Gdyby takie badanie przeprowadzać zaraz po

podwyżkach cen biletów (np. dzień po) cena biletu byłaby najistotniejszym lub jednym z najistotniejszych problemów. Co więcej w takich badaniach ankietowani odpowiadają według ich własnych wyobrażeń – czy zmiana danego problemu jest realna, czy nie. Świetnym przykładem są badania przeprowadzane w czasach kryzysu PRLu, tj. w latach 1980 i 1981. W roku 1980 jednym z najważniejszych problemów obywateli naszego kraju były problemy z dostępnością do mieszkań. W roku 1981 ten problem jest już daleko w tyle. Czy nagle wybudowano tyle mieszkań, że przestało to być wielkim problemem? Nie. Po prostu respondenci uznali, że ze względu na kryzys ten problem jest nierealny do rozwiązania. Tak samo dzisiaj mało kto oczekuje od władz swoich miast, że nagle obniży im ceny biletów, a co dopiero wprowadzi bezpłatną komunikację miejską.

Nie postulujemy także polityki dzielenia związków komunikacji miejskiej w gminach, które ściśle przylegają do innych gmin. My postulujemy by bezpłatna komunikacja miejska funkcjonowała w całych miastach i aglomeracjach. Stąd dziwi mnie argument, że wprowadzanie bezpłatnej komunikacji miejskiej doprowadzi do większych podziałów w związkach komunikacyjnych.

Jednym z najważniejszych argumentów jakie użyto w tym polemicznym tekście jest fakt, że być może od 1 stycznia 2014 w Hasselt nie będzie już bezpłatnej komunikacji miejskiej. Piszę „być może”, bo zapowiedzi o próbie likwidacji bezpłatnych przejazdów spowodowały wielkie oburzenie mieszkańców miasta i już teraz organizacje społeczne wraz z mieszkańcami protestują przeciwko próbie likwidacji bezpłatnych przejazdów. Jak widać pomysł wprowadzenia z powrotem odpłatności za przejazdy lekko nie przejdzie. Nie można też podważać w ten sposób samego faktu, że polityka „taryfy zero” w Hasselt zakończyła się ogromnym sukcesem. I choć jest to jedno z najbardziej znanych przykładów takich miast, to nie jest ono jedyne, które odniosło tak wielki sukces. Pierwsze miasto w Europie, które wprowadziło bezpłatną komunikację miejską jest francuskie Colomiers. Stało się to w

1971 roku i ta komunikacja funkcjonuje tam do dzisiaj! Od tamtej pory bezpłatną komunikację miejską w różnych wariantach wprowadziło kilkadziesiąt miast na całym świecie.

Nie możemy także zapominać, że żyjemy w czasach neoliberalizmu i odpłatność wprowadzana jest we wszystkich usługach publicznych, tj. w szkolnictwie i w służbie zdrowia. Hasselt wpisuje się w tę neoliberalną tendencję. W przeciwnym kierunku poszło miasto Tallin. Argument, że pomysł wprowadzenia bezpłatnej komunikacji miejskiej dla mieszkańców miasta się nie sprawdzi z powodu suburbanizacji miast jest nieprzemyślny. Ta polityka ma na celu wymuszenie zameldowania się w mieście osób, które i tak w nim mieszkają. Przykładowo polskie miasto Ząbki wprowadziło bezpłatną komunikację miejską właśnie w tym samym celu co Tallin. Posiada ono 20 tys. zameldowanych mieszkańców, podczas gdy mieszka w nim prawie 50 tysięcy. Sam fakt tego, że mieszkańcy przeprowadzają się z centrów miast na jego obrzeża nie spowoduje, że ktoś zostanie wykluczony z możliwości korzystania z bezpłatnej komunikacji. Obrzeże miasta nadal administracyjnie do niego należy.

Idea bezpłatnej komunikacji miejskiej, choć budzi u wielu ludzi pobłażliwy uśmiech i podchodzi się do niej bardzo sceptycznie jest przyszłością wszystkich miast na całym świecie. Wielu ludzi tego nie dostrzega tak samo jak nie dostrzegało się dwieście lat temu, że bezpłatne szkolnictwo jak i bezpłatna służba zdrowia jest możliwa. Że możliwy jest 8-godzinny dzień pracy. Śmiem twierdzić, że wiek XXI będzie wiekiem bezpłatnej komunikacji. I choć teraz niewyobrażalnym dla wielu jest fakt funkcjonowania bezpłatnej komunikacji w miastach, w przyszłości bezpłatnie będziemy mogli poruszać się po całej Polsce, a także Europie. To jest przyszłość, która nas czeka. Bezpłatność we wszystkich usługach publicznych! Dziś ofensywa ultraliberalna usiłuje przeprowadzić kontrreformy i cofnąć czas odbierając wiele z tych cywilizacyjnych zdobyczy, ale prowadzi to do katastrof, których skutki widzimy w wielu europejskich krajach.

Autor: Łukasz Ługowski

Źródło: [Lewica](#)