

# Miłe gesty dla kierowców. Dlaczego nie dla pasażerów?

MICHAŁ WROŃSKI

**B**yć może zyskam reputację „psa ogrodnika”. Takiego, co to sam nie zje, ale innemu nie da. Mimo wszystko pozwolę sobie jednak zapytać: czemuż to przewoźnicy i organizatorzy transportu publicznego bardziej hołubią kierowców aniżeli swoich własnych, wiernych, niezmotoryzowanych pasażerów?

Wielkimi krokami zbliża się Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu, którego zwieńczeniem będzie Dzień bez Samochodu. Stawiam dolary (i to amerykańskie) przeciw orzechom, że z tej okazji znów zarozi się od szeroko propagowanych w mediach apeli z gatunku „zostaw swój samochód w garażu”. Zastosowanie się do tego apelu nagradza-

ne jest tego dnia możliwością podróży komunikacją miejską za darmo. Tak od lat dzieje się w Krakowie, Wrocławiu, Warszawie, Trójmieście i na Śląsku.

Podobny prezent zrobiły kierowcom również Koleje Śląskie z okazji tegorocznego Tour de Pologne. Dzień, w którym wyścig dociera do Katowic, jest dla wszystkich pracujących w tym mieście komunikacyjnym koszmarem. Do centrum Katowic ciężko się wówczas dostać, a jeszcze ciężiej się z niego w godzinach popołudniowych wy dostać. Śródmieście zamykane jest dla ruchu samochodowego, zaś autobusy kończą bieg na jego peryferiach, często błąkając się wcześniej mniej lub bardziej karkołomnymi objazdami. Jedyłą szansą na dojazd i wyjazd tego dnia z centrum Katowic pozostaje pociąg. Brawo zatem dla Kolei Śląskich za to, że postanowiły marketingowo wykorzystać swą przewagę i wypromować własną markę, przy okazji fundując prezent kierowcom. Dlaczego jednak tylko im? W czym niezmotoryzowani są gorsi? Z jakiej to przyczyny ci drudzy decydując się w ten sądny dzień na po-

dróż do Katowic koleją musieli regulaminowo opłacić bilet za przejazd?

Można oczywiście uznać bezpłatne przejazdy dla kierowców za formę promocji transportu zbiorowego. Za wyraz wiary w to, że jeżeli raz czy dwa razy do roku kierowca będzie miał szansę przejechać się za darmo autobusem, tramwajem czy pociągiem, to ów fakt wywoła w nim taki przyływ entuzjazmu dla komunikacji publicznej, że zapragnie korzystać z niej na co dzień.

”

**W czym niezmotoryzowani są gorsi? Z jakiej to przyczyny decydując się w ten sądny dzień na podróż do Katowic koleją musieli regulaminowo opłacić bilet za przejazd?**

Jeśli tak w rzeczy samej jest, to jest to wiara bardzo naiwna. Bo jeśli ktoś na co dzień z premedytacją przedkłada własny samochód nad komunikację publiczną, to widać częstotliwość jej kursowania, punktualność, stopień wzajemnej integracji i komfort jazdy nie są wystarczające, aby zostawił samochód w garażu. Nie sądzę bowiem, aby statystyczny kierowca był tak dalece nieświadomy realiów transportu publicznego, że dopiero przypadkowa wizyta w autobusie czy pociągu miała by mu otworzyć oczy na to, jaka frajda go do tej pory omijała.

Jeśli jest inaczej, to chętnie poznam twarde dane odzwierciedlające skalę takich „nawróceń” na transport zbiorowy. Na razie znam wyłącznie te, które pokazują zmniejszającą się ogólną liczbę osób korzystających z komunikacji publicznej. Może zatem zamiast kusić tych, którzy i tak są nie do skuszenia, powalczyć o tych, którzy jeszcze chcą (albo muszą) z transportu zbiorowego korzystać? W myśl zasady, że lepiej zapobiegać niż leczyć, łatwiej będzie zatrzymać kogoś w autobusie niż na powrót do tego autobusu przyciągnąć.

Nie będę w tym miejscu lansował idei powszechnej, bezpłatnej komunikacji publicznej (aczkolwiek w dniach, kiedy serwuje się darmowe przejazdy dla kierowców, miło by było wykonać jakiś gest także dla swoich stałych klientów).

Warto natomiast rozważyć możliwość finansowego premiowania wierności dla komunikacji publicznej. Skoro ubezpieczycieli stać na stosowanie względem swoich klientów ulg za odpowiednio długą, bezszkodową jazdę, to być może organizatorów transportu zbiorowego byłoby stać na podobne docenienie odpowiedniego stażu korzystania z publicznych środków transportu? Technologicznie, w dobie elektronicznych kart miejskich, jest to do zrobienia. Spersonalizowane elektroniczne bilety dostarczają przecież zarządzającym transportem bardzo precyzyjnej wiedzy o tym, kto i jak często z tego transportu korzysta. Czy taki argument pozwoliłby powstrzymać odchodzenie pasażerów od komunikacji publicznej? Na to pytanie nie znam odpowiedzi. Warto byłoby zapytać ich samych o to, jak istotnym czynnikiem w wyborze środka transportu jest dla nich jego cena. Sądzę, że miałyby to większe szanse na powodzenie niż okazjonalne hołubienie kierowców. ■

Michał Wroński | Dziennikarz Portalu Samorządowego ([www.portalsamorzadowy.pl](http://www.portalsamorzadowy.pl))

