

# Dzień bez samochodu. Dlaczego w autobusie jest pusto? – polemika

Obserwacje, które poczynił autor zadanego pytania w dniu, gdy można było podróżować bezpłatnie komunikacją publiczną, potwierdzają w praktyce to, co jest objaśnione i wytłumaczone przez ekonomistów. Tacy profesorowie, jak Krugman i Wells, czy Samuelson i St. Marks, ale również wielu innych naukowców, podają, że popyt na zakupy dóbr jest silnie skorelowany z dochodami kupującego, a nie tylko ceną. W nauce ekonomii przyjęto, że na rynku występują dobra zwykłe, dobra niższego rzędu i dobra luksusowe.

**W** przypadku, gdy popyt na dane dobro wzrasta wraz z dochodami kupujących, a spada w przypadku zmniejszających się dochodów, uznaje się, że jest to dobro zwykłe. Natomiast, gdy popyt na dane dobro maleje, a dochody kupujących rosną, mamy do czynienia z dobrami niższego rzędu. W przypadku substytucyjnych dóbr, różniących się cenami, kupujący dokonują wyboru oprócz ceny kierując się użytecznością produktu (szerzej wartością). Jeśli kupujący oceni, że dane dobro jest dla niego bardziej użyteczne, pomimo wysokiej ceny, a posiada budżet pozwalający na taki wydatek, to dokonanie zakupu.

Samochód osobowy jest sam w sobie, jako rzecz, pewnym dobrem o określonej wartości wyrażonej w złotychkach, ale także wartością, jaką daje użytkowanie. Kupujący samochód uznaje, że stać go na eksploatację pojazdu w celu użytkowania go na obszarze miasta. Walorem użytkowym jest elastyczność przemieszczania się w przestrzeni geograficznej miasta „o każdym czasie, tam, gdzie jest droga, od drzwi do drzwi”. Celowość użytkowania przejawia się w możliwości dojazdu do pracy, dowozu dzieci do szkoły, przed-

szkole, dojazdu na zakupy, w celach rozrywkowych itp. Właściciel (szerzej gospodarstwo domowe) samochodu podjął decyzję o zakupie samochodu, aby mogła z niego korzystać cała rodzina. Przejazd własnym samochodem podjął decyzję o zakupie samochodu, aby mogła z niego korzystać cała rodzina. Przejazd własnym samochodem jest dobrem normalnym, a usługi komunikacji publicznej są dobrami niższej użyteczności. Konsument korzystający z dóbr normalnej użyteczności nie są zainteresowani dobrami niższej użyteczności. Z badań ekonomicznych wynika (także w obszarze komunikacji publicznej), że **obniżka cen dóbr niższej użyteczności nie jest przedmiotem zainteresowania konsumentów korzystających z dóbr normalnej użyteczności**. Wskazuje się, że im wyższe dochody w budżecie domowym konsumenta, tym mniejsze zainteresowanie dobrami niższej użyteczności. Ponieważ samochód osobowy stał się dobrem powszechnym, to nie należy się dziwić, że w przypadku darmowych przejazdów właściciele samochodów osobowych nie wykazali zainteresowania komunikacją publiczną. Wpływ na ograniczenie samozaspokojenia w pokonywaniu przestrzeni własnym samochodem na obszarze miast wywierają jedynie usługi komplementarne, a te są zupełnie pomijane w polityce transportowej miast.



Dzień bez samochodu. Dlaczego w autobusie jest pusto?

**PRZEMYSŁAW JEDLECKI**  
Tęsknota za dniem bez samochodu. W tym dniu, który odbył się w Warszawie, wielu ludzi wyjechało z miasta, aby spędzić czas w miejscach, gdzie nie ma samochodu. W tym dniu, który odbył się w Warszawie, wielu ludzi wyjechało z miasta, aby spędzić czas w miejscach, gdzie nie ma samochodu. W tym dniu, który odbył się w Warszawie, wielu ludzi wyjechało z miasta, aby spędzić czas w miejscach, gdzie nie ma samochodu.

W społeczeństwach o coraz wyższym dochodzie przypadającym na jedno gospodarstwo bezpłatne przejazdy w miastach nie wpłyną w sposób istotny na ograniczenie ruchu samochodów osobowych. Rozwiązanie takie wymyślił politycy samorządowi, którzy, nie posiadając wiedzy ekonomicznej, uważają, że przyczyni się ono do rozwoju miasta. Nie zdają sobie sprawy ze skutków, jakie rozwiązania takie niesie po stronie podażowej, w zakresie majątku, kapitału, technologii podstaw tworenia inteligentnego doobra uzyskanego za darmo i wielu innych nieprawidłowości, na przykład ograniczenia innowacji. Bezpłatna komunikacja publiczna to hamowanie zmian prowadzących do unowocześniania komunikacji publicznej w danym mieście. Przy wielu uwarunkowaniach znajduje zastosowanie na małym, wydzielonym obszarze, w niektórych miastach europejskich. ■

**Prof. dr hab. Wojciech Bąkowski** |  
Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług,  
Uniwersytet Szczeciński