

Uczniowie jadą za darmo, a co my z tego mamy?

MICHAŁ WROŃSKI

Pracujemy z KZK GOP nad wprowadzeniem upustów dla dzieci i młodzieży uczącej się – zapowiedziały w połowie listopada br. władze Katowic.

Pomysł nie jest nowy. Od 1 września br. prawo do darmowej komunikacji mają uczniowie szkół podstawowych (oraz wszystkie młodsze dzieci) w Krakowie. Decyzję taką podjęli tamtejsi radni, uznając, że odciążą ona budżety rodzin, ułatwi nauczycielom organizowanie uczniom wyjść ze szkoły, a tych ostatnich nauczy korzystania z transportu zbiorowego. Niedawno także rada miasta Poznania – „wychodząc naprzeciw oczekiwaniom rodziców” – poszerzyła grono uprawnionych do bezpłatnych przejazdów o dzieci, które nie ukończyły jeszcze 7. roku życia (do tej pory granica obowiązywania tego przywileju znajdowała się o jeden rok niżej). Niewykluczone, że tym samym tropem pądy także Łódź, gdzie od listopada trwa zbiórka podpisów pod obywatelskim projektem uchwały, zakładającym, że komunikacją miejską mogliby za darmo podróżować uczniowie do czasu ukończenia przez nich nauki w szkole podstawowej.

Kraków, Poznań, w przyszłości Katowice, a być może także Łódź – ewidentnie można więc mówić o pewnym trendzie. Trendzie, za który zapłacą pozostali mieszkańcy tych miast (nawet jeśli sami nie korzystają z komunikacji publicznej). Tak to już z „bezpłatną” komunikacją bywa. W Krakowie wdrożenie nowych ulg kosztować będzie budżet miasta 2,7 mln zł rocznie, w Poznaniu „zaledwie” kilkaset tysięcy złotych.

Koszty mamy zatem już policzone. A zyski? Co miasta zyskają fundując uczniom bezpłatne przejazdy?

Można oczywiście pedagogicznie przyjąć, że „czym skorupka za młó-

du nasiąknie, tym na starość trąci”. Innymi słowy, że umożliwiając malcom darmową jazdę, na tyle zachęcimy je do korzystania z tej formy transportu, iż po przedzierzgnięciu się w nastolatki nie zapragną one przesiąść się do samochodu, ale nadal będą podróżować autobusami i tramwajami. Teza dość pozytywistyczna, ale raczej mało prawdopodobna. Fundowanie bezpłatnych przejazdów nie będzie bowiem trwało wiecznie, zaś skończy się akurat krótko przed tym, jak podrośnieli już uczniowie

”

Kto wie, czy ważniejsza od kwestii wizerunkowych i mglistych aspektów wychowawczych nie jest nadzieja na ograniczenie liczby samochodów na ulicach.

zaczną marzyć o zrobieniu prawa jazdy. Po drugie – co często podkreślają eksperci zajmujący się tematyką transportu zbiorowego – o wyborze komunikacji publicznej decyduje nie tyle jej cena, co zaproponowana pasażerom oferta. Bo cóż komu po darmowej jeździe, skoro w oczekiwaniu na sposobność do niej zmitręży pół dnia na przystanku?

Korzyści wizerunkowe? Owszem. Zwłaszcza dziś, w dobie uderzającej w polskie miasta depopulacji, każdy argument podnoszący atrakcyjność danego miejsca jest dobry. Wszak nigdy nie wiadomo, co okaże się kroplą przesądającą o pozostaniu lub opuszczeniu danej miejscowości.

Kto wie jednak, czy ważniejsza od kwestii wizerunkowych i mglistych aspektów wychowawczych nie jest nadzieja na ograniczenie liczby samochodów na ulicach. I to już, teraz, zaraz. Bo raczej nie jest dziełem przypadku, że nowy trend zapoczątkowany został w Krakowie – mieście, które od lat boryka się z problemem smogu i szuka przeróżnych sposobów, by ograniczyć liczbę źródeł emisji zanieczyszczeń.

Nadzieja na osiągnięcie takiego rezultatu nie jest bynajmniej całkowi-

cie bezpodstawa. Z przeprowadzonego przez spółkę PageGroup badania „Dojazdy Polaków do pracy” wyraźnie wynika, że autem najczęściej poruszają się pracownicy posiadający dzieci. W tym gronie na własny samochód stawia aż 8 z 10 ankietowanych (dla porównania: wśród nieposiadających dzieci samochód nad komunikację publiczną przedkłada już tylko połowa).

Trudno zresztą się dziwić. Dla rodzica bardziej opłaca się podwieźć swą pociechę do szkoły (nawet jeśli trzeba przy okazji nadłożyć nieco drogi) aniżeli kupować dwa (lub więcej) osobne bilety na przejazd komunikacją publiczną. No chyba, że trzeba by kupić taki bilet tylko jeden (bo te dla dzieci zafundowałby samorząd). Być może wówczas rodzic zyskałby powód do poważnego przemyślenia opcji z pozostawieniem auta w garażu i... wysłaniem zarówno dziecka, jak i siebie samego na autobus. To oczywiście wyłącznie robocza hipoteza, którą za kilka miesięcy zweryfikują statystyki przewozów i sprzedanych biletów w Krakowie i Poznaniu. Jeśli by jednak tak właśnie się stało, to byłibyśmy świadkami jednej z nielicznych udanych kampanii antysmogowych. ■

Michał Wroński | Dziennikarz Portalu Samorządowego (www.portalsamorzadowy.pl)

