

La publikaj transportrimedoj troviĝas konfrontitaj
al neatenditaj financaj problemoj
Radioprelego de Claude GACOND, SRI 693, 1977.01.19 & 21 & 22

Cl.- Parolas Claude Gacond. Kun la subita akriĝo de la poluaj problemoj kaj de la energikrizo oni komencis repensi la disvolviĝon de la transportrimedoj enurbaj kaj interurbaj. Analizantoj de la aŭtomobila poluo konvinkiĝis, ke la problemo estas solvebla per pliracia funkciigo de la publikaj veturrimedoj. Buso kaj trajno povas anstataŭi aron da aŭtomobiloj. Oni devis konvinki la aŭtomobilistojn fariĝi regulaj uzantoj de urbaj busoj kaj interurbaj trajnoj.

La urboj antaŭ ĉio estas konfrontataj kun la problemo de la ir- kaj revenveturoj inter la loĝ- kaj la laborlokoj, kiuj efektiviĝas en la samaj momentoj por la tuta loĝantaro. Tio devigas la publikajn instancojn solvadi preskaŭ nesolveblajn problemojn: unuflanke plibonigi la publikajn veturilojn, konstrui aŭ rezervi al ili rapidvojojn kaj konvinki la vojaĝantojn aĉeti abonojn per ĉiam pli favoraj proponoj. Aliflanke estas necese ankaŭ plibonigi la aŭtomobilan trafikadon per pli racia konstruo de la vojoj kaj ĉefe de ties interkruciĝoj, per kreskigo de la nombro de semaforoj kaj de la ĝendarmoj. La publiko akceptas la principon, ke la aŭtomobilistoj pagu per impostoj kaj taksoj la elspezojn kaŭzatajn de la aŭtomobila veturado. Ĝi malpli facile akceptas altpreze pagi la eblajn malprofitojn de la publikaj transportiloj, ĉu per pli kostaj abonprezoj, per impostoj aŭ taksoj.

En Svislando la urbaj kaj landaj aŭtoritatoj provis konvinki la aŭtomobilistojn pli sisteme ekuzi la publikajn transportrimedojn. Tiucele ili multigis la malpermesojn haltigi aŭtomobilojn en la urboj, plikostigis la parklokojn kaj provas regule altigi la prezon de la benzino kaj de la veturtaksoj. Samtempe ili provis igi pli alloga la veturadon per publikaj transportiloj plibonigante la horarojn, kreante ĉirkaŭurbajn aŭtoparkojn, el kie oni rapide perbuse enurbiĝas, aŭtomatigante la biletaĉetadon kaj fine proponante malkarajn vojaĝabonojn monatajn aŭ jarajn. Ekzistas hodiaŭ ĝenerala abono, kiu kostas 165 frankojn monate kaj kiu kovras la veturkostojn sur ĉiuj fervojlinioj interurbaj kaj buslinioj urbaj en Svislando. Homoj, kiel mi, kiuj pro sia profesio devas multe vojaĝi, pli kaj pli rezignas je la privata veturilo profite al publikaj veturiloj.

Unue ŝajnis, ke la evoluo favoros la publikajn vetur-entreprenojn, sed la realeco estas tute alia. La proponitaj jaraj aŭ monataj abonoj ĝeneralaj aŭ regionaj kovras nur parton de la realaj veturkostoj: por la fervojoj la 30 aŭ 35 procentojn, por la urbaj transportiloj la 40 aŭ 50 procentojn. Kiam multaj trajn- aŭ busuzantoj ĉesas neregule veturi kontraŭ ĉiufoje pagado de la plentarifoj, por sisteme uzadi ĉiutage la publikajn veturilojn, kontraŭ pagado de reduktita tarifo, oni alvenas al neatendita situacio: kreskas la malprofitoj. Tiun ĉi situacion nuntempe travivas la svisaj fervojaj kaj busaj transport-kompanioj. La publikaj instancoj sekve devas kovri tiujn ĉi malprofitojn per ŝtataj, kantonaj kaj komunumaj subvencioj.

Interveni en la veturkutimojn per propagando favora al la publikaj transportiloj kaj per kontraŭ-aŭtomobilaj decidoj ne havis la antaŭviditajn rezultojn, kaj multaj analizantoj de la situacio fariĝas dubemaj. Ŝajnas, ke la publikaj transportrimedoj troviĝos konfrontitaj al enormaj elspezoj, se ili devos anstataŭi la individuan veturadon iran kaj revenan inter la loĝ- kaj laborlokoj kaj inter la loĝ- kaj studlokoj. La urboj konstruiĝis dum jardekoj sen planado koncerne la veturproblemojn, kiujn la plimulto de la loĝantoj devis mem solvi. Urb-planistoj malkovras, ke la ideala solvo al la transport-problemoj estas la konstruo de kvartaloj sen veturvojoj, en kiuj la loĝantoj trovas ĉion: loĝejojn, laborlokojn, magazenojn, lernejojn, kulturajn centrojn, ripozejojn, ktp. Ligi tiujn ĉi kvatalojn per publikaj veturiloj fariĝas

profitiga. Bedaŭrinde niaj urboj kreskis sen planado, kaj la veturvojoj okupas baldaŭ la duonon de la konstru-surfacoj. Interligi la loĝlokojn kaj laborlokojn en tiuj ĉi senplanaj urboj vaste etendiĝintaj en la kamparon estas ruiniga por la publikaj transport-kompanioj, same kiel por la privatuloj.

Tio permesas antaŭvidi, ke oni devos remodli la urbojn. Povas esti, ke estontece oni revenos al malpli vastaj kvartaloj, kie la trafikiloj privataj kaj publikaj fariĝos nebezonaĵoj. Tiuj ĉi urboj estos pli homaj ol la hodiaŭaj urbegoj perdintaj originalecon. Kiel oni devis solvi la akvopurigon, morgaŭ oni devos repensi la vivadon en la urboj, se oni volos ĉesigi la kreskadon de la malprofitoj de la veturkostoj. En la buĝeto de ĉiuj familioj la veturkostoj ne ĉesas kreski, kaj tiu ĉi kresko baldaŭ atingos alarmpunkton, same kiel la aerpoluo tion faris. Kaj tiu ĉi situacio estas universala, ĝi karakterizas la betoncivilizon.

Vi aŭdis prelegon el Svislando. Parolis Claude Gacond. Ĝis reaŭdo!

Kopirajto © Claude GACOND, www.esperanto-gacond.ch
Prilaboris: [Stefano KELLER](#), junio 2012