

Cholerne samochody

9 lutego 2017

A także cholerny, zasiarczony miał węglowy i inne świństwa, jakimi pali się w polskich piecach. O zatrutym polskim powietrzu pisze Hazelhard, wiadomo: od kilkudziesięciu lat. Wkurza go (mnie też) ignorowanie tego przez polityków, samorządowców i pseudonaukowców.

Ale – trudno, narażam się – jeszcze bardziej wkurza mnie tępota samych zatruwaczy.

Pomijam teraz piece i smog „londyński” (sądząc z prowęglowych deklaracji Beaty Szydło, szybko nie zniknie). Chodzi mi o smog fotochemiczny biorący się z rur wydechowych. To nim oddychają mieszkańcy wielkich miast. Oddychają, bo muszą, bo życie jest oddychaniem. Świadomość, że jest to powietrze zabójcze, niczego nie może zmienić. Istota żyjąca, jeśli nawet wie, że wciągnięcie powietrza ją zabije (komora gazowa) – musi dokonać wdechu.

Kazimierz Kutz mówił o swych śląskich krajanach: „Ci mężczyźni przez lata wdychali metale ciężkie, które są w tych smrodach na Śląsku – a w moich Szopienicach był wielki smród. I te wszystkie metale, o czym myśmy wtedy nie wiedzieli, osadzały się w kościach”. Tak samo jest ze smogiem – truje i niszczy zdrowie (rak, astma, zawał, zaburzenia czynnościowe mózgu itp.) – trzeba go jednak wdychać.

Czytam właśnie, że w ubiegłym roku Polacy znowu sprowadzili ponad milion samochodów, z czego 600 tysięcy to ponad dziesięcioletnie, bywa że piętnastoletnie, rzęchy. Niemal wszystkie na ropę i benzynę (zarejestrowano 556 aut na prąd, mniej niż 0,1 proc. wszystkich). Dochodzą do tego natarczywe reklamy starych i nowych marek („Nie przegap, wyprzedaj znakomitych roczników”). Powinny być zakazane, tak jak reklamy papierosów.

BLASZANA PLAGA

Liczba zarejestrowanych w Polsce pojazdów przekracza dwadzieścia milionów (na świecie dawno przewyższyła miliard). Samochody są nie tylko źródłem smogu. Zajmujemy drugie miejsce w Europie pod względem liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Pod kołami aut ginie kilka razy więcej pieszych niż w Europie, mimo to jeszcze za rządów PO-PSL senat odrzucił projekt ustawy nakazującej zatrzymywanie się samochodów przed przejściem dla pieszych. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przyjęła w swym programie zadanie obniżenia o 50% liczby zabitych i o 40% ciężko rannych. Konkrety są takie: w 2020 roku ma być maksimum dwa tysiące zabitych i 6 900 ciężko rannych.

Polska jest najbardziej zakorkowanym państwem UE, z najbardziej zatłoczoną stolicą, gdzie zarejestrowano grubo ponad milion aut. Gorzej jest tylko w Moskwie i Stambule. W Berlinie samochodów jest o ponad połowę mniej. Wiele miast, np. Paryż i Oslo, poszerza strefy z zakazem wjazdu dla aut. We wszystkich krajach UE obowiązkowe są badania spalin (okazuje się, że polscy kierowcy usuwają katalizatory z diesli i opylają je za granicą). Norwegia nakłada dokuczliwe podatki na pojazdy z silnikami spalinowymi, i dopłaca do aut na prąd.

Nie znaczy to, że Zachód uporał się z warczącą plagą. Znakomity malarz Balthus (Balthasar Kłossowski de Rola) wspomina w rozmowie z Françoise Jaunin: „W tamtych czasach, na początku lat sześćdziesiątych, Rzym był jeszcze owym czarownym miejscem, gdzie dobrze się żyło. Ludzie tam byli pogodni, znacznie bardziej niż w Paryżu. Dopiero później to miasto stało się piekielną karuzelą samochodów, jaką jest do dzisiaj”.

Maciej Krupa, etnolog, podczas pobytu w Piscataway – amerykańskim miasteczku w stanie New Jersey – postanowił się przejść. Opisuje to w „Kontekstach”: „Wyszedłem z budynku, wokół były liczne parkingi oddzielone od dalszych rejonów

miasta wianuszkami dróg i autostrad. Obszedłem cały teren, nigdzie nie było żadnych pieszych przejść przez liczne jezdnie, po półgodzinie wróciłem do budynku witany uprzejmymi uśmiechami skrywającymi niewypowiedziane zdanie: no i po co ci to było? Tam nikt nie chodził, wszyscy wszędzie jeździli samochodami, tam nie było gdzie chodzić, nie dało się chodzić. Tam chodzenie wyszło ze zwyczaju, wyszło z mody”.

Marek Kamiński, który w 2015 roku pokonał pieszo cztery tysiące kilometrów (z Królewca do Santiago de Compostela), zanotował: „Duchową pustynię odkryłem, obserwując samochody. Dla pielgrzyma każda minuta jest ważna, bo wkłada w nią siłę nóg. Ludzie w samochodzie pędzą do czegoś, co może nigdy nie nastąpić. W ten sposób zabijamy czas i doprowadzamy do tego, że nas nie ma”.

OKUPANCI

Ulica, w staropolszczyźnie zwana wchodem, stała się wjazdem, jezdnią. Rządzi nią stado pędzących albo pełznących, zatrzymujących się co chwilę pudeł. Ponure metalowe stwory przypominające kosmiczne monstra z filmów sci-fi warczą, smrodzą, trują powietrze. Wyobcowały się, podporządkowały sobie swoich wytwórców, rozpanoszyły się niczym zbuntowane roboty. Stały się przedmiotem mówienia i myślenia. Niczym komórki rakowe niszczą tkankę miejską, tną jezdniami środowiska ludzkie, rozczłonkowują organizmy dzielnic i osiedli.

Jakiś czas temu pisałem w lokalnej „Wyborczej”, że piesi zostali wyzuci z praw gospodarzy miejskiej przestrzeni. Że przemykają chyłkiem przez niezaanektowane jeszcze przez okupantów tereny, potulnie omijają parkujące na chodnikach auta. Że prawa okupacyjnego prawodawcy dyskredytują ich na każdym kroku. Gdy chcą przejść na drugą stronę ulicy, żeby kupić gazetę w kiosku albo bułki w piekarni, muszą schodzić do podziemnych tuneli. Co odważniejsi kryjąc się przed policją i strażą miejską przebiegają przez jezdnie w zakazanych

miejscach, by nie nadkładać kilkuset metrów do legalnych przejść, gdzie i tak musieliby kilka minut oczekiwać w pokorze na łaskę zielonego światła. A i tam trzeba uważać, bo nie każdy okupant respektuje taki przywilej. Jakby tego było mało, okupanci domagają się wycinania drzew przydrożnych (dzięki PiS-owi nie ma już z tym prawnych kłopotów) i psioczą na rowerzystów.

Na rozwój dróg Polska wydała pięć razy więcej środków unijnych, niż na rozwój kolei. A przecież wiadomo, że zwiększenie przepustowości jezdnii wyzwala tłumiony dotąd popyt na jazdę samochodem, czego wynikiem jest wzrost natężenia ruchu. Opisuje to prawo Lewisa-Mogridge'a, zgodnie z którym ruch drogowy powiększa się tak, aby maksymalnie wypełnić nową, zwiększoną przepustowość sieci drogowej. Nowe jezdnie zachęcają do częstszego korzystania z samochodu, także w sytuacjach, w których wcześniej nie był widoczny. Przykładem mogą być kościoły, podczas mszy świętej otoczone setkami aut. (Tylko patrzeć, jak wzorem parkingowych kin dla kierowców nie trzeba będzie z nich wysiadać, przyjmując komunię przez opuszczoną szybę).

Jednym z kanonów uczciwej urbanistyki jest postulat poszerzania chodników kosztem jezdnii. Gil Peñalosa, ekspert od dobrych przestrzeni miejskich, wyraża się jasno: „Pytacie, gdzie się mają podziąć samochody parkujące na chodnikach? Konstytucja nie gwarantuje miejsca do parkowania. To tak, jakby ktoś kupił sobie lodówkę i żądał od władzy, by w związku z tym przyznała mu mieszkanie”. Michał Beim, uniwersytecki badacz transportu miejskiego, mówi, że hierarchia powinna być taka: pieszy jest święty, potem jest rowerzysta, a na końcu kierowca. Takiemu zamysłowi mają służyć podmiejskie systemy Park&Ride. „Kierowcy powinni zostawiać samochody na takich parkingach przy stacjach kolejowych, wsiadać w pociąg, wjeżdżać do centrum i tak przesiadać się do tramwaju, metra czy na rowery”.

PRESTIŻ

Samochód stał się fetyszem wolności i pozycji społecznej. Patrząc czasami na sznur pełznących w pogrzebowym tempie, zatrzymujących się co chwilę blaszanych pudełek. Przypominają mi galery czy karne izolátky, a nie środki mające ułatwiać życie. W większości z nich tylko jedna osoba, paw coraz bardziej przywiedły. Ogarnia mnie smutek, a potem irytacja i gniew, że wybierają taką poniewierkę. Już dawno byliby w Śródmieściu piechotą.

Rowerami do pracy jeżdżą premierzy w Skandynawii, polski nuworysz zapala samochód, by pojechać do kiosku po papierosy – oto cała różnica. Zgodne to z poglądem ministra Witolda Waszczykowskiego, który szydził z lewackiego świata złożonego z ekologów, wegetarianów i rowerzystów. Czyli ludzi, którzy w Europie uchodzą za wzór cnót obywatelskich. Nie takie to zresztą proste z tym lewactwem. Owszem, Lexusem bądź Maybachem jeździ, jak przystało na biznesmena, dyrektor Tadeusz Rydzyk. Ale i określający się jako lewicowiec Ryszard Kalisz nad rower przedkłada dobrą brykę (chyba Porsche).

Rzeczywistą pozycję coraz częściej buduje w Europie rower, nie auto. Bardzo często rowerami jeżdżą menadżerowie, dyrektorzy i premierzy. Natomiast robotnicy z reguły samochodami. W państwach skandynawskich poruszanie się samochodem po mieście należy do rzeczy wstydliwych i piętnowanych. Mniejszy wstyd, gdy pojazd jest wykorzystany w pełni. Często kilku sąsiadów umawia się, że pojedą do pracy autem jednego z nich. W San Francisco auta, w których są w przynajmniej trzy osoby, mają prawo do specjalnego szybkiego pasa ruchu. Z pobytu w Szwecji zapamiętałem wypowiedane w niepowtarzalny sposób określenie kogoś, kto do centrum jedzie sam samochodem: „pompösa dick” (łagodnym polskim odpowiednikiem tego określenia byłby „nadęty ćwok”). Nie chodzi o samochody służące do komunikacji pozamiejskiej, dojazdowi do miasta z daleko położonych przedmieść. Ale w samym mieście samochodami jeżdżą ćwoki.

O tym, że rzecz jest poważna, świadczą hasła w rodzaju „No ridiculous car journeys”. Widać je w Kopenhadze, w

Amsterdamie, w innych znanych w Europie miastach rowerzystów. Władze Kopenhagi same kupują rowery mieszkańcom. Długość rowerowych ścieżek w Paryżu to sześćset pięćdziesiąt kilometrów, a w Berlinie tysiąc. W Warszawie sto, Wrocław i Kraków mają tych kilometrów po sześćdziesiąt.

Europejskie wojaże cywilizują i przynoszą zmiany także w Polsce. W Warszawie rowerzyści stanowią już 2,5% ruchu miejskiego i zdarza się, że nawet pani prezydent Hanna Gronkiewicz-Waltz korzysta z jednoślada. Coraz bardziej podobny do Amsterdamu jest pod tym względem Gdańsk, rowerowa stolica Polski. Na dwóch cichych kółkach jeździ tu – także zimą – kilkadziesiąt tysięcy studentów, biznesmenów, wykładowców akademickich i emerytów. Niewykluczone, że niektórzy z nich podśpiewują sobie piosenkę Lecha Janerki: „Jadę na rowerze słuchaj do byle gdzie/ Rower mam posłuchaj w taki różowy jazz...”.

DROBNE MARZENIA

Antoni Słonimski mawiał, że prawdziwą zakałą ludzkości są dzieci. Z prof. Jackiem D., akademickim specjalistą od urbanizacji, przy butelce singletona ustaliliśmy, że prawdziwą zakałą miast są samochody. Próbowaliśmy wyobrazić sobie, jak wyglądałby Gdańsk i poszczególne jego dzielnice bez ani jednego auta. Puste ulice, parkingi zamieniane na skwery, uśmiechnięci ludzie, naprawdę, coraz piękniejsze obrazy przychodziły nam do głowy. Wspominaliśmy prof. Mariana Zdziechowskiego, rektora Uniwersytetu Stefana Batorego w Wilnie, który do samej śmierci (1938) nie wsiadł do auta, korzystając wyłącznie z dorożek.

Myślę czasami o dużym, wolno lecącym dronem z przypiętym z tyłu wyrazistym ogonem. Na ogonie jest napis czerpiący ze słownika tutejszego metropolity, abp. Sławoja Leszka Głódzia: Samochody, spierdalać z miasta!!

Autorstwo: Andrzej C. Leszczyński

Źródło: [StudioOpinii.pl](https://studioopinii.pl)