

Ultras i czterech kółek

16 lutego 2018

Zima to ta pora roku, która najdobitniej unaocznia, że ruch samochodowy jest realnym problemem obniżającym poziom życia w Polsce. Okres świąteczno-noworoczny zawsze przynosi śmiertelne żniwo wśród fanatyków szybkiej jazdy oraz amatorów prowadzenia auta po pijaku. Trudniejsze niż zwykle warunki drogowe jeszcze zwiększają poziom zakorkowania polskich miast, który już i tak jest ogromny nawet w piękne wiosenne dni. Natomiast sezon smogowy sprawia, że częściej niż zazwyczaj zwracamy uwagę na stan powietrza. Oczywiście smog jest przede wszystkim skutkiem ogrzewania domów, jednak w miastach ruch samochodowy odczuwalnie się dokłada do złego stanu powietrza. Zbyt duża w stosunku do polskich realiów skala ruchu samochodowego uderza w nasze najbardziej podstawowe potrzeby – bezpieczeństwo, zdrowie oraz ilość czasu do dyspozycji.



AUTEM ZA WSZELKĄ CENĘ

Ranną podróż autobusem do pracy zawsze umilałem sobie puszczaną w słuchawkach muzyką oraz obserwacją kierowców stojących w korkach. Mieszkam w jednej z południowych dzielnic Katowic, więc okazji miałem ku temu co niemiara. W drodze z południa do centrum mija się co najmniej kilka wąskich gardeł,

z którymi od lat władze lokalne nie do końca wiedzą co zrobić. Zawsze zwracały moją uwagę dwa fakty. Po pierwsze niemal we wszystkich autach siedział tylko kierowca, a po drugie – zdecydowana większość stanowiły samochody na katowickich rejestracjach, chociaż połączenia autobusowe z południa są zupełnie przyzwoite, z mojego osiedla autobus odjeżdża regularnie co 10 minut. Infrastruktura dzielnic południowych jest zwykle położona blisko, więc najczęściej nie ma potrzeby dowożenia dziecka do przedszkola czy szkoły, można spokojnie je odprowadzić. Jeżdżę samochodem od kilkunastu lat, jednak nie wyobrażam sobie, jak można w zwykły dzień pracy jechać do centrum autem – męczyć się ze znalezieniem miejsca parkingowego, potem dreptać 15 minut do biura, w zimie jeszcze odśnieżać pojazd itd. I na dodatek płacić za całą tę „przyjemność” dużo więcej niż za dojazd komunikacją publiczną. Tymczasem w mojej pracy były osoby, którym cały dojazd autem z dojściem z parkingu łącznie zajmował więcej czasu niż dojście na piechotę lub podjechanie dosłownie kilku przystanków tramwajem.

Oczywiście zdaję sobie sprawę, że wielu Polaków musi dojechać własnym autem z powodu braku połączeń z miejscem zamieszkania lub ze względu na konieczność załatwienia spraw – odebrania dziecka z daleko położonej placówki lub zrobienia tygodniowych zakupów. Takie sytuacje są zupełnie zrozumiałe, jednak nawet pobieżna obserwacja codzienności dowodzi, że Polacy masowo korzystają z aut nie tylko wtedy, gdy nie jest to niezbędne, ale nawet wtedy, gdy jest to dużo mniej komfortowe i opłacalne.

Według związku ACEA, liczba zarejestrowanych w Polsce w 2015 roku wyniosła 628 na tysiąc mieszkańców, co było czwartym wynikiem w UE. Z większych krajów wyprzedzały nas jedynie Włochy (poza nimi przed Polską były Malta i Luksemburg) z 706 pojazdami na tysiąc osób. W Niemczech, w których przemysł samochodowy jest jednym z największych powodów do dumy, wskaźnik ten wynosi 593, w Wielkiej Brytanii 587, na Słowacji

438, a na Węgrzech zaledwie 372. Oczywiście wielu zauważa, że te dane są zawyżone, gdyż wiele samochodów w Polsce nie jest wyrejestrowywanych. Zapewne, tylko że tak jest we wszystkich krajach. Trudno dać wiarę, że wszystkie narody w Europie grzecznie biegną do wydziałów komunikacji zaraz po skasowaniu auta, a tylko Polacy masowo ignorują ten obowiązek. Dane ze wszystkich krajów są zawyżone, więc sama liczba 628 jest zapewne niedokładna, jednak bez wątpienia w stosunku do innych państw liczba samochodów w Polsce jest bardzo wysoka.

Nie ma więc co się dziwić, że nasze miasta należą do najbardziej zakorkowanych na kontynencie. Według Tomtom Traffic Index, Łódź jest najbardziej zakorkowanym miastem Europy, wyprzedzającym Bukareszt i Moskwę. Na 12. miejscu znajduje się Lublin, wyprzedzając między innymi czternasty Paryż. Siedemnasty Kraków wyprzedza osiemnaste Ateny, a znajdująca się na 19. miejscu Warszawa wyprzedza o jedno oczko Lizbonę. Wrocław (26. miejsce) jest zaraz nad Stuttgartem, a Poznań (29. miejsce) nad Kolonią.

ŚMIERĆ NA CZTERECH KOŁACH

Zbyt duża liczba pojazdów to nie tylko korki, ale też gorszy stan powietrza. Polska rocznie emituje średnio 3,5 kg pyłów zawieszonych PM10 na osobę. To ósmy najwyższy wynik w UE – średnia unijna wynosi kilogram na osobę mniej. Podobnie jest z pyłami PM2.5 – emitujemy ich rocznie 1,84 kg na osobę, co jest siódmym wynikiem w UE, przy średniej UE wynoszącej 1,38 kg. Oczywiście ruch samochodowy odpowiada za mniejszość tej emisji. Spaliny samochodowe odpowiadają za około 7 procent emisji pyłów zawieszonych, a kolejne kilka procent dokładają ścierane opony i klocki hamulcowe. Jednak w miastach, w których zanieczyszczenie powietrza jest szczególnie uciążliwe, udział ruchu samochodowego jest znacznie wyższy niż w skali kraju. Szacuje się, że w Warszawie ruch samochodowy odpowiada za ponad połowę zanieczyszczenia powietrza, a w Krakowie za jedną trzecią.

Fatalny stan powietrza w Polsce realnie odbija się na zdrowiu Polaków. Wskaźnik śmiertelności z powodu raka płuc wynosi nad Wisłą 69 przypadków na 100 tys. osób. Średnia unijna to tylko 54. W Niemczech śmiertelność z powodu raka płuc wynosi 51, na Słowacji równe 50, a w Szwecji zaledwie 39.

Ruch samochodowy zbiera śmiertelne żniwo także bezpośrednio – w wyniku wypadków. Bardzo duża liczba śmiertelnych ofiar w Polsce to oczywiście w dużej części efekt złego stanu infrastruktury. Choćby dziurawych dróg, na których łatwo stracić kontrolę nad pojazdem, braku oświetlenia czy chodnika wzdłuż pobocza dróg w gminach wiejskich, a także dużej liczby przejść dla pieszych pozbawionych sygnalizacji świetlnej. Jednak bez wątpienia olbrzymią rolę gra żalosna kultura jazdy nad Wisłą oraz dosyć niskie umiejętności polskich kierowców. Oczywiście sami wyobrażamy sobie, że jesteśmy narodem mistrzów kierownicy, jednak prawda jest zupełnie inna – większość z nas nie potrafi zachować się w sytuacji nagłego poślizgu czy niespodziewanego ruchu innego pojazdu. A połączenie ignorancji i przekonania o własnej genialności to najgorszy możliwy koktajl, w wyniku którego młodzi właściciele BMW rozjeżdżają rodaków na pasach lub zabijają własnych przyjaciół siedzących na fotelach pasażerów. Nie wspominając już o skończonych chamach prujących lewym pasem na łeb, na szyję i wymuszających zjechanie na pas prawy.

Wskaźnik śmiertelności w wyniku wypadków komunikacyjnych wynosi w Polsce 10,3 przypadków na 100 tys. mieszkańców i jest czwartym najwyższym w UE. Wyprzedzają nas jedynie dwa kraje bałtyckie (Litwa i Łotwa) oraz Rumunia. Średnia unijna wynosi 5,8, a więc jest niemal dwa razy niższa. Szwedzi giną na drogach trzy razy rzadziej, a Brytyjczycy niemal cztery razy rzadziej. Także śmiertelność pieszych jest dosyć wstrząsająca – wskaźnik śmiertelności wynosi 3,2, a więc jest... trzykrotnie wyższy od średniej unijnej. Przypadki zabitych pieszych wracających z pasterki czy sylwestra, których było ostatnio sporo w mediach, nie są więc czymś okazjonalnym, lecz

tragiczną codziennością polskich dróg.

ROZWIĄZANIE: ZAKAZ WJAZDU

Konieczność ograniczenia ruchu samochodowego w Polsce wydaje się więc oczywista. Pojawiają się jednak pomysły zarówno dobre, jak i nietrafione. Zdecydowanie najbardziej przereklamowanym sposobem na ograniczanie ruchu samochodowego jest upowszechnianie transportu rowerowego. Przy polskim klimacie, w którym dosyć często pada, a temperatura spada poniżej 5 stopni, rower nigdy nie będzie masowym sposobem poruszania się. Jest on też środkiem transportu głównie dla osób młodych lub w średnim wieku, nie mających problemów z układem ruchu. Przede wszystkim jednak nieefektywnym środkiem transportu – w końcu to środek transportu indywidualnego. Zabiera niewiele mniej miejsca niż ruch samochodowy (oczywiście w hipotetycznej sytuacji przewożenia takiej samej liczby osób) i bardzo słabo komponuje się z ruchem pieszym, a to piesi powinni być grupą uprzywilejowaną w mieście. Efektywność ruchu rowerowego jest zupełnie nieporównywalna z transportem zbiorowym: tramwajami czy autobusami.

Bardzo złe są pomysły selektywnego wykluczania kierowców z ulic. Mowa np. o zakazie wjazdu do centrum starszych samochodów, emitujących więcej spalin, czy samochodów spoza danego miasta (takie pomysły pojawiają w Warszawie, co w przypadku stolicy jest szczególnie skandaliczne). De facto selektywne są także opłaty za wjazd do centrum, np. wysokości 30 zł, co poparła ostatnio nowa minister Jadwiga Emilewicz. Są one zwyczajnie niesprawiedliwe, gdyż uderzają w osoby mniej zamożne, których nie stać na opłatę lub zakup nowego samochodu. W ten sposób nie skłonimy do korzystania z komunikacji zbiorowej osób zamożnych, bo one tego nawet nie odczuwają, za to zrazimy do niej osoby mniej zamożne.

Dobra strategia ograniczania ruchu samochodowego jest więc dosyć prosta – to przede wszystkim wyłączanie z indywidualnego ruchu samochodowego coraz większych obszarów śródmiejskich, co

będzie zmuszało do korzystania z transportu zbiorowego wszystkich, a nie tylko mniej zamożnych. Poza kijem należy oczywiście też stosować marchewkę, czyli zwiększać komfort i efektywność komunikacji publicznej. Zagęszczać siatkę połączeń, także w nocy i poza godzinami szczytu. Budować centra przesiadkowe, które pozwolą korzystać z komunikacji miejskiej również osobom spoza aglomeracji. Tworzyć buspasy, które pozwolą unikać korków autobusom, dzięki czemu będą one dowozić pasażerów szybciej niż prywatne auta. I budować nowe linie tramwajowe, gdyż to tramwaj jest najbardziej efektywnym środkiem transportu w mieście. Powyższe to żadne odkrycia, tylko „oczywiste oczywistości” znane od lat. Czas je wreszcie wprowadzić w życie, bo zbyt duży ruch samochodowy realnie wpływa na zmniejszenie standardu życia w Polsce. Ograniczenie ruchu samochodowego powinno być więc jednym z celów polityk publicznych w najbliższych latach – nawet za cenę jazgotu ultrasów motoryzacji.

Autorstwo: Piotr Wójcik

Zdjęcie: [jirikm](#) (CC0)

Źródło: NowyObywatel.pl