

JAK

SAMOCODY

ZMIENIAJĄ
MIASTA I LUDZI

SPIS TREŚCI

- 1 SAMOCHÓD KONTRA PIESZY
/ Miasta wygodne dla pieszych, czy dla samochodów? /
- 2 PARKINGI SAMOCHODOWE
/ Wolisz park, czy parking? /
- 3 NIEPRAWIDŁOWE PARKOWANIE
/ Czy naprawdę musimy zastawiać miasto samochodami? /
- 4 NAWYKI KOMUNIKACYJNE
/ Zmienisz nawyki, zmienisz miasto /
- 5 KORKI ULICZNE
/ Samochód w garażu, czy banknot w portfelu? /
- 6 TRANSPORT MIEJSKI
/ Nie narzekaj na korki i hałas, gdy sam je tworzysz /
- 7 ULICE HANDLOWE
/ Deptaki zamiast jezdni /
- 8 ZANIECZYSZCZENIE ŚRODOWISKA
/ Ile przejedziesz, gdy nie będzie już czym oddychać? /
- 9 SAMOCHÓD A ZDROWIE
/ Keep calm and walk /

Drogi czytelniku!

Mało jest wynalazków, które zmieniły świat w równie istotny sposób, jak samochody. Dzięki nim przemierzamy odległe przestrzenie w zaledwie kilka godzin, zamiast kilku dni, czy nawet tygodni. Są wygodne i dostępne niemal na każdą kieszeń, dlatego posiadanie auta stało się czymś naturalnym. Trudno dziś wyobrazić sobie sytuację, gdy przeciętna polska rodzina nie ma własnego samochodu.

Ten wynalazek miał również szczególny wpływ na miasta. Rozbudowana została sieć ulic przeznaczonych wyłącznie dla ruchu pojazdów mechanicznych. Ulice i parkingi zabrały przestrzeń wcześniej zajmowaną przez przechodniów. Stawały się coraz dłuższe i szersze, aż stały się przeszkodami, niszczącymi więzi społeczne. Przyzwyczailiśmy się do tego i traktujemy to teraz jak coś normalnego.

Szerokie drogi dojazdowe skutkowały wyprowadzką wielu ludzi na przedmieścia, do wymarzonego segmentu z ogródkiem na rozległych osiedlach deweloperskich. W ten sposób miasta rozlewają się coraz dalej od centrum. Coraz większa liczba aut powoduje zapychanie się rano i po południu wszystkich

dróg dojazdowych i centrów miast. Wielogodzinne, codzienne stanie w korkach ma wpływ na nasze zdrowie – jesteśmy bardziej narażeni na otyłość, cukrzycę i choroby serca.

Nie jesteśmy przeciwnikami samochodów. Przeciwnie, sami z nich korzystamy. Sobie i czytelnikom zadajemy pytanie: czy gotowi byłibyśmy ograniczyć swoje apetyty na codzienne korzystanie z samochodu osobowego, żeby uczynić nasze miasta bardziej bezpieczne, przyjazne dla życia publicznego i budowy wspólnoty? Chcemy przekonać, że warto to zrobić. Przykłady innych miast dowodzą, że jest to możliwe i służy społeczeństwu. Okolice stają się żywe, pełne ludzi i ich aktywności. Mieszkańcy czują się w mieście bezpiecznie i komfortowo. Chęć dotarcia do innego miejsca może zostać przecież zrealizowana, dzięki innemu środkom komunikacji – transportowi zbiorowemu i rowerom. A może wystarczy pójść pieszo?

AUTOryzy

1 SAMOCHÓD KONTRA PIESZY

NIE PRZEJDZIEM HAŁUNKA!
W DOMU WŁĄCZYM RADIO



Miasta wygodne dla pieszych, czy dla samochodów?

Pomyśl chwilę, nad tym z pozoru tylko banalnym pytaniem: dla kogo są miasta? Odpowiedź wydaje się prosta – dla mieszkańców i jego użytkowników. Ale czy dla wszystkich?

Czy pieszy i kierowca samochodu mają na pewno takie same prawa? Dziesięciolecia rozwoju motoryzacji sprawiły, że z trudem przebija się myślenie, iż posiadacze samochodów nie powinni mieć specjalnych praw. Najwięcej wysiłku i pieniędzy władze miejskie przeznaczają na rozwój infrastruktury dla aut.

Miasta powinny dawać możliwości rozwoju i przyczyniać się do szczęścia mieszkańców. Zadowolenie z życia wynika z obcowania z innymi ludźmi i działania dla nich. Ruch drogowy zdążył jednak w wielu miejscach poszarpać więzi sąsiedzkie i społeczne. Im większe jest natężenie ruchu, tym mniej mieszkańcy ulicy mają znajomych wśród sąsiadów z najbliższej okolicy.

Wygoda jazdy samochodem stała się przyczyną niesłyszanego rozrostu przedmieść złożonych z rozległych osiedli deweloperskich. Na suburbiach w wersji amerykańskiej, ludziom nieposiadających samochodu trudno jest robić zakupy, dostać się do lekarza, a nawet doje-

chać do pracy. Czy na pewno życzymy sobie w naszym kraju aż takiego uzależnienia od samochodu?

Powoli dociera do nas pewna prosta zasada, że jeśli powiększy się przestrzeń drogową, wzrośnie liczba samochodów. Jeśli wytyczy się więcej ścieżek rowerowych, po mieście będzie jeździć więcej rowerów. Jeżeli zaś powstanie więcej przestrzeni dla ludzi, to wówczas więcej osób wyjdzie na ulice, co przyczyni się do powstania życia publicznego.

Mimo to wiele miast i środowisk bardzo wrogo podchodzi do zmniejszania ruchu samochodowego i dbałości o prawa pieszego. Postulat “pieszych” środowisk, żeby przesuwac pieniądze z jezdni na chodniki ma wielu wrogów. Nad interesem kierowców czuwa szereg instytucji, broniąc od lat stosowanych rozwiązań.

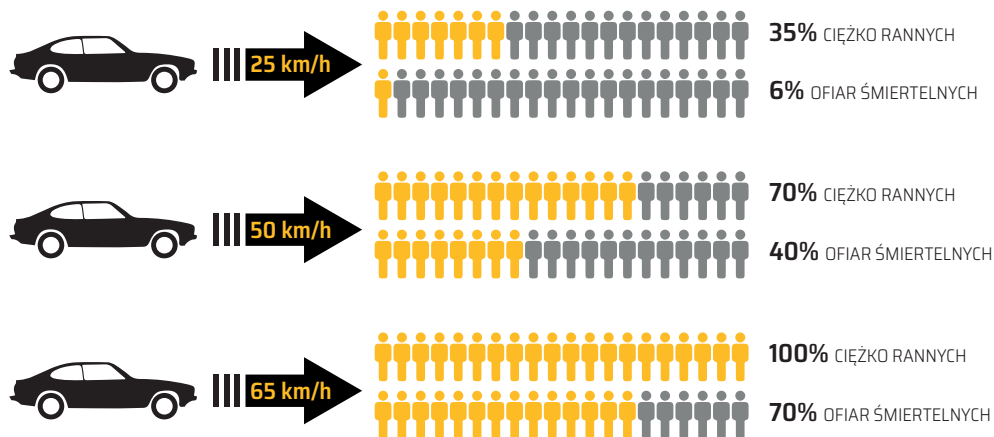
Gil Penalosa, który z sukcesami zmienił stolicę Kolumbii Bogotę, w miasto bez szczególnych praw dla kierowców aut, przekonuje: „Wasze ulice nie są dla wszystkich, dopóki nie możecie sobie wyobrazić poruszającego się nimi spokojnie i samodzielnie ośmio- i osiemdziesięcioletka.” Czy u nas jest to do wyobrażenia?

Z pewną przesadą można powiedzieć, że obecnie specjalną troską otacza się trzydziestolatków, mknących w swych autach.

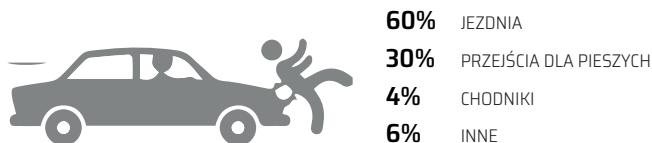
Wypadki drogowe z udziałem pieszych

Piesi to ponad jedna trzecia wszystkich ofiar wypadków na polskich drogach w 2014 r. W ponad 9 tys. wypadków zginęło ich 1116 (ponad 8 tys. zostało rannych), czyli średnio 93 miesięcznie, 21 tygodniowo, 3 dziennie. W Polsce jest najwięcej wypadków z udziałem pieszych w Europie.

Wpływ prędkości samochodu na liczbę ciężko rannych i zabitych pieszych w wypadkach



Miejsca wypadków z pieszymi



ŹRÓDŁO: Opracowanie własne na podstawie: Jarmuz K. red., *Ochrona pieszych: podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego*, Gdańsk, Kraków, Warszawa 2014

2 PARKINGI SAMOCHODOWE



Wolisz park, czy parking?

Powiedzmy sobie otwarcie, nie wyobrażamy sobie życia bez codziennej jazdy samochodem. Musimy dojechać do pracy, odwiedzić dzieci do szkoły, zrobić zakupy, czy dostać się do szpitala. Samochody to nasi wierni, czterokołowi przyjaciele, są z nami niemal zawsze i wszędzie. Niestety auta mają też swoje gabaryty i nie da się ich zapakować do kieszeni, gdy przestają nam być potrzebne.

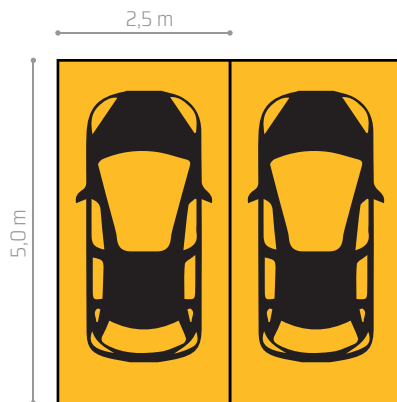
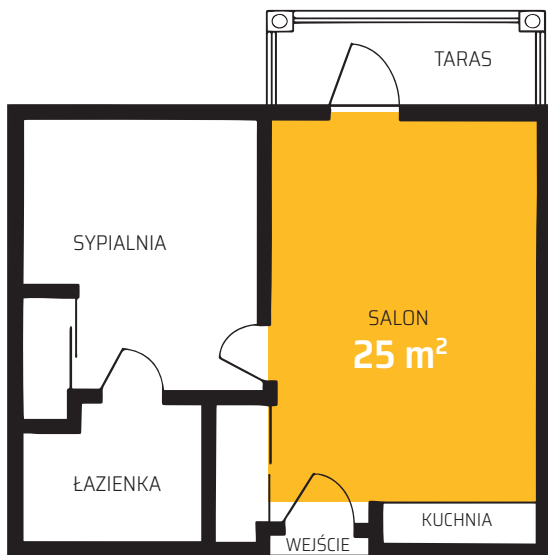
Przypomnij sobie ile czasu i nerwów marnujesz na znalezienie miejsca na parkingu i wyjazd z niego. Czy zdarzało Ci się na spotkanie, bo nie mogłaś znaleźć miejsca? Wydaje Ci się, że rozwiązaniem jest większa liczba miejsc parkingowych? Tak by nakazywał zdrowy rozsądek. W rzeczywistości im więcej miejsc na parkingu, tym więcej aut na ulicy. Zasada jest prosta, gdy tworzy się udogodnienia dla kierowców, to więcej ludzi zaczyna dojeżdżać do pracy samochodem, zamiast komunikacją publiczną lub rowerem.

Już dziś na 1000 mieszkańców Warszawy przypada 737,8 samochodów, w Lublinie 751, a w Zielonej Górze 762,5. Żeby pomieścić wszystkie auta we Wrocławiu potrzebna jest powierzchnia odpowiadająca prawie 800 boisk piłkarskich. Samochody mieszkańców

warszawskiego Mirowa zajmują ponad 1/3 powierzchni tego osiedla. Warto pomyśleć o zrównoważeniu potrzeb różnych mieszkańców, zamiast preferowania osób korzystających z samochodów. Nie wszyscy jeżdżą autami. Jedni nie mogą z powodu zdrowia lub wieku, innych nie stać na własne auto. Czy na pewno sprawiedliwe jest fundowanie ogromnych darmowych publicznych przestrzeni wyłącznie do wielogodzinnego przechowywania samochodów? Kierowcy traktują możliwość parkowania auta, jako swoje niezbywalne prawo. Koszty pozostają jednak ukryte, ponieważ zrzucają się na nie wszyscy podatnicy, także podróżujący komunikacją miejską.

W miastach dobrych do życia, zamiast poszerzać strefy parkingowe tworzy się strefy płatnego parkowania, podnosi opłaty za parkowanie i ogranicza wjazd do centrum. Ma to na celu ograniczenie wybierania samochodu. Sprzyja się również rozwojowi współdzielenia przejazdów (ride-sharing) i stosowania aplikacji do wynajmu pojazdów (car-sharing i bike-sharing). Szczególnie ważna jest tam szybka i wygodna komunikacja publiczna.

Porównanie powierzchni mieszkania z minimalną powierzchnią stanowiska parkingowego



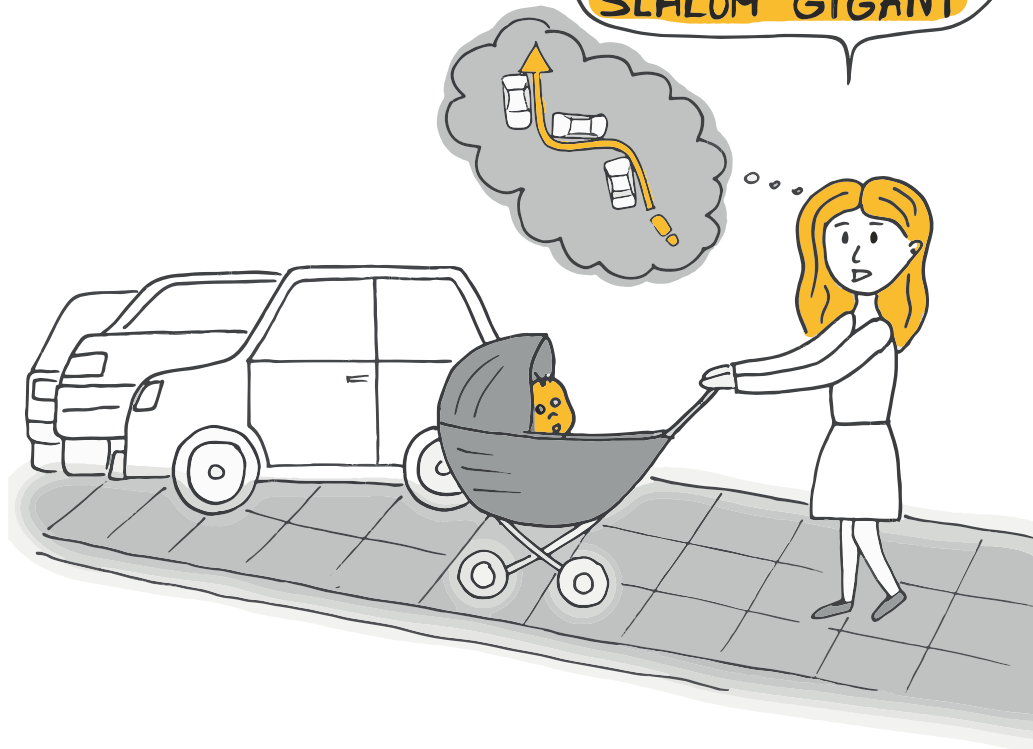
mieszkanie 48 m²

2 miejsca postojowe 25 m²

Dwa miejsca parkingowe dla jednego samochodu (pod domem i przy miejscu pracy) to według nowych przepisów minimum 25 m². Dla porównania 25 m² to przeciętna powierzchnia naszego salonu czy dużego pokoju. Statystycznie prawie tyle powierzchni użytkowej mieszkania przypada też w Polsce na 1 osobę.

3 NIEPRAWIDŁOWE PARKOWANIE

PIOTRUSIU, CZAS NA NASZ
CODZIENNY OSIEDLOWY
SLALOM GIGANT



Czy naprawdę musimy zastawiać miasto samochodami?

Statystyczny samochód wykorzystywany jest tylko przez 5% czasu dziennie. Pozostałą część czasu auto stoi bezużytecznie. Liczba samochodów rośnie, więc kierowcy zabierają coraz więcej miejsc przeznaczonych dla pieszych.

Niektórzy kierowcy wyznają zasadę, że nie po to posiadają samochody, żeby spotykać się z utrudnieniami. Muszą je pozostawiać tam, gdzie akurat mają ochotę. To ich potrzeby są najważniejsze i najpilniejsze.

Człowiek na chodniku miewa często ograniczone możliwości bezpiecznego i przyjemnego poruszania się. Osoba na wózku inwalidzkim lub rodzic z dzieckiem w wózku są zmuszeni do przedzierania się pomiędzy nieprawidłowo ustawionymi autami. Często spotykamy samochody stojące na chodnikach i przystankach autobusowych. Karetka pogotowia, czy straż pożarna miewa problem z dojazdem. Samolubni kierowcy zajmują miejsca postojowe przeznaczone dla niepełnosprawnych. Czy to jest tylko kwestia wygody?

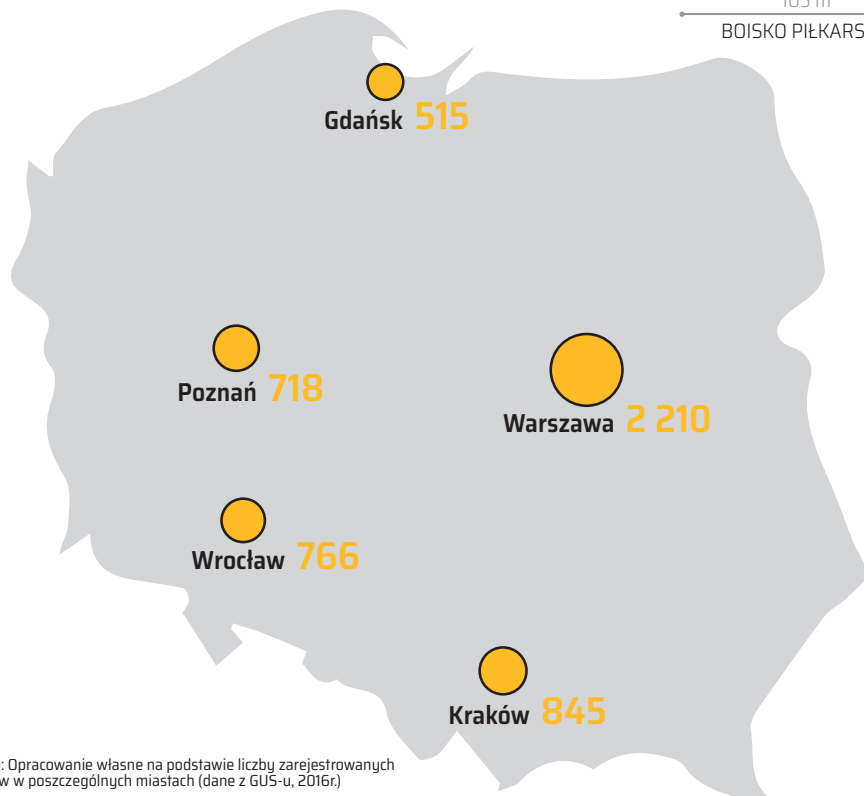
Dzikię parkowanie skutecznie „zabija” życie w śródmieściu i na osiedlach. Ogromne obszary wydają się martwe. Dzieci, które i tak zbyt

długo siedzą przed komputerem, jeszcze ciężiej przekonać do ruchu na świeżym powietrzu. Ich przestrzeń zajmują niezliczone ilości samochodów. Miejsce na plac zabaw ustępuje miejsca miejscom postojowym. A młodzież, dorośli, oraz osoby starsze coraz trudniej znajdują dla siebie przyjazne skwery, place, parki.

Chaotycznie zaparkowane samochody mają wpływ nie tylko na ograniczenie przestrzeni innych, ale również szpecą miasta. Kto z nas chciałby zwiedzać miejsca, w których zmuszeni jesteśmy patrzeć na bezładnie stojące samochody? Potrzeby kierowców niszczą także zieleń miejską. Trawniki stanowią dla zmotoryzowanych kuszącą przestrzeń dla swojego czterokołowca. Nie doczekamy się pięknych miast, jeśli dalej będziemy tak postępować.

Co można zrobić? Przede wszystkim zacząć od siebie. Przestać szukać usprawiedliwień i zatroszczyć się o wygodę innych mieszkańców. Szanować miasto, w którym przebywamy. Gdy od tego zaczniemy, zmienimy nawyki i kulturę korzystania z miasta. Włodarze miast mogą natomiast zmieniać te przyzwyczajenia: mandatami za złe parkowanie i ograniczając wjazd do centrum.

Porównanie powierzchni terenu zajmowanego przez samochody do ilości boisk piłkarskich

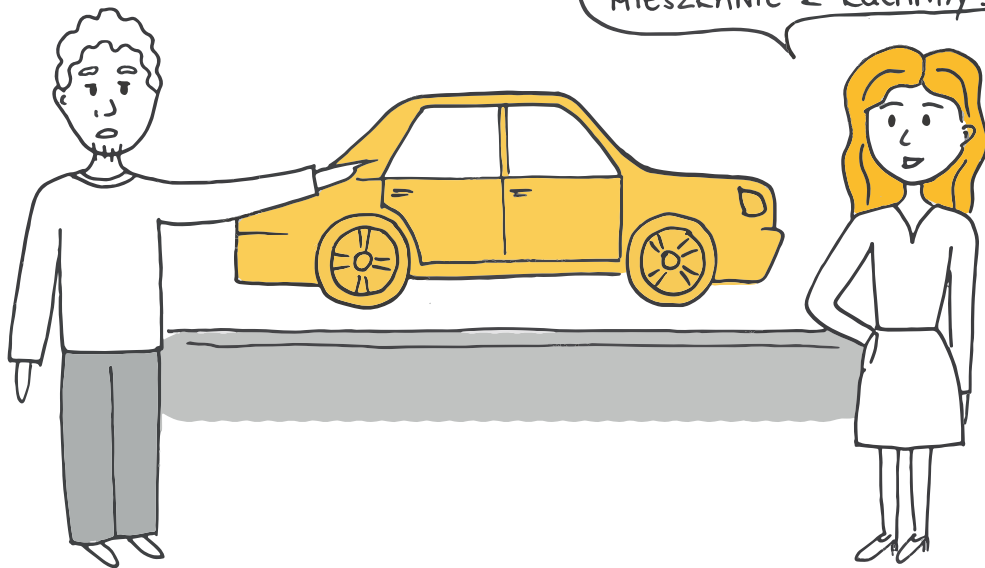


ŹRÓDŁO: Opracowanie własne na podstawie liczby zarejestrowanych pojazdów w poszczególnych miastach (dane z GUS-u, 2016r.)

4 NAWYKI KOMUNIKACYJNE

NALEŻY MI SIĘ DARMO
MIEJSCE PARKINGOWE !!!

JAK MAM LODÓWKĘ TO
NALEŻY MI SIĘ DARMO
MIESZKANIE Z KUCHNIĄ ?!



Zmienisz nawyki, zmienisz miasto

Samochód mógłby znaleźć się w godle naszego kraju- uwielbiamy go. Auto to główny symbol społecznego statusu w krajach na dorobku. Panuje u nas samochodowy materializm, pogłębiany kuszącymi reklamami wspaniałych czterokołowców. Niektóre rodziny mają po kilka aut, bo nie wyobrażają sobie, żeby jeździć do pracy komunikacją miejską lub rowerem. Weszło im w krew jeżdżenie samochodem nawet po drobne zakupy.

Dla wielu osób promowanie jazdy na rowerze, to „zabawa” dla elit. Traktują rowerzystów jak zaślepionych ideologią lewicową wyznawców. Coraz większej rzeszy Polaków spodobała się jednak jazda na rowerze. Nie jest to już dla nas forma uprawiania sportu, lecz wygodny środek transportu po mieście. Dopominamy się o budowę ścieżek rowerowych. Zaczęliśmy dostrzegać korzyści z wybierania roweru. Oszczędzamy czas, pieniądze, stajemy się też bardziej wysportowani i zdrowsi.

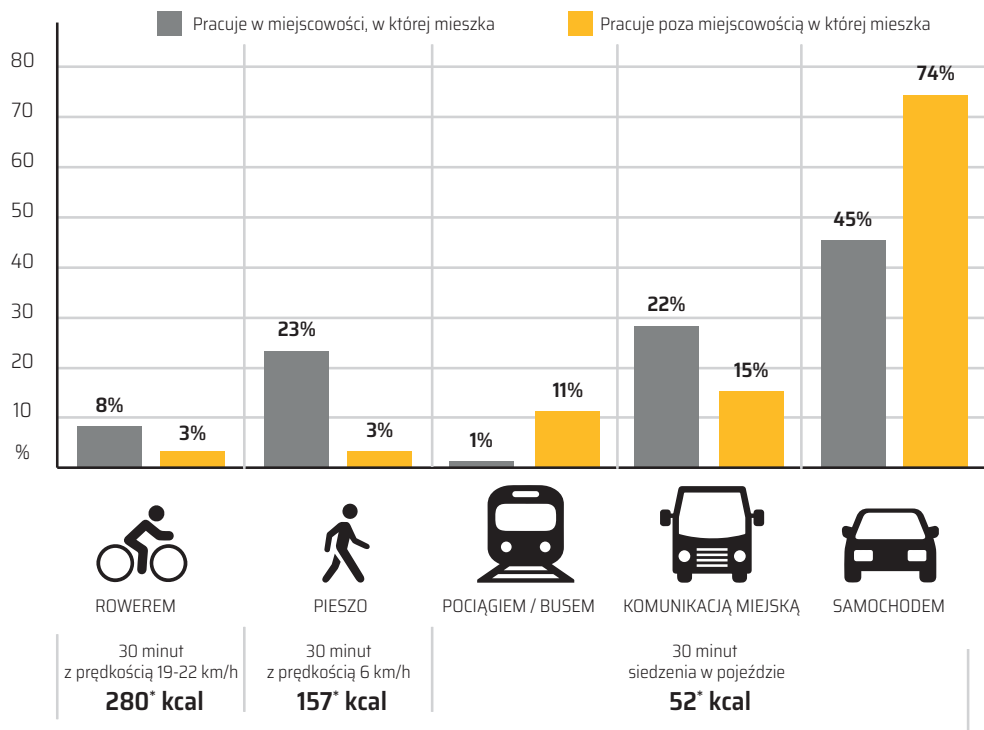
Nie jest łatwo zmienić komunikacyjne nawyki. Pomóc w tym może prototypowanie zmian. Ten model współpracy ze społecznością lokalną został wdrożony z sukcesem w Nowym Jorku, gdy Komisarzem do spraw Transportu została Janette Sadik-Khan. Taka zmiana organizacji

ruchu „na próbę”, jest po to żeby przekonać się, czy okaże się korzystna. Dzięki takiemu postępowaniu, przestrzeń dla samochodów w Nowym Jorku została ograniczona, nawet z korzyścią dla przepustowości. Powstało też więcej przestrzeni publicznych, chodników, ścieżek rowerowych i bus-pasów.

Nawet najstarsze i najbardziej ugruntowane przyzwyczajenia da się zmieniać. Mimo to, nasz nawyk organizuje nasze życie. Dlatego tak ważne jest, aby organizatorzy przestrzeni publicznych dawali ludziom, jak najwięcej możliwości wyboru.

Niektórzy spacerują by czuć się wolni, czy spalać kalorie. Inne osoby pragną oszczędzać pieniądze i czas. Dla jeszcze innych może to być forma rozrywki lub relaksu. Niezależnie od powodu, kształtowanie nawyku ograniczania wykorzystywania na co dzień samochodu, leży w Twoim interesie. Nasza budowa fizyczna wskazuje, że jesteśmy stworzeni do chodzenia. Codzienne chodzenie to zdrowie, inne odczuwanie świata i inne możliwości nawiązywania relacji międzyludzkich. Dlaczego nie zacząć codziennie chodzić do pracy na piechotę lub jeździć rowerem, zamiast samochodem. Przestanie być Ci potrzebna bieżnia lub stacjonarny rowerek na siłowni.

Sposoby dotarcia do pracy



Zaparkuj kilometr przed pracą i idź pieszo! Spalisz w 15 min 80 kcal.

Prześiądź się na rower! W pół godziny spalisz tyle kalorii, ile ma baton czekoladowy!

I nie odmawiaj sobie przyjemności z jedzenia.

*ILOŚĆ SPALANYCH KALORII PODANA DLA OSOBY WAŻĄCEJ 75 KG

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne na podstawie: Bednarowska Z, Perwel S., *Samochód najpopularniejszym środkiem transportu w dojazdach do pracy*, PMR 2013, www.research-pmr.com | www.kalkulatorkalorii.net

5 KORKI ULICZNE

CO ROBISZ PO PRACY...



Samochód w garażu, czy banknot w portfelu?

Polacy kochają jazdę samochodem. Na 1000 mieszkańców przypadało u nas w 2016 r. 571 samochodów osobowych. To daje nam jedno z czołowych miejsc w Unii Europejskiej. Średniorocznie, w latach 1996 – 2015 wzrost liczby samochodów osobowych w Polsce, był najwyższy w UE i wynosił 5,21%. Od 2006 r. do 2015 r. w naszym kraju przybyło 9,37 mln pojazdów silnikowych. Ta moda na własne auto to jeden z powodów zatorów na drogach.

Równie istotna jest coraz lepsza infrastruktura dla samochodów. Nadrabiamy wieloletnie zaległości, ale popełniamy wszystkie błędy krajów zachodnich. Przyczyną korków nie jest brak dróg. Wynikają one z braku rozsądnych innych możliwości odbicia podróży. Jeśli zwiększymy powierzchnię dróg, nie rozładujemy ruchu. Z pewnością jednak umożliwimy coraz większej liczbie ludzi częstą jazdę samochodem. Nie dziwmy się, gdy ludzie zaczynają korzystać z tych dróg, zamiast wybrania alternatywy w postaci podróży np. transportem zbiorowym. W fachowym żargonie nazywane jest to „ruchem wzbudzonym”. Poszerzanie dróg poprawia przepustowość średnio na czas 5-6 lat, po czym korki zaczynają się tworzyć ponownie. Przypomina to walkę z otyłością przez kupowa-

nie ubrań w coraz większym rozmiarze.

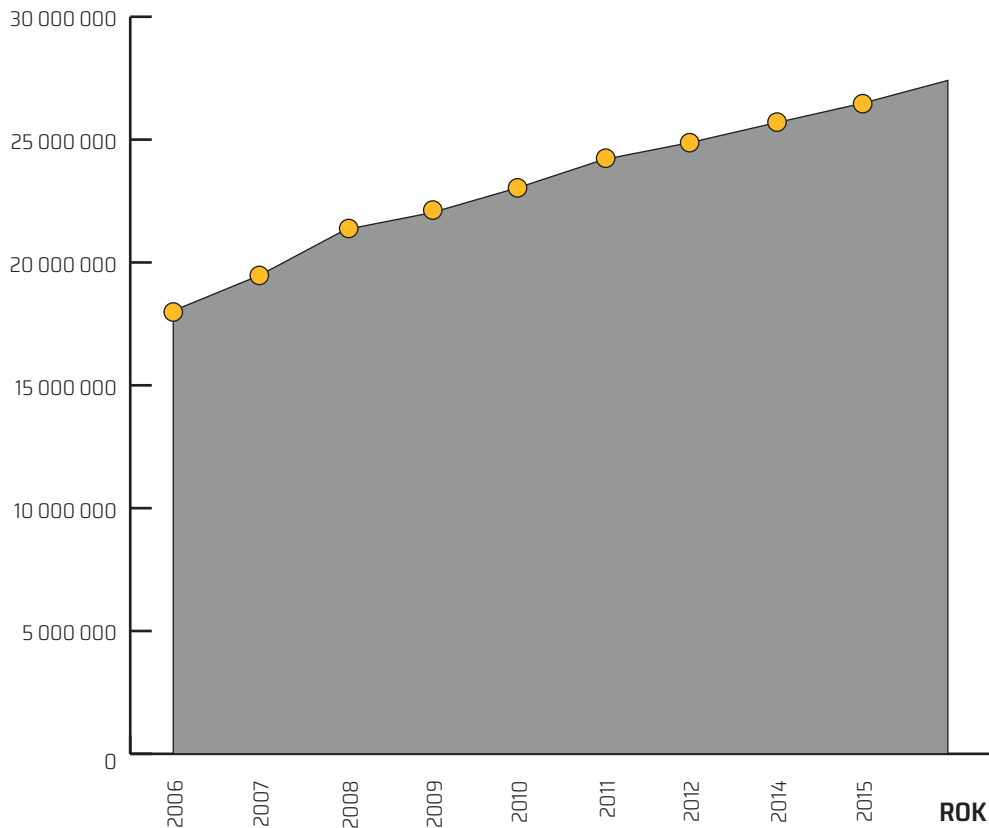
Mieszkańcy dużych polskich miast uciekają ze śródmieść z gęstą zabudową do znacznie oddalonych podmiejskich osiedli i miejscowości. Następnie dojeżdżają samochodem do pracy w śródmieściu. Z każdym rokiem rosną korki.

A czy zwróciłeś kiedyś uwagę ile osób korzysta z przejeżdżającego obok auta? Jak pokazują badania: jednym samochodem w godzinach szczytu jeździ w Warszawie średnio tylko 1,28 osoby. Do samej Warszawy codziennie wjeżdża około pół miliona samochodów. Gdyby zabierały o jedną osobę więcej, to ten wskaźnik spadłby o połowę.

Czy nie lepiej byłoby czasem przesiąść się na rower, podejść do sklepu piechotą lub skorzystać z taksówki albo tramwaju? Dodajmy do siebie pieniądze wydane na parking, benzynę i ubezpieczenie. Polscy kierowcy wydają z powodu korków rocznie od 2187 do 3976 zł. W szczególności pomyślmy o czasie spędzonym w korku. Średnio jest to 8-9 godzin miesięcznie. Może wtedy wybór samochodu do jazdy do centrum nie będzie już tak oczywisty?

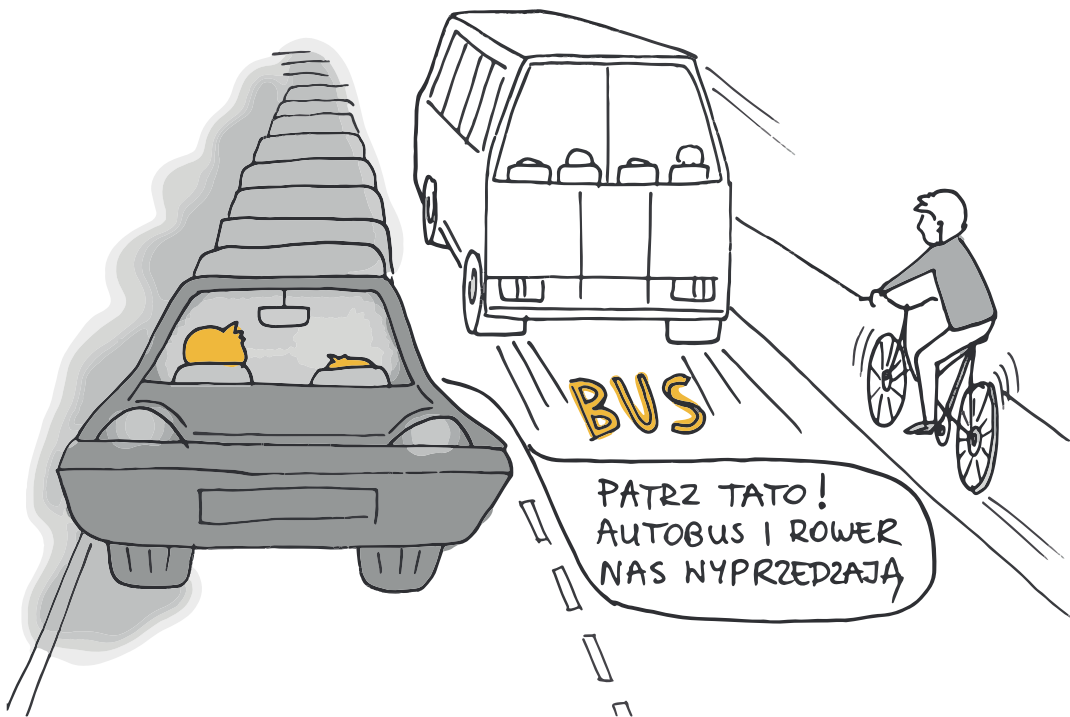
Wzrost liczby pojazdów silnikowych na polskich drogach

IŁOŚĆ SZTUK



ŹRÓDŁO: Opracowanie własne na podstawie liczby zarejestrowanych pojazdów (dane z GUS-u, 2006-2015r.)

6 TRANSPORT MIEJSKI



Nie narzekaj na korki i hałas, gdy sam je tworzysz

Czy jesteś jedną z tych osób, której marzy się mały domek za miastem z uroczym ogródkiem? Któż z nas nie chce o poranku słyszeć śpiewu ptaków, a nie szumu samochodów i ostrego dźwięku klaksonów? Prawda jest taka, że coraz więcej z nas ma dość miejskiego życia, wszędzie porozstawianych samochodów utrudniających przejście z torbą z zakupami, a co dopiero z wózkiem. Irytuje nas: hałas, smog i korki. Ale czy dom za miastem jest odpowiedzią na nasze problemy?

Na podstawie danych GUSu możemy zaobserwować, że w ostatnich latach bardzo wzrosła ilość gospodarstw domowych na przedmieściach w okolicach miast na prawach powiatu oraz dużych miast wojewódzkich takich jak: Warszawa, Wrocław, Gdańsk, Poznań, Szczecin. Co to oznacza? Nic innego, jak to, że coraz więcej Polaków spełnia swoje marzenia o domku z ogródkiem, zachowując jednocześnie kontakt z dużymi ośrodkami miejskimi. Wyprowadzając się na przedmieścia i dojeżdżając autem do pracy w mieście, stajemy się częścią problemu, przed którym wcześniej uciekliśmy.

W ciągu 10 lat, o 8 punktów procentowych, wzrósł odsetek osób poruszających się autem

po mieście kosztem komunikacji publicznej. Zachowania te w bezpośredni sposób przekładają się na czas spędzony w korku, który sami tworzymy. Rozwiązanie problemu jest tym czasem o wiele prostsze niż wyprowadzka z miasta i tańsze niż rata kredytu. Aby w mieście żyło się sprawniej i przyjemniej wystarczy zacząć korzystać z komunikacji miejskiej. Roczny koszt utrzymania auta w Polsce to wydatek około 12 tys. zł! Natomiast roczny koszt biletów na komunikację publiczną w dużych polskich miastach to wydatek w wysokości ok. 1500 zł. Przesiadając się z auta na autobus, oszczędzamy pieniądze i redukujemy ruch uliczny i związane z nimi uciążliwości.

W ciekawy sposób władze Krakowa uzmysłowiły nam, jaką ulgą dla miasta jest transport publiczny. Samotnych kierowców ze 153 aut, zajmujących pięć pasów ruchu o długości 150m zaproszono na pokład autobusów. A w zasadzie jednego autobusu. Czy biorąc pod uwagę te informacje nadal chcesz wydać pieniądze na stacji benzynowej? A może lepiej przeznaczyć je na urlop na łonie natury?

Porównanie przestrzeni potrzebnej do podróży w przeliczeniu na osobę

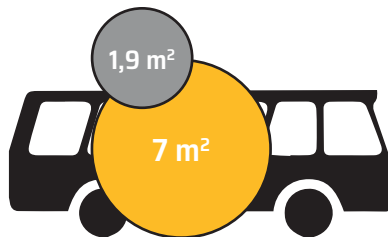
- ZAJMOWANA PRZESTRZEŃ W BEZRUCHU
- ZAJMOWANA PRZESTRZEŃ W RUCHU Z OKREŚLONĄ PRĘDKOŚCIĄ



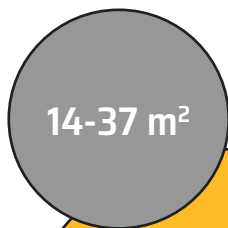
5 km / h



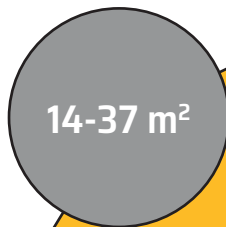
15 km / h



50 km / h (50 pasażerów)



50 km / h (1 podróżny)



95 km / h (1 podróżny)

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne na podstawie: Montgomery Ch., *Miasto szczęśliwe. Jak zmienić nasze życie, zmieniając nasze miasta.*, Kraków 2015, s. 308.

7 ULICE HANDLOWE

GABRYŚKA, NIE CHOWAJ
SWOJEJ NOWEJ TOREBKİ W AUCIE
WYJDŹ Z NIĄ NA ULICĘ!



Deptaki zamiast jezdni

Jaka byłaby twoja reakcja gdyby zamknięto dla ruchu samochodowego ulicę, którą codziennie przejeżdżasz i przy której znajduje się twój ulubiony sklep obuwniczy? Kontrowersyjny pomysł, prawda? Przecież korki w mieście już są wystarczająco uciążliwe, a miejsc parkingowych obok znajdujących się tam sklepów jest jak na lekarstwo.

Takie pomysły od czasu do czasu pojawiają się w kraju nad Wisłą. Niestety równie szybko, jak się pojawiają tak i znikają. Obawiamy się większych korków, a handlowcy boją się o swój biznes i brak klientów.

Zastanówmy się jednak dłużej nad ideą deptaka zamiast ulicy. Badania dowodzą, że zmiany, które ułatwiają poruszanie się po mieście komunikacją publiczną, pieszo czy rowerem zwiększają atrakcyjność ulicy. To przekłada się na lepszą sprzedaż w sklepach. Trudno w to uwierzyć? A przypomnij sobie swoją ostatnią wizytę na starym mieście albo deptaku w jednym z polskich uzdrowisk. Prawda, że przyjemnie jest spacerować bez obawy przed nadjeżdżającym samochodem? Miło jest spotkać się z koleżanką w kawiarnianym ogródku, czy zrobić zakupy bez lęku, że wpadnie się pod koła aut.

Rozwiązania takie, jak ograniczanie i zamykanie ulic dla samochodów oraz tworzenie przestrzeni handlowych na ulicach, a nie w centrach handlowych sprawdziły się już m.in. w Nowej Zelandii. W Auckland, po usunięciu miejsc parkingowych i stworzeniu deptaków, nastąpił wzrost obrotów w lokalach handlowych o 140 proc. Przy pewnej ulicy w śródmieściu obroty skoczyły aż o 430 procent! Handlowcy nie doceniają pieszych robiących drobne zakupy, ale przychodzących często, od klientów dojeżdżających samochodami. Badania prowadzone w Londynie pokazały, że klienci-przechodnie wydają miesięcznie pięć razy więcej od klientów-kierowców.

Zmiany przeprowadzone w Nowym Jorku, na Broadwayu, spowodowały, że liczba pustych lokali komercyjnych spadła o 49 proc. Sklepy, które bały się o swoje istnienie, odnotowały zwiększenie ruchu. Na ulicy pojawiło się o 177 proc. więcej rowerzystów. Czas przejazdu samochodem w tej dzielnicy skrócił się, a liczba wypadków kończących się obrażeniami zmniejszyła się o 37 proc.

Może warto zatem przemyśleć stanowisko w tej sprawie?

Wpływ samochodów na handel, ceny nieruchomości i obecność ludzi

Porównanie ceny czynszu za 1 m² powierzchni lokalu za rok [w PLN]

NOWY JORK 5th Avenue	LONDYN New Bond Street	PARYŻ Av. des Champs Élysées	SYDNEY Pitt Street Mall	WIEDEŃ Kohlmarkt	WARSZAWA Nowy Świat
121 527 zł	69 660 zł	56 997 zł	40 515 zł	19 866 zł	4 386 zł

Ulica handlowa bez samochodów

Brak samochodów, hałasu i szerokie ulice tylko dla pieszych. Przestrzeń publiczna ze sklepami, restauracjami i miejscami wypoczynku. Miejsce spotkań tętniące życiem!



Ulica handlowa z intensywnym ruchem samochodowym

Intensywny ruch samochodowy i hałas komunikacyjny zmniejsza ilość pieszych. Miejsc parkingowych nie wystarczy dla wszystkich, dlatego sklepy mają mniej klientów. Wraz ze wzrostem natężenia ruchu samochodowego ponad 500 aut / h, ilość pustostanów przy ulicy wzrasta o 12%.

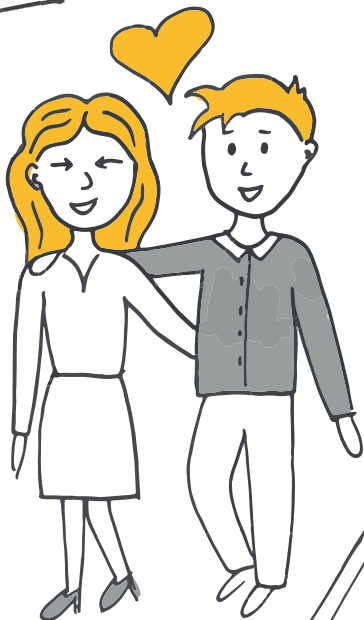
[na podstawie badań przeprowadzonych w Leicester UK, 1992]



ŹRÓDŁO: Opracowanie własne na podstawie: *Main Streets Across The World 2017*, A Cushman & Wakefield Research Publication, www.cushmanwakefield.com | Na podstawie badań przeprowadzonych w Leicester UK, 1992

8 ZANIECZYSZCZENIE ŚRODOWISKA

MAKE LOVE NOT SMOG



Ile przejedziesz, gdy nie będzie już czmy oddychać?

Czy wiesz, że drogi zajmują w Polsce około 3 proc. powierzchni, ale aż 50 proc. jest w zasięgu bezpośredniego oddziaływania zanieczyszczeń? Transport samochodowy jest jedną z głównych przyczyn zanieczyszczonego powietrza. Nawet jeśli dodamy szkodliwy wpływ wszystkich pozostałych środków transportu, okaże się, że mają wyraźnie mniejszy udział w emisji zanieczyszczeń niż transport drogowy.

Spalanie paliw w silnikach samochodów powoduje emisję do atmosfery tlenku węgla, tlenków azotu, wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych, w tym najbardziej szkodliwego benzo(a)pirenu oraz cząstek stałych i metali ciężkich. To oczywiście nie jest obojętne dla naszego zdrowia.

Za smog w miastach, w ogromnym stopniu odpowiadają nasze auta. W niektórych miastach jest to podstawowa przyczyna smogu. Na pył samochodowy w około 7 procentach składa się emisja z rury wydechowej. Drobin z opon i klocków hamulcowych stanowią kilkanaście procent. Natomiast pozostałe ok. 80 proc. smogu samochodowego to efekt wznoszenia w powietrze tego, co na jezdni leży. Auta prze-

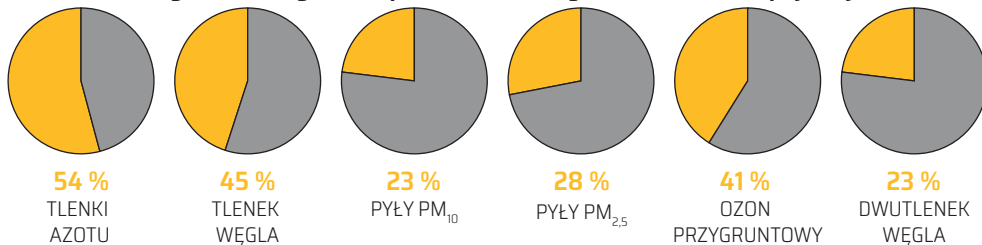
jeżdżając wzbijają to w powietrze. Zanieczyszczone powietrze w dużym stopniu wpływa na zły stan gleby. Wraz z opadami atmosferycznymi do ziemi trafiają m.in. metale ciężkie i związki siarkowe. Chemiczna degradacja działa negatywnie na aktywność biologiczną gleby, oraz jej właściwości użytkowe. To spowalnia i zaburza rozwój roślin.

W ostatnich latach naukowcy alarmują o zmianach klimatu wywołwanego emisją dwutlenku węgla. Średnia emisja dwutlenku węgla na jeden kilometr przejechany przez samochód osobowy wynosi około 160 gramów. Dla samochodu terenowego może to być nawet 0.5 kilograma. Jeśli przejedziemy przeciętnym samochodem 15 kilometrów do pracy w tę i z powrotem, to sporych rozmiarów drzewo będzie usuwać wyemitowany dwutlenek węgla przez cały rok.

W tym kontekście dodatkowego znaczenia nabiera walka z drzewami prowadzona przez niektórych zwolenników bezpiecznej jazdy. Ich zdaniem drzewa przy drodze, to niebezpieczeństwo i należy je usunąć. Drzewa produkują tlen, pomagają w filtrowaniu powietrza, obniżają temperaturę dając cień i ozdabiają nasze miasta. Dlaczego z nimi walczyć? Nie zapominajmy, że wiele jest w naszych rękach. Wystarczy je częściej zdejmować z kierownicy.

Rodzaje i ilość zanieczyszczeń emitowanych przez samochody

Ilość emitowanych zanieczyszczeń przez samochody w skali Unii Europejskiej



ŹRÓDŁO: Opracowanie własne na podstawie: Badyda A. J., *Zagrożenia środowiskowe ze strony transportu*, „Nauka” nr 4/2010, s. 115-125

Czy wiesz, że ..?



W Warszawie 60-80% zanieczyszczeń stanowi emisja pochodząca z komunikacji drogowej



Pył zawieszony powoduje co roku przedwczesną śmierć ponad 400 000 Europejczyków



Samochód na benzynę emituje 2348 g CO_2 / litr,
a diesel 2689 g CO_2 / litr

Samochód osobowy emituje

4,6 ton CO_2 rocznie!

Przy założeniu, że spala 10,67 l benzyny / 100 km i przejeżdża 11 500 km rocznie



ŹRÓDŁO: Opracowanie własne na podstawie: *Greenhouse Gas Emissions from a Typical Passenger Vehicle*, EPA United States Environmental Protection Agency, <https://www.epa.gov/greenvehicles/greenhouse-gas-emissions-typical-passenger-vehicle>

9 SAMOCHÓD A ZDROWIE



W TYM ROKU
ZRZUCĘ
KILKA KILO

NAJPIERW PORZUC
SAMOCHÓD!
I ZACZNIJ SIĘ RUSZAĆ

2019

Keep calm and walk

Co roku na polskich drogach ginie mniej więcej tyle osób ile było ofiar zamachu na World Trade Center 11 września 2001 r. W 2017 r. w wypadkach zginęło 2 831 osób, a liczba rannych wyniosła 39 466. Jesteśmy w negatywnej europejskiej czołówce ofiar wypadków drogowych.

Główną przyczyną wypadków śmiertelnych w Polsce jest zbyt duża prędkość. W 2017 r. w wyniku wypadków, w których kierowcy jechali z prędkością niedostosowaną do warunków ruchu zginęło 786 osób. Nagminne przekraczanie ograniczeń prędkości jest śmiertelnie niebezpieczne zwłaszcza dla pieszych i rowerzystów. Uderzająca jest liczba śmiertelnych ofiar wśród polskich dzieci - 13 zabitych na 1 milion mieszkańców. Jest ona o ponad 50% wyższa niż średnia w Unii Europejskiej. Niektóre europejskie kraje wdrażają już obecnie „wizję zero” – drogi bez śmiertelnych wypadków. Czy to nie powinno być również polską wizją?

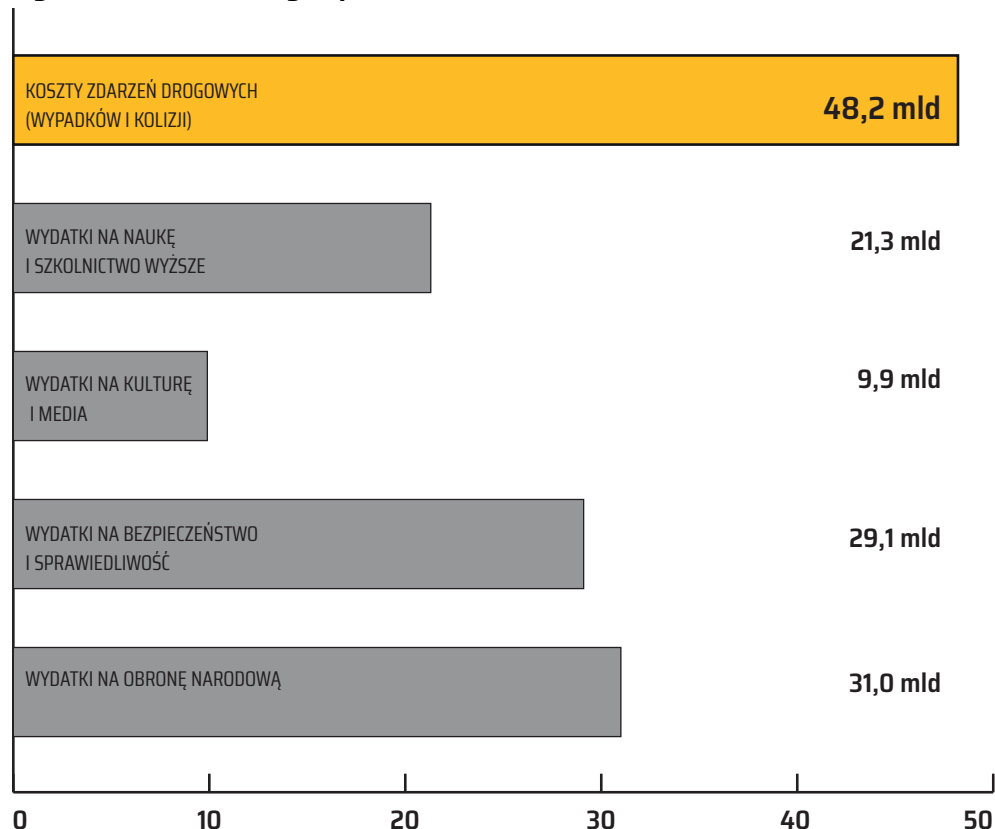
Jedną z najczęstszych przyczyn zgonów wśród społeczeństw kultury zachodniej są choroby serca. Do ich powszedniości przyczynia się głównie: stres, brak ruchu i niewłaściwa dieta. Za występowanie dwóch pierwszych czynników odpowiedzialny jest również samochód.

Przynajmniej 1-2 razy na tydzień polscy kierowcy spotykają się na drogach z sytuacjami będącymi źródłem stresu.

Samochód pośrednio wpływa na stres wszystkich mieszkańców miasta. Hałas związany z ruchem ulicznym dotyka 1/3 Polaków mieszkających w dużych miastach i może się przyczynić oprócz stresu także do: rozdrażnienia, stanu chronicznego zmęczenia, zaburzeń snu, chorób układu krążenia, spadku koncentracji oraz zaburzenia funkcji poznawczych. Hałas osłabia również w dużym stopniu system odpornościowy człowieka. Organizm osłabiony hałasem wykazuje większą podatność na infekcje i rozwój chorób, w tym nowotworowych. Udowodniono, że hałas jest przyczyną przedwczesnego starzenia i w 30 na 100 przypadków skraca życie mieszkańców dużych miast o 8-10 lat.

Okazuje się, że ci z nas, którzy spędzają w aucie co najmniej godzinę dziennie, są przeciętnie o 2,3 kg ciężsi i o 1,5 cm szersi w pasie. Dodatkowo osoby spędzające w samochodzie ponad godzinę dziennie są bardziej narażone na otyłość i choroby układu sercowo-naczyniowego, w tym nadciśnienie, miażdżycę oraz cukrzycę. Co powiesz na rezygnację z podróży autem zamiast wizyty na siłowni w ramach noworocznych postanowień?

Porównanie rocznych kosztów zdarzeń drogowych do niektórych wydatków budżetowych państwa w 2015 r. w mld PLN



ŹRÓDŁA DANYCH: Opracowanie własne na podstawie: Jażdżik-Osmólska J., *Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2015, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej*, Warszawa 2016, <http://www.obserwatoriumbrd.pl/resource/623d73e7-6722-4f94-8e0f-95621375da02:JCR> | *Mapa Wydatków Państwa 2016*, <http://www.mapawydatkow.pl/>



NOTATNIK

GRUPA MOBILNA



Broszura powstała w ramach pracy dyplomowej,
realizowanej w Instytucie Badań Przestrzeni Publicznej ASP w Warszawie.
Studia Podyplomowe: „Miasta i Metropolie. Studia Miejskie”, rok 2017/2018

AUTORZY

OPRACOWANIE MATERIAŁÓW

Konrad Balacki

Ewa Dyk

Adam Kordas

Dawid Krupa

Paulina Niemczyk

Michał Pastor

Joanna Wawiórka-Kamieniecka

REDAKCJA I KOREKTA TEKSTU

Adam Kordas

Paulina Niemczyk

Joanna Wawiórka-Kamieniecka

OPRACOWANIE GRAFICZNE

Konrad Balacki

Ewa Dyk

