



WEI

WARSAW ENTERPRISE
INSTITUTE

kwiecień
2024

RAPORT

NIE

**TAKIE AUTA
STRASZNE**



WARSAW ENTERPRISE INSTITUTE

**NIE TAKIE AUTA STRASZNE,
CZYLI JAK SAMOCHODY ROZWIĄZUJĄ
PROBLEMY POLAKÓW**

Opracowanie:

A. Czarnowski, T. Rostkowski, P. Skwierawski
Inicjatywa StOP Korkom

Redakcja: Tomasz Rostkowski

WARSZAWA, KWIECIEŃ 2024

Spis treści

Synteza	4
Przedmowa od autorów. Dlaczego piszemy o samochodach?	5
Wstęp	7
Rola aut w życiu zawodowym i prywatnym Polaków	9
Ile jest obecnie aut w Polsce?	9
PRL – auto jako luksus dla nielicznych	10
II Rzeczpospolita – im mniej aut, tym lepiej	10
Szalone tempo nadrabiania zaległości	11
Rola aut po 2015 roku w Polsce – doceniane i niedoceniane samochody ...	11
Korzyści z aut	13
Co dają auta?	13
Szeroka oferta aut jako odpowiedź na różne potrzeby i możliwości ...	16
Auta a bezpieczeństwo	18
Czym jest bezpieczeństwo?	18
Brak konfliktu indywidualnego i grupowego	19
Brak spójności działania administracji	19
Realne zagrożenia wynikające z użytkowania aut i inne niebezpieczeństwa	20
Ochrona środowiska	20
Łatwo wymierne korzyści z posiadania aut – czas to pieniądz?	22
Możliwości i ograniczenia badawcze	22
Źródło danych	23
Zakończenie i dodatkowe ustalenia (kierunki badań i analiz)	26
Rekomendacje	28
Bibliografia	29
Załącznik	31

Synteza

- **W związku z regulacjami klimatycznymi i środowiskowymi ogranicza się swobodę użytkowania aut, przede wszystkim w obrębie miast.** Bez względu na oczekiwane korzyści, działania takie nakładają nieproporcjonalnie wysokie koszty na biedniejszą część populacji.
- **Niniejszy dokument zwraca uwagę i prezentuje wyliczenia na temat korzyści osiągniętych z użytkowania samochodów.**
- W Polsce wykorzystywanych jest nie więcej niż 19,5 miliona aut, co powoduje, że liczba samochodów na 1000 mieszkańców jest porównywalna z innymi krajami UE. Przekazywane przez urzędników miejskich informacje o 26,5 milionach aut są nieprawdziwe.
- **Samochód oznacza dla Polaków wymierne oszczędności. Aż 40–60 proc. czasu na dojazd do pracy można zaoszczędzić dzięki użyciu samochodu.**
- **Korzyść netto dla przeciętnego pracującego Polaka z posiadania auta wykorzystywanego do podróży służbowych to 131 tys. zł przez całe życie i 4 tys. zł rocznie.**
- Odległość pomiędzy pracą a domem uzasadnia wykorzystanie aut dla około 50 proc. osób nawet w sytuacji, gdy dysponują sprawną komunikacją miejską.
- Wykluczenie komunikacyjne dotyczy ok. 15 milionów osób.
- **Skutecznym rozwiązaniem problemu wykluczenia tu i teraz jest ułatwienie dostępu do prywatnych aut.** Infrastruktura pozwalająca zastąpić auta nie istnieje i na pewno nie zostanie stworzona w najbliższych latach.
- Polacy preferują auto jako środek transportu.
- Polacy chętniej używają aut, gdy mają dzieci.
- Tylko ok. 20 proc. Polaków mieszka od miejsca pracy w odległości uzasadniającej korzystanie z roweru lub spacerów (do 5 km).
- **Posiadanie auta to ubezpieczenie od rządkich i niebezpiecznych zdarzeń.** Inwazja na Ukrainę pokazała, że auto jest wciąż najlepszą metodą ewakuacji. W pandemii koronawirusa auto wskazywano jako najbezpieczniejszą metodę przemieszczania się.
- Auta w Polsce nie są tak stare jak wskazują często media. Średni wiek samochodu w Polsce można szacować na mniej niż 16 lat.
- **Najnowsze badania jednoznacznie wskazują, że auta NIE mają negatywnego wpływu na jakość powietrza.** Informacje jakoby auta stanowiły główny powód złej jakości powietrza w Polsce, NIE są prawdziwe.
- Interwencje ratowników medycznych związane z ruchem drogowym to 3 proc., a interwencje w domach pacjentów to 78 proc.
- Auta NIE są już symbolem statusu, ale oczywistym i powszechnie wykorzystywanym narzędziem ułatwiającym codzienne życie.
- **Polityka transportowa większości dużych miast jest nieskuteczna, droga, oparta na nieprawdziwych założeniach i jest sprzeczna z oczekiwaniami Polaków.**



Przedmowa od autorów Dlaczego piszemy o samochodach?

W pierwszych miesiącach 2024 r. uwagę mediów przykuły protesty rolników przeciwko polityce UE. Spektakularne wydarzenia w zachodniej Europie, wśród których były blokady miast, autostrad i oblewanie budynków publicznych gnojnicą doprowadziły do zjednoczenia się obywateli wielu krajów przeciw polityce UE. Ich zastrzeżenia dotyczą głównie ogólnie wprowadzanej w rolnictwie polityki Zielonego Ładu.

Jednak problem jest znacznie szerszy i dotyczy także innych obszarów funkcjonowania społeczeństw i gospodarek. Na poziomie globalnym mamy do czynienia z prowadzoną od lat działalnością propagandową mającą na celu forsowanie jednego modelu polityk klimatycznych, a w którą włączane są światowe elity polityczne i gospodarcze. Na poziomie ponadnarodowym ma to przełożenie na politykę Unii Europejskiej i wdrażanie nowych dyrektyw. Poziom krajowy to ustawodawstwo. Na poziomie lokalnym działają pręźnie samorzady, a mówiąc dokładniej urzędnicy i „aktywiści”, którzy w wymiarze praktycznym realizują wskazane w ustawodawstwie wyższego rzędu działania.

Rolnictwo to zatem jedynie jeden z przykładów praktycznego działania tych mechanizmów. Innym przykładem jest właśnie trwające od lat ograniczanie prawa do posiadania i użytkowania samochodów. Przykład ten jest o tyle istotny, że do-

tyczy większości obywateli, a ograniczenia nakładane w tym zakresie nie dotyczą elit politycznych i gospodarczych, a mają wpływ przede wszystkim na obywateli uboższych i średniozamożnych.

Na tej i kolejnej stronie przedstawiono uproszczony schemat wprowadzanych ograniczeń przedstawiony od końca do źródła:

Etap 6. **Mieszkańcy dostrzegają, że nie mogą wjechać autem do miasta.** Jest to efekt wprowadzania **Zakazu Wjazdu Tańszych Aut** (pod mylącą nazwą „SCT – Strefa Czystego Transportu”). Dostrzegają, że gwałtownie spada dostępnych miejsc parkingowych. Jest to efekt wprowadzania inicjatyw o takich ładnych nazwach jak „oddawanie ulic mieszkańcom”, „likwidacja miejskich autostrad”, „likwidowanie przeskalowanych ulic”, „bezpieczeństwo pieszych”, „zazielenianie miast” itp. W praktyce jednak lepsze nazwy to: zwięzanie, słupkowanie i blokowanie. Obywatele mają też mniej pieniędzy na skutek wprowadzania takich rozwiązań jak **Kary za Posiadanie Aut** (pod mylącymi nazwami takimi jak „podatki”, „opłaty”), **Strefy Płacenia za Niepilnowanie Auta** (pod lepiej brzmiącą nazwą „SPPN – Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego”).

Etap 5. **Uchwały rad miasta, decyzje prezydentów** itp. Było to możliwe dzięki temu, że wcześniej przygotowano...

Etap 4. **Odpowiednie dokumenty ramowe**, jak np. „strategie”, które ściśle rzecz biorąc, nie są strategiami; „analizy”, które po wnikliwej lekturze okazują się nie być analizami i nie obejmują wielu obszarów, w tym aspektów bezpieczeństwa i finansów. Przeprowadzono też „konsultacje społeczne”, o których ogromna większość mieszkańców nie wiedziała itp. Było to możliwe, gdyż wcześniej ustanowiono...

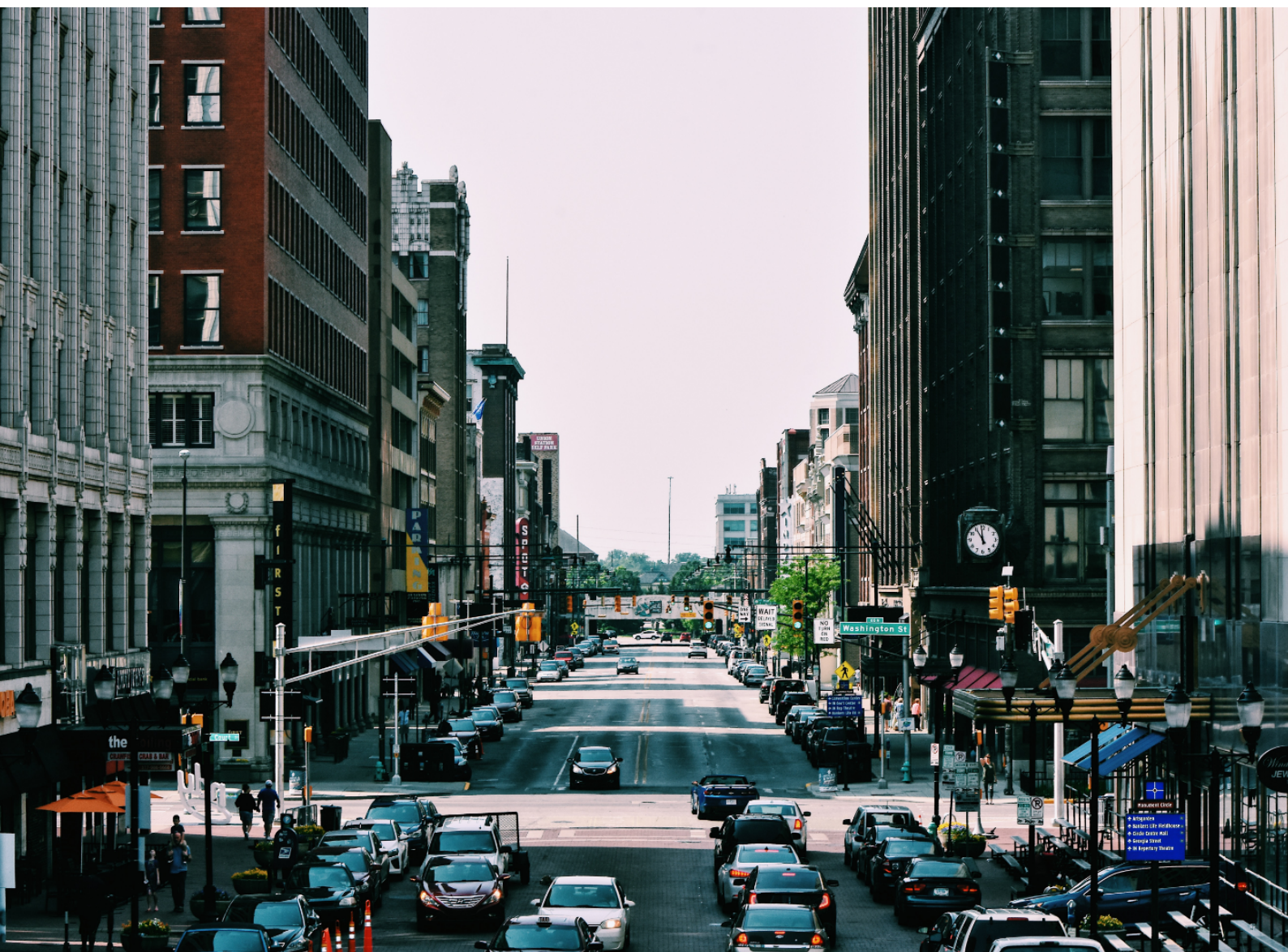
Etap 3. **Odpowiednie prawo krajowe**. I tak np. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych z jakiegoś powodu dotyczy nie tylko elektromobilności i paliw alternatywnych, ale także takich zjawisk jak wjeżdżanie autami do miasta. Było to możliwe dzięki temu, że wcześniej wprowadzono...

Etap 2. **Odpowiednie prawo ponadnarodowe – politykę UE** taką jak np. „Zielony Ład”. A to z kolei było możliwe dzięki temu, że wcześniej prowadzono...

Etap 1. **Bardzo skuteczną propagandę** na poziomach globalnym, ponadnarodowym, krajowym i lokalnym.

Protesty obywateli, naukowców i ekspertów w sprawie ograniczania dostępu do aut trwają od dawna, ale dopiero teraz tzw. szeroka publiczność zaczyna uzmysławiać sobie, że sprawy zaszły za daleko. Czy faktycznie w Polsce jest najwięcej aut na 1000 mieszkańców? Czy auta trują powietrze bardziej niż cokolwiek innego w mieście? Czy auta są podstawowym zagrożeniem dla życia obywateli? Ile cennego czasu oszczędzają auta? Ile to może być warte?

To i kilka innych kwestii zaciekało WEI. Znalezienie odpowiedzi nie jest łatwe. Przedstawiony raport to zaledwie pierwszy krok z wielu na drodze do uzyskania precyzyjnych odpowiedzi i tym samym wypracowania odpowiednich rekomendacji.





Wstęp

W ostatnich latach w Polsce ma miejsce spór dotyczący swobody używania aut. Jest on oddolną, społeczną reakcją na prowadzoną od co najmniej kilkunastu lat politykę wielu miast, która w powszechnym odbiorze utrudnia korzystanie z samochodów. Polityka ta wpisuje się w ogólnoświatowe trendy związane z walką ze zmianami klimatu, zanieczyszczeniem środowiska, ograniczaniem konsumpcji i promowaniem rozwiązań miejskich opartych raczej o usługi publiczne niż prywatne. Jej konsekwencje nie zawsze są jednak takie, jak przyświecają jej inicjatorom. Do działań wymierzonych w poruszanie się samochodami należą m.in. wprowadzanie tzw. Stref Czystego Transportu, obciążanie użytkowników wysokimi opłatami parkingowymi, „słupkowanie” miast, czy zwężanie ulic.

Rodzi to opór ludzi poruszających się samochodami. Polacy pamiętają czasy PRL-u, gdy auta były dobrem reglamentowanym i luksusowym, mimo że z faktycznym luksusem (na tle zachodniej konkurencji) nie miały niczego wspólnego. Władza socjalistyczna nie była przychylna temu z natury rzeczy indywidualistycznemu wynalazkowi. Próby odgórnego ograniczenia czy utrudniania korzystania z aut współcześnie rodzą więc historycznie uzasadnione skojarzenia. Można odnieść wrażenie, że samochód w dzisiejszych czasach zdaniem niektórych decydentów powinien być już tylko przedmiotem dostępnym do podziwiania w muzeum, gdyż rzekome koszty

z jego użytkowania przyćmiewają korzyści. O tych ostatnich zresztą już się wręcz nie mówi, a jeśli się mówi to półgębkiem i ze wstydem.

Jak się wydaje, jeszcze 10–15 lat temu zadawanie tego rodzaju pytań byłoby uznane za absurdalne. Znaczenie aut i korzyści z ich posiadania wydawało się oczywiste. Polacy sami z siebie, oddolnie interesowali się motoryzacją i chcieli posiadać własne samochody. Obecnie jednak sytuacja zmieniła się znacząco, a proponowane rozwiązania „antysamochodowe” są próbą przeniesienia praktyk znanych z wybranych miast zachodnioeuropejskich. Wśród najczęściej podawanych wzorów wymienić można: Amsterdam, Kopenhagę, Wiedeń czy Barcelonę.

Czy jednak czerpanie z zachodnich wzorców jest dobrym rozwiązaniem? Nie.

Świadczą o tym m.in. wynikające z przesłanek subiektywnych potrzeby mieszkańców jak, przykładowo, sympatia Holendrów do rowerów porównywalna w historii Polski jedynie z miłością polskiej szlachty do koni kilkadziesiąt lat temu, czy uwarunkowania związane z klimatem (średnioroczne temperatury w Barcelonie zachęcają do podróży rowerami znacznie bardziej niż zimne polskie miesiące jesienno-zimowe). Główne argumenty jednak wynikają z łatwo mierzalnego faktu: wielkości tych miast w porównaniu do Warszawy. **Warszawa jest 2,5 razy większa od**

Amsterdamu, ponad 5 razy większa od Barcelony przy zbliżonej liczbie mieszkańców i ponad 6 razy większa od Kopenhagi. Pod względem wielkości polskim odpowiednikiem Amsterdamu może być Świnoujście, a wielkość Barcelony i Kopenhagi jest zbliżona do wielkości jednej dużej dzielnicy Warszawy (z kilkunastu).

Z powyższego wynika wielokrotnie większa gęstość zaludnienia miast zachodnich. To z kolei jest przyczyną, dla której w tamtych miastach stworzenie sprawnego systemu komunikacji miejskiej jest nie tylko prostsze, ale także znacznie tańsze. Próby zestawienia PKB *per capita* stolic Holandii, Danii i Katalonii z jej polskim odpowiednikiem, by pokazać, że „polskie miast stać na zachodnie rozwiązania”, nie można traktować poważnie. W przypadku miast podawanych polskim miastom za wzór ich dochód na mieszkańca był nieporównanie wyższy praktycznie przez całą historię istnienia tych miast. Nie dziwi, że obecnie w tamtych miastach mieszkańcy mają do dyspozycji znakomitą sieć komunikacji, system rozwiązań przesiadkowych, dobrze rozwinięty system Park&Ride obsługujący mieszkańców podmiejskich miejscowości itp.

Polskie miasta mają swój rodowód w drugiej połowie XX wieku, a rezultatem tego stanu rzeczy jest fakt, że miasta te są niezwykle rozległe i często składają się z centrum i wielu oddalonych od niego satelickich osiedli mieszkaniowych („sypialni”). Bezsprzecznymi atutami tego rozwiązania są: niska gęstość zaludnienia, łatwy dostęp do terenów zielonych oraz łatwość organizacji zieleni i miejsc wypoczynku na terenie osiedli mieszkaniowych dzięki znacznym odległościom pomiędzy tworzącymi je blokami. Decyzje o rozwoju polskich miast podjęte kilkadziesiąt lat temu i nieodwracalne mają słabe strony. Dla właściwego funkcjonowania osiedla tych miast potrzebują szybkiego dostępu do centrum, gdzie ulokowane

są zwykle, jeśli nie wszystkie, to ogromna większość najważniejszych instytucji. Dotyczy to urzędów, pracodawców, instytucji kultury, szkół (zwłaszcza średnich i wyższych), zabytków i innych atrakcji. Bez dostępu do tych dóbr sens życia w mieście jest wątpliwy. Niestety, zapewnienie komunikacji miejskiej na satysfakcjonującym poziomie jest ekstremalnie drogie, a pomimo tego, że w budżetach miast na ten cel przeznaczają się ogromne kwoty, a pozycje te są jednymi z największych poza centrum, komunikacja publiczna jest słaba, iluzoryczna lub żadna. Jeszcze gorsza sytuacja w zakresie publicznego transportu dotyczy zwykle miejscowości odległych od aglomeracji. Słus nie mówi się nawet

ZAPEWNIENIE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ NA SATYSFAKCUJĄCYM POZIOMIE JEST EKSTREMALNIE DROGIE.

o wykluczeniu komunikacyjnym, które dotyka w Polsce kilkunastu milionów osób.

Forsowanie polityk mających wyrugować auta z miast dziwi, tym bardziej że w praktyce nie realizują swoich nadrzędnych celów. Zamiast służyć wszystkim mieszkańcom, służą jedynie wąskiej ich grupie: zamożnym mieszkańcom miast.

Chcielibyśmy przywrócić racjonalność w dyskusji o transporcie indywidualnym. Nie negujemy konieczności rozbudowy transportu zbiorowego, ale nie twierdzimy też, że samochód należy odesłać do lamusa. Uważamy, że jest on wciąż źródłem olbrzymich korzyści dla społeczeństwa. Żeby to pokazać, zadajemy w niniejszym raporcie następujące pytania:

1. Jak historia motoryzacji wpływała na potrzeby Polaków?
2. Jakie korzyści realne wynikają z posiadania samochodów prywatnych?
3. Jakie zagrożenia realne występują w związku z posiadaniem i wykorzystywaniem aut?
4. Jakie korzyści i koszty są związane z posiadaniem i używaniem przez Polaków samochodów?



Rola aut w życiu zawodowym i prywatnym Polaków

- **Polska NIE cierpi na „samochodozę” – oficjalne statystyki znacząco zakłamują rzeczywistość – w Polsce jest 19,5, a nie 26,5 miliona aut.**
- **Posiadanie auta to jedyny realny sposób zwalczenia wykluczenia komunikacyjnego.**
- **Auto nie jest symbolem luksusu tylko normalnym narzędziem codziennego użytku.**

Ile jest obecnie aut w Polsce?

Jak wskazują oficjalne dane (CEPiK), w Polsce zarejestrowanych było w 2022 roku ponad 26 500 000 aut osobowych, a ich liczba wzrosła przez rok o 2,2 proc.² Z analizy tych danych wynikają chętnie powtarzane w mediach i optymistyczne informacje jakoby Polska była potęgą motoryzacyjną i pozytywnie odbiegała od „europejskich standardów”. Niestety, te bardzo korzystne dane nie są prawdziwe. **Polska nie znajduje się w czołówce najbardziej zmotoryzowanych krajów Europy i świata.**

Problemem są tzw. „martwe dusze”. W oficjalnych danych znajduje się wiele aut, które nie zostały wyrejestrowane. W rzeczywistości one nie istnieją. Średni wiek takich aut to 36 lat. Szkoda, że na ulicach polskich miast nie możemy cieszyć się widokiem dobrze zachowanych polonezów, fiatów 125p i 126p, syren, warszaw i innych klasyków motoryzacji. Te zabytki techniki istnieją wyłącznie „na papierze”. Dostępne egzemplarze wzbudzają wielkie zainteresowanie. Często takie auta są atrakcją, a jazda nimi jest oferowana za znaczną opłatą.

Po usunięciu „martwych dusz” okazuje się, że w Polsce jest nieco ponad 19,5 miliona samochodów. Jest to dość ostrożny szacunek.

Nieprawdą okazuje się też inna, tym razem groźna medialna nowina o bardzo złym stanie aut w Polsce. Używając, będących w obiegu ogólnych danych, można dojść do wniosku, że Polacy mają bardzo stare auta. To rodzi myśl, że są one w złym stanie i mogą być groźne dla życia i zdrowia

¹ „Samochodoza”, „betonoza” podobnie jak np. „słupkoza” to nowotwory językowe wymyślane przez tzw. aktywistów miejskich (przeciwnicy aut posiadający zwykle auta i rowery) oraz społeczników miejskich (zwolnicy aut posiadający zwykle zarówno auta, jak i rowery).

² Szerzej w: M. Hadyś, *Park samochodów osobowych. Stan na koniec 2022 roku*, Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR, 2023, https://www.samar.pl/_/3/3.a/117083/3.sc/11/Park-2022---Ile-jest-w-Polsce-samochodow-i-jaki-jest-ich-wiek-.html?locale=pl_PL&_gl=1*1bius3v*_ga*NT100TcwMjQwLjE3MDY1MzQyOTM.*_ga_48J0V8GDYV*MTcwNjUzNDI5My4xLjAuMTcwNjUzNDI5My42MC4wLjA, [dostęp: styczeń/luty 2023].

ludzi i środowiska. Sytuacja faktyczna nie jest zła. **Usunięcie z baz danych aut „martwych” pokazuje, że średni wiek samochodów w Polsce to 15,88 lat.**

Z powyższego wynikają następujące kluczowe fakty:

1. Dostępność aut w Polsce nie jest duża, mając na uwadze problemy z alternatywnymi metodami transportu, a w tym z coraz częściej zauważanym „wykluczeniem komunikacyjnym”, które może dotyczyć nawet 15 mln obywateli³,
- 2.auta w Polsce nie są „stare”, a co za tym idzie, nie wymagają specjalnej troski dla gwarancji bezpieczeństwa na drogach i usunięcia zagrożeń dla środowiska,
3. Kilkudziesięcioletnie zabytki motoryzacji nie są powszechne. Ocalałe sztuki wymagają troski i zachowania jako pamiątki. Są dowodem na istnienie polskiego przemysłu motoryzacyjnego i szerzej dorobku kultury technicznej w Polsce oraz krajach środkowej i wschodniej Europy.

Pomimo tego, że dane „oficjalne” w wyraźny sposób na niekorzyść różnią się od stanu faktycznego, należy wskazać, że obecnie Polacy ciągle jeszcze posiadają względną łatwość zakupu i korzystania z aut. W historii Polski jest to jednak sytuacja nowa.

PRL – auto jako luksus dla nielicznych

W pierwszych latach rządów komunistów w Polsce priorytetem było każde inne użycie mocy produkcyjnych niż sprzedaż aut (Warszawa/Pobieda) w ręce prywatnych obywateli. Były nawet próby zakazu posiadania samochodów prywatnych⁴. Później politykę nieco złagodzano, uznając, że auta mogą być bardziej dostępne

ne dla „racjonalizatorów, przodowników pracy, aktywistów, naukowców i przodujących przedstawicieli inteligencji”. Głównie wybrańcy władzy mieli mieć szansę na własny pojazd. PRL nie był jednak samotną wyspą i musiał reagować w jakiś sposób na fakt, że w krajach zachodnich auta osobowe były w zasięgu pracujących obywateli. Na zachodzie liczba aut prywatnych szybko się zwiększała – w RFN nawet 9-krotnie). Konieczna była produkcja małych, oszczędnych i tanich aut w Polsce.

W czasach „gierkowskich” warunki uległy poprawie. Stało się tak dzięki fiatom 126p – „maluchom”. Liczba aut zbliżyła się nieco do średniej światowej, osiągając poziom 32 samochodów/1000 mieszkańców. W tym czasie na Węgrzech było 50 aut na 1000 mieszkańców, 101 w Czechosłowacji, 112 w NRD⁵. Pozycja Polaków wobec mieszkańców podobnych krajów komunistycznych była znacznie gorsza. Nie można jej porównywać do warunków mieszkańców krajów zachodu, którymi chcieli być Polacy.

Z badań wynikało, że za PRL-u drugim najbardziej pożądanym przez Polaków dobrem był samochód (pierwsze było mieszkanie).

II Rzeczpospolita – im mniej aut, tym lepiej

W czasach PRL pomimo trudnych do wyobrażenia dziś problemów nastąpił jednak postęp. Przed wojną warunki posiadania aut były jeszcze bardziej dramatyczne. Na skutek celowo prowadzonej polityki II Rzeczpospolita należała nie tylko do najstabilniej zmotoryzowanych krajów Europy, ale także świata⁶. Sto lat temu – w 1924 roku samochód nie był już nowinką techniczną. Na świecie stawał się powszechnym,

³ J. Krzemiński, *Blisko 15 mln osób dotkniętych wykluczeniem transportowym. Problem nie dotyczy tylko wsi*, „Portal Samorządowy”, [dostęp: styczeń/luty 2024].

⁴ Szerzej w: H. Wilk, *Motoryzacja w Polsce (1945–1989), Polska 1944/45–1989*. „Studia i Materiały”, XVII, 2019.

⁵ M. Menes, *Rozwój motoryzacji indywidualnej w latach 1990–2015*, „Przegląd Komunikacyjny”, 4/2018.

⁶ H. Wilk, *Motoryzacja w Polsce (1945–1989), Polska 1944/45–1989*, „Studia i Materiały”, XVII 2019.



coraz tańszym środkiem transportu. Tymczasem, liczba aut osobowych w Polsce była mniejsza niż 5500 sztuk⁷.

Szalone tempo nadrabiania zaległości

Względną normalność przyniosły zmiany w 1989 roku. W 1990 roku zarejestrowanych było nieco ponad 5 milionów aut. W roku 1995 było ich już 7,5 miliona, w 2000 r. – 10 milionów, w 2005 r. – ponad 12 milionów, w 2010 r. – 17 milionów. W 2015 roku zarejestrowano już blisko 21 milionów samochodów osobowych⁸. Już wtedy pojawił się powszechny problem „martwych dusz” i fikcyjnych statystyk. W ten sposób liczba aut na 1000 mieszkańców zbliżyła się do średniej zachodnioeuropejskiej. Zapóźniony przemysł krajowy nie był w stanie zapewnić potrzebnej liczby pojazdów, a udział aut produkcji polskiej spadł z 70 proc. do 20 proc.

Z okresu dominacji komunistycznej Polacy wychodzili z przekonaniem, że auta są im niezbędne do prawidłowego funkcjonowania.

Rola aut po 2015 roku w Polsce – doceniane i niedoceniane samochody

W ostatnich 30 latach samochód stając się dobrem masowym, w sposób oczywisty przestał pełnić funkcję prestiżową. Możliwość użytkowania luksusowych pojazdów jest dzisiaj otwarta nawet dla średniozamożnych poprzez różne formy wypożyczenia czy najmu. **Auto jest traktowane jako dostępne dla niemal wszystkich, praktyczne urządzenie transportowe. Jest doceniane ze względu na jego walory praktyczne.**

Samochody to przede wszystkim rozwiązanie problemów prywatnych Polaków. Są tym bardziej doceniane, im większa liczba wyzwań stoi przed ich użytkownikami. Często auto nie ułatwia, ile wręcz umożliwia realizację wielu koniecznych zadań (np. opieka nad dziećmi lub innymi bliskimi, wizyty u lekarza itp.), realizacji działań, które nie są konieczne, ale istotnie wpływają na jakość życia (np. odwiedzanie krewnych i przyjaciół mieszkających w znacznej od siebie odległości, łączenie pracy/nauki w dużych miastach z chęcią przebywania w rodzinnych stronach lub wyjazdy na działki rekreacyjne itp.) oraz realizacji hobby, dostępu do kultury itp.

⁷ K. Janicki, *Ile było samochodów w przedwojennej Polsce? Ponura statystyka z 1924 roku*, WielkaHistoria, 2019, <https://wielkahistoria.pl/ile-bylo-samochodow-w-przedwojennej-polsce-ponura-statystyka-z-1924-roku>, [dostęp: styczeń/luty 2023].

⁸ M. Menes, *Rozwój motoryzacji indywidualnej w latach 1990–2015*, „Przegląd Komunikacyjny”, 4/2018.

Słabość komunikacji publicznej na terenach podmiejskich powoduje, że dotarcie do pracy i innych kluczowych dla życia rodziny instytucji (szpitale, przychodnie, apteki, instytucje kultury, placówki handlowe i usługowe itp.) bez auta nie jest możliwe. W mniejszych miejscowościach usługi nie są dostępne lub ich oferta to jedynie najbardziej podstawowe usługi i produkty.

Przemysł motoryzacyjny jest jednym z największych przemysłów światowych⁹. W Polsce krajowy przemysł motoryzacyjny rozumiany jako wytwarzanie aut upadł. Jednak firmy działające na potrzeby globalnych producentów są uznanymi i cenionymi pracodawcami. Polacy nie mogą się szczycić posiadaniem uznanych „rdzennie polskich” marek aut. Mogą jednak uważać się za współtwórców globalnego sukcesu przemysłu motoryzacyjnego w sposób w pełni uzasadniony. Polska nie jest jedynie miejscem zbytu aut produkowanych za granicą.

Szukając odpowiedzi na pytanie, dlaczego Polacy coraz bardziej gwałtownie reagują na działania idące w kierunku blokowania ich praw do własności aut i ich używania wydaje się, że można wstępnie wskazać 3 główne przyczyny:

1. **Negatywne doświadczenia z przeszłości, gdy władze państwa na wiele sposobów skutecznie i uciążliwie blokowały rozwój indywidualnej mobilności;**
2. **Konieczność posiadania aut celem równoważnia zjawiska wykluczenia komunikacyjnego;**
3. **Korzyści wynikających z posiadania aut (w tym korzyści finansowych).**

Zostanie to omówione w kolejnych częściach opracowania.

⁹ C. Szczepaniak, E. Menes, *Socjologiczne implikacje optymalizacji konstrukcyjnej samochodu osobowego*, „Archiwum Motoryzacji”, 3/1998, s. 113–122.





Korzyści z aut

- **Auta gwarantują bezpieczeństwo w sytuacji zagrożenia życia i zdrowia bliskich osób – ponad 90 proc. interwencji karetek pogotowia to wizyty w domach Polaków, jeszcze więcej skutecznych działań na rzecz ratowania życia i zdrowia to przywożenie pacjentów na SOR przez ich bliskich autami.**
- **Auta dają lub ułatwiają dostęp możliwości realizacji kariery zawodowej, rozwoju osobistego ich właścicieli i bliskich – 1/3 aut w miastach to jednak nie tyle efekt możliwości rozwoju atrakcyjnej kariery, ile możliwość podjęcia jakiegokolwiek pracy. Bez aut nie ma dostępu do jakiegokolwiek pracy („wykluczenie komunikacyjne”).**
- **Auta oszczędzają czas i pozwalają na łączenie rozmaitych zadań zawodowych i prywatnych w niemal nieograniczonych kombinacjach.**

Co dają auta?

Samochody są traktowane masowo jako łatwo dostępne niemal dla każdego, niezbędne urządzenie. Dalej zaprezentowano skróconą zaledwie listę korzyści wynikających z dostępu do własnego samochodu osobowego, gdyż przytoczenie wszystkich potencjalnych powodów, dla których

obywatele chcą wydać często znaczące środki na zakup auta, jest bardzo trudne¹⁰.

1. **Poczucie bezpieczeństwa** – żaden inny środek transportu nie jest w stanie konkurować z samochodem w nagłych przypadkach kryzysowych (np. zadławienie dziecka, zawał mięśnia sercowego/wylew krwi do mózgu, nagłe złe samopoczucie dziecka w szkole/partnera życiowego w pracy, wybuch wojny, katastrofy naturalne). Auto stanowi zabezpieczenie na wypadek wszelkich spraw zagrożających życiu i zdrowiu bliskich kierowcy/posiadacza auta. Oczywiście tego rodzaju sytuacje zdarzają się relatywnie rzadko (kilka lub kilkanaście razy w życiu) jednak stres związany z tego rodzaju zagrożeniami towarzyszy wszystkim obywatelom.
2. **Możliwość realizacji zadań podstawowych i dodatkowych** – posiadanie auta jest często warunkiem koniecznym do realizacji podstawowych czynności życiowych (np. dotarcie do pracy). Tworzy jednak także unikalne i najczęściej trudne lub niemożliwe do zastąpienia w inny sposób możliwości (np. życie na „dwa domy” – mieszkanie w mieście i działka rekreacyjna poza miastem).
3. **Dostęp do nowych możliwości (prywatnych i zawodowych)** – auto dla wielu użytkowników jest jedynym możliwym rozwiązaniem

¹⁰ Na podstawie: C. Szczepaniak, E. Menes, *Socjologiczne implikacje optymalizacji konstrukcyjnej samochodu osobowego*, „Archiwum Motoryzacji”, 3/1998, s. 113–122 oraz analizy dyskusji internetowych przeciwników i entuzjastów indywidualnej motoryzacji.

przy podjęciu nie dowolnej, ale dobrej dla konkretnej osoby pracy. Dzisiejszy rynek pracy jest niezwykle korzystny dla pracowników. Należy jednak pamiętać, że w wielu obszarach znalezienie pracy jest kłopotliwe lub łatwe wyłącznie, gdy konkretna osoba poszukuje „dowolnej pracy”. Stanowiska wysokowartościowe mają tendencję do występowania na bardzo ograniczonym obszarze (np. w centrach biznesowych wielkich miast lub w okolicach fabryk, kopalni itp.).

4. **Możliwość realizacji wielu zadań** – jakkolwiek komunikacja publiczna stanowi do pewnego stopnia alternatywę wobec aut. Należy przyznać, że nawet najlepsze systemy komunikacji miejskiej nie są w stanie skutecznie rozwiązać problemu konieczności odwiedzania wielu miejsc jednego dnia.
5. **Zapewnienie lub ułatwienie realizacji zadań zawodowych** – w przypadku wielu zawodów posiadanie auta jest absolutną koniecznością. Przykładowo dotyczy to działań handlowych (przedstawiciel handlowy, przedstawiciel medyczny itp.), czy usług świadczonych osobiście u klienta (np. prace wykończeniowe i remontowe wymagające wielu dostaw produktów, usługi świadczone osobiście z wykorzystaniem dodatkowego sprzętu jak masaż, rehabilitacja itp.).
6. **Oszczędność czasu** – alternatywne wobec aut rozwiązania komunikacyjne przy stosunkowo prostej logistyce życia prywatnego (np. większość podróży na tej samej trasie: dom–praca, praca–dom) bywają nie tylko tańsze, ale także oszczędzają czas (zwłaszcza przy podróżach „w szczycie”) i w takich przypadkach bywają skutecznie wykorzystywane. Powszechność wykorzystania aut w Polsce i prowadzone badania świadczą o tym, że decyzja o wykorzystaniu auta jest często motywowana chęcią poświęcania czasu wolnego na inne niż podróże czynności.
7. **Poczucie wolności (więzienie w komunikacji lub wolność i kontrola nad życiem)** – podstawową wadą głównej alternatywy wobec auta, czyli komunikacji publicznej jest konieczność podporządkowania się do-

stępnym możliwościom. Dotyczy to zarówno czasu odjazdu autobusów i tramwajów, jak i dostępnych tras. Wykorzystanie auta tworzy możliwości niedostępne w komunikacji. Daje szansę szybkiego reagowania na pojawiające się, a nie przewidywane wcześniej, możliwości od zakupów, przez skorzystanie z usług, jak przerwanie podróży w dowolnej chwili i kontynuowanie jej po zrealizowaniu innych potrzebnych działań. Nie jest to zatem jedynie odpowiedź na naturalną potrzebę wolności każdego człowieka. Korzyścią z auta są faktyczne możliwości, które nie są dostępne przy wykorzystaniu alternatywnych rozwiązań.

8. **Podkreślenie stylu życia** – jak to zostało powiedziane, auta przestały być w Polsce symbolem luksusu. Widać natomiast inną tendencję. Coraz częściej osoby o wysokim statusie społecznym, zawodowym czy finansowym rezygnują z zewnętrznych objawów swojego statusu. W ten sposób można demonstrować nie tyle swoją wyższość, ile, przeciwnie, dążyć do maksymalnego zrównania swojej pozycji z innymi osobami zarówno w życiu prywatnym, jak i społecznym. Poprawia to efektywność zawodową, ale także jakość pozazawodowych relacji społecznych. Dodatkowo posiadanie konkretnego auta lub w pewien sposób zmodyfikowanego jest szansą na zademonstrowanie swoich poglądów, sympatii, antypatii, przynależności do konkretnej grupy osób itp.
9. **Inne formy wypoczynku i spędzania wolnego czasu** – posiadanie auta umożliwia sprawną realizację nietypowych sposobów spędzania wolnego czasu. Auto stanowi alternatywę dla tradycyjnie długotrwałych (np. pieszych) wypraw krajoznawczych. Temu trendowi sprzyjają liczne oddolne inicjatywy wspierane często przez lokalne władze samorządowe promujące kompleksowe tematyczne lub regionalne oferty turystyczne (np. możliwość zwiedzenia wielu zamków Dolnego Śląska w krótkim czasie, możliwość zgłębienia kultury konkretnego zakątka w Polsce, wyprawy kulinarne itp.).

- 10. Przechowywanie wartości** – auto jest zwykle na liście najbardziej wartościowych rzeczy należących do obywateli (zazwyczaj tuż po mieszkaniu/domu). Mając na uwadze dobrze rozbudowany rynek wtórny aut i łatwość zbycia pojazdu, stanowi to dość wygodny sposób gromadzenia i w razie konieczności wykorzystania na bieżące potrzeby majątku, jakim jest auto.
- 11. Jazda autem jako subiektywnie odczuwana przyjemność** – wiele osób odczuwa przyjemność z prowadzenia aut. Jest to całkowicie subiektywne uczucie, jednak na tyle silne i powszechne, że wiele osób decyduje się na związanie swojego życia z samochodem poprzez pracę zawodową.
- 12. Dodatkowe źródło dochodów** – truizmem jest powiedzieć, że ludzie potrzebują zwykle więcej pieniędzy, niż mają obecnie. Jednak coraz częściej potrzeba ta jest na tyle silna, że ludzie decydują się na podjęcie dodatkowej pracy celem jej zaspokojenia np. w obliczu zwiększonych rat kredytu hipotecznego, narodzin dziecka, choroby w rodzinie itp. Posiadanie auta prywatnego to jeden z najprostszych sposobów na rozwiązanie takiego problemu w sposób szybki i jednocześnie elastyczny. W taki sposób możliwe jest dopasowanie nowego, dodatkowego zajęcia zarówno do normalnie wykonywanej pracy, jak i obowiązków pozazawodowych oraz przyjętego trybu życia (np. zegara biologicznego).
- 13. Możliwość realizacji zadań niemożliwych do wykonania przy wykorzystaniu alternatywnych rozwiązań** – czas spędzony na dojazdach nie musi być zmarnowany. Przeciwnie, w trakcie podróży możliwe jest np. korzystanie z audiobooków, podcastów itp. Jest to osiągalne zarówno w autach, jak i w komunikacji publicznej. Auta posiadają jednak unikalną cechę i stanowią naturalne rozwinięcie biura. Wewnątrz auta można

prowadzić wiele aktywności zawodowych i prywatnych w sposób nieskrępowany od rozmów telefonicznych, przez uczestnictwo w spotkaniach zdalnych (w tym szkoleniach i naradach), robienie notatek głosowych, dyskusje ze współpracownikami w sytuacji wspólnego powrotu z pracy. Tego rodzaju atutów nie posiadają alternatywne wobec aut środki komunikacji.

- 14. Zapewnienie faktycznej równości ludzi** – dotychczasowe argumenty, wybrane jedynie z dłuższej listy korzyści z posiadania auta prywatnego, dotyczyły konkretnych, indywidualnych osób i/lub ich najbliższych. Powszechna dostępność aut ma jednak bardzo wiele korzyści społecznych. Dotyczą one dobrobytu społecznego, ekonomii, dostępności produktów, usług, optymalnego wykorzystania szans itp. Jak się wydaje, jedną z ważniejszych z tej grupy korzyści jest nawiązujące do ustroju Rzeczypospolitej poczucie równości. **Dzięki dostępności aut niemal wszyscy obywatele mogą mieć równy dostęp do najważniejszych korzyści oferowanych im przez własny (i nie tylko) kraj. Niezależnie od poziomu zamożności, statusu społecznego, osobistej historii itp. dzięki prywatnym autom wszyscy obywatele mogą mieć dostęp do tych samych korzyści wynikających z życia.**

POWSZECHNA DOSTĘPNOŚĆ AUT MA BARDZO WIELE KORZYŚCI SPOŁECZNYCH. DOTYCZĄ ONE DOBROBYTU SPOŁECZNEGO, EKONOMII, DOSTĘPNOŚCI PRODUKTÓW, USŁUG ITP.

Fakt, że mniej zamożni obywatele podobnie jak wszyscy pozostali mogą zwiedzić ten sam park narodowy, zabytek, uczestniczyć w koncercie, pokazie, widowisku, paradzie wojskowej itp. także w odległej i trudno dostępnej lokalizacji ma wielkie znaczenie dla społeczności. Dotyczy to zarówno społeczności narodowej, jak też węższych grup ludzi dzielących wspólne pasje, zainteresowania, przebyte choroby i inne doświadczenia pozytywne lub negatywne. Oczywiście obywatele zamożni mogą wybierać z szerszej palety dodatkowych usług (np. hotelowych, gastronomicznych).

Mogą pozyskać „lepsze” miejsca na koncercie itp. Nie zmienia to jednak faktu, że bariera wejścia do tego rodzaju atrakcji jest zwykle niska, gdy większość obywateli dysponuje autami. Różnice pomiędzy obywatelami są często widoczne. Są one jednak mniej istotne niż rozwiązanie alternatywne, czyli odcięcie mniej zamożnych od rozmaitych możliwości całkowicie lub utrudnienie im uczestnictwa.

Takie utrudnienia są możliwe do wprowadzenia. Można to zrobić np. poprzez zakaz posiadania auta lub podobne w skutkach działania np. ograniczanie ruchu aut o pewnych charakterystykach (zwykle starszych) lub uniemożliwianie posiadania samochodów poprzez sztuczne bariery fizyczne (np. likwidacja miejsc parkingowych) lub ekonomiczne (np. stosowanie opłat za korzystanie z parkingów). Działania polegające na utrudnianiu obywatelom dostępu do aut należy traktować jako dyskryminowanie mniej zamożnych, a zwykle najbardziej ubogich obywateli Polski. Stanowi to bezpośrednio lub pośrednio pogwałcenie nie tylko obowiązującego w Polsce prawa, ale także przyjętych przez Rzeczpospolitą zobowiązań do przestrzegania podstawowych praw człowieka (II generacja praw człowieka).

Wyjaśnienia motywacji obywateli do posiadania aut dostarczają niemal wszystkie kluczowe teorie motywacji¹¹. Dla przykładu można wskazać jedną z najbardziej popularnych koncepcji autorstwa A. Masłowa¹² na bazie sięgających starożytności koncepcji motywacji wynikających z potrzeb ludzi. Oczywiście potrzeby ludzi są silnie zindywidualizowane, a nawet te same kategorie i motywy mogą być rozumiane i oceniane przez różne osoby w sposób skrajnie odmienny. Występują

jednak pewne prawidłowości. Zgodnie z teorią potrzeb A. Masłowa wskazać można następujące kategorie potrzeb (rozpoczynając od najbardziej podstawowych):

1. Fizjologiczne.
2. Bezpieczeństwa.
3. Przynależności.
4. Szacunku i uznania.
5. Samorealizacji.

Jak widać z poprzedniego zastosowania, posiadanie auta może być warunkiem koniecznym do spełnienia niektórych spośród tych potrzeb (np. bezpieczeństwo bliskich i osobiste przy konieczności ewakuacji z miejsc zagrożonych wojną lub katastrofami naturalnymi). W innych przypadkach posiadanie auta może nie być warunkiem koniecznym dla ich spełnienia, ale jest albo czynnikiem ułatwiającym to zadanie, albo pozwalającym na zaspokojenie potrzeb na wszystkich poziomach „piramidy” Masłowa.

Szeroka oferta aut jako odpowiedź na różne potrzeby i możliwości

Oferta aut w Polsce jest niezwykle rozbudowana a na skutek ekspansji azjatyckiego (zwłaszcza chińskiego, tj. największego na świecie) przemysłu motoryzacyjnego wkrótce będzie jeszcze większa. Nie jest to przypadek. Oczekiwania ludzi w zakresie posiadanych aut są bardzo zróżnicowane. Oczywiście są ograniczenia wynikające z majątności, wielkości auta i jego specyficznej funkcjonalności (w tym bezpieczeństwa pasażerów) czy bardzo modne obecnie głównie w Europie względy „ekologiczne”¹³.

¹¹ Szerzej w: Z. Sekuła, *Motywowanie do pracy. Teorie i Instrumenty*, PWE, Warszawa 2008; St. Borkowska, *Skuteczne strategie wynagradzania – tworzenie i zastosowanie*, Wolter Kluwers, Warszawa 2012.

¹² Szerzej w: A. Masłowski, *Motywacja i osobowość*, PWN, Warszawa 2009.

¹³ Określenie „ekologiczne” nieustannie zmienia swoje znaczenie pod wpływem zarówno odkryć naukowych, jak i (w większym stopniu) propagandzie, działaniom marketingowym i lobbystycznym, zatem mając na uwadze dotychczasowe zmiany w definiowaniu tego pojęcia, można przypuszczać z prawdopodobieństwem granicznym z pewnością, że rozwiązania, które w chwili przygotowywania tego tekstu uważane są za „ekologiczne”, wkrótce staną się „nieekologiczne”, a następnie cała koncepcja „ekologiczności” zostanie zarzucona tak samo jak miało to miejsce w przypadku innych „modnych” rozwiązań wywodzących się z bezsprzecznie słusznej koncepcji dbałości o Ziemię jako rodzimą planetę gatunku *homo sapiens*.

Wartość samochodu jako środka transportu spada, ale wartość całkowita rośnie w odpowiedzi na stale zwiększające się możliwości dążenia do szczęścia. Jak się wydaje, opinia: „dzisiaj jedynie 50 proc. ceny nowego pojazdu płacone jest za jego funkcję transportową”¹⁴ znacząco przeszacowuje wartość transportową aut i nie obejmuje wartości zarówno ściśle ekonomicznych (np. nowe możliwości kariery zawodowej), jak i emocjonalnych (np. poczucie bezpieczeństwa).

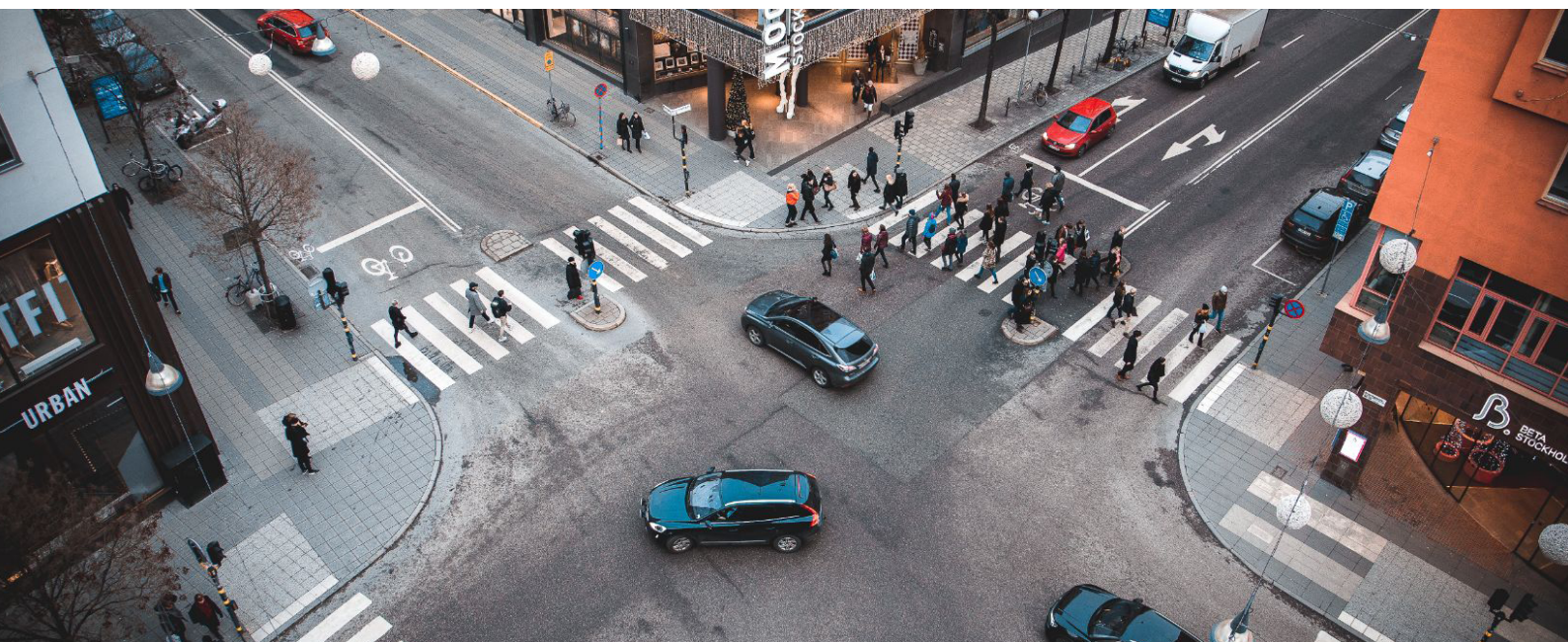
Ludzi można skutecznie zachęcić do korzystania z alternatywnych wobec aut środków komunikacji. Może to doprowadzić do zmniejszenia zakresu wykorzystywania samochodów. Nie sposób ich jednak całkowicie zniechęcić do posiadania aut, gdyż żadna z dostępnych opcji nie stanowi dobrego substytutu wszystkich korzyści, jakie daje posiadanie własnego auta.

Próby ograniczania dostępu ludzi do prywatnych aut to nie tylko ograniczanie ich osobistej wolności. To także narażanie ich na niebezpieczeństwa dla zdrowia i życia oraz ograniczanie komfortu życia. Przede wszystkim jest to jednak strata dla całej społeczności w postaci zmniejszania produktywności, ograniczanie możliwości rozwoju kariery i w konsekwencji ograniczanie PKB kraju,

czyli w przypadku Polski spowolnienie w niwelowaniu luki rozwojowej pomiędzy naszym krajem i najlepiej rozwiniętymi krajami świata. **Mając na uwadze specyfikę konstruowania budżetu samorządów i źródeł ich finansowania, w znaczącej mierze dzięki podatkom PIT, usuwanie aut z przestrzeni miast to działania na rzecz ograniczania wpływów do budżetu konkretnych samorządów. W konsekwencji jest to działanie na rzecz spadku jakości i dostępności kluczowych dla życia obywateli usług publicznych.**

Samochody ukształtowały na całym świecie całkowicie nowy model życia. Jest on oparty na stale zwiększającym się wyborze i jest dokładnym przeciwieństwem stylu życia powszechnego w Polsce jeszcze przed 150 laty i niestety nadal praktykowanego w wielu miejscach świata. Warto przypomnieć, że nawet po zniesieniu pańszczyzny i przywiązania większości Polaków do ziemi, z mocy prawa bardzo wiele osób przeżywało całe życie, oddalając się od własnego domu zaledwie na kilka lub kilkanaście kilometrów. Powodem tego stanu rzeczy był brak praktycznej możliwości sprawnego przemieszczania się. Samochody rozwiązały ten problem, dając ogromną paletę możliwości łatwego łączenia skrajnych możliwości. Dzięki autom każdy może łączyć np. korzystanie z uroków prowincji i atrakcji wielkiego miasta w niemal dowolnych proporcjach odpowiednich do potrzeb konkretnych obywateli i ich rodzin.

¹⁴ E. Tengstrom Bilismen Kris, *En bok om bilen mannishen samhalet och miljon*, Rab en & Sjoorgen, Stockholm 1991, za: C. Szczepaniak, E. Menes, *Socjologiczne implikacje optymalizacji konstrukcyjnej samochodu osobowego*, „Archiwum Motoryzacji”, 3/1998, s. 113–122.





Auta a bezpieczeństwo

- **Bezpieczeństwo w ruchu drogowym jest ważnym zagadnieniem w Polsce. Szczęśliwie od lat obserwujemy pozytywne trendy.**
- **Działania na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa są często prowadzone w oparciu o przypuszczenia i założenia, fakty są często pomijane, co prowadzić może do zwiększania zagrożenia, a nie jego eliminacji.**
- **Służby ratunkowe 25 razy częściej podejmują interwencje w domach pacjentów niż w wypadkach drogowych – utrudnienia fizyczne w normalnym prowadzeniu auta (słupki, zwężenie itp.) ograniczają skuteczność działania służb ratunkowych.**

Czym jest bezpieczeństwo?

Bezpieczeństwo danego podmiotu to ta dziedzina jego aktywności, której treścią jest zapewnianie możliwości przetrwania (egzystencji) i swobody realizacji własnych interesów w niebezpiecznym środowisku, w szczególności poprzez wykorzystywanie szans (okoliczności sprzyjających), stawianie czoła wyzwaniom, redukcja ryzyka oraz przeciwdziałanie (zapobieganie i przeciwstawianie się) wszelkiego rodzaju zagrożeniom dla podmiotu i jego interesów¹⁵.

Zapewnienie bezpieczeństwa polega na zbliżeniu się do stanu 100 proc. pewności przetrwania. Zdobywanie tego celu nie jest możliwe, a dążenie do stanu pełnego, stuprocentowego bezpieczeństwa jest nie tylko nierealne, ale także potencjalnie szkodliwe, bo z niepewności wynikają nie tylko zagrożenia, ale także szanse. Sytuacje zagrożenia są jednym ze źródeł postępu i czujności, której brak sam w sobie jest źródłem zagrożenia. **W przypadku użytkowania aut oznacza to, że dążenie do minimalizacji szkodliwych skutków wykorzystania aut jest słuszne. Przekonywanie obywateli, że należy dążyć do pełnego bezpieczeństwa wynikającego z jednego źródła, jest szkodliwe, bo zwiększa ryzyka w innych obszarach.** A jednak działaniom rugującym samochody często towarzyszy taka retoryka – i często kończą się one sukcesem.

Zapewnienie bezpieczeństwa to przede wszystkim poszukiwanie optimum. Przesada jest szkodliwa. Wiele eksperymentów prowadzonych na świecie dowiodło przykładowo, że duża liczba znaków raczej rozprasza kierowców i eliminuje zdolność logicznego myślenia. Z kolei stosowanie nieuzasadnionych ograniczeń prędkości prowadzi nie tyle do faktycznego jej ograniczenia, ile do powszechnego lekceważenia ograniczeń zarówno w miejscach, w których nie jest to uzasadnione,

¹⁵ S. Koziej, *Bezpieczeństwo: istota, podstawowe kategorie i historyczna ewolucja*, „Bezpieczeństwo Narodowe”, II, 2011.

jak i w miejscach, gdzie faktycznie występuje konieczność ograniczenia. To samo dotyczy stosowania nadmiaru prawa i jego zbytnej sztywności. Prawidłowość tę odkryli już starożytni i wydaje się bezdyskusyjna.

Brak konfliktu indywidualnego i grupowego

Bezpieczeństwo może mieć wymiar zarówno indywidualny, jak i grupowy, a w tym narodowy/państwowy. W przypadku bezpieczeństwa indywidualnego mamy do czynienia z potencjalnymi problemami dotyczącymi zdrowia i życia uczestników ruchu zarówno kierowców, jak i innych osób w tym przede wszystkim pieszych. W tym miejscu warto wskazać, że nie istnieje możliwość, aby istniał realny konflikt pomiędzy kierowcami i pieszymi. Poza oczywistymi względami etycznymi wynikającymi z faktu ponoszenia odpowiedzialności nie tylko formalno-prawnej, ale także moralnej przez sprawców potencjalnych zagrożeń, konieczne jest podkreślenie, że **nie każdy pieszy jest kierowcą** (choć bezsprzecznie ogromna większość z nich ma wśród krewnych i znajomych osoby kierujące autami), ale **każdy kierowca jest pieszym**.

W przypadku bezpieczeństwa grupowego należy uwzględnić przede wszystkim interesy ogółu obywateli.

Zagadnieniem bezpieczeństwa grupowego są zatem takie zagadnienia, jak m.in.:

1. Szybki **dojazd karetek pogotowia** do poszkodowanych.
2. Szybki **dojazd pojazdów bojowych straży pożarnej**.
3. Szybki **dojazd radiowozów policyjnych**.
4. Szybka i sprawna **ewakuacja mieszkańców**.

Obserwując działania miast w Polsce (zwłaszcza największych miast) tego rodzaju uwarunkowania wydają się być całkowicie lekceważone. Efektem tego stanu rzeczy jest prowadzenie działań

na rzecz fizycznego wymuszenia ograniczania prędkości (zamiast innych, alternatywnych rozwiązań np. edukacyjnych). Konsekwencją może być wydłużenie się czasu dojazdu karetek, straży pożarnej i policji na miejsce wystąpienia problemu. Jak to ujął kierownik odpowiedzialny za pracę karetek pogotowia w jednym z dużych miast w Polsce: (...) *Jestem po rozmowach z kierownikami ambulansów, którzy zgodnie potwierdzają, że każde zwężenie ulic spowoduje utrudnienie i wydłuży czas dojazdu do pacjenta...*

Brak spójności działania administracji

Przepisy prawa stanowią, że: „Wojewoda podejmuje działania organizacyjne zmierzające do zapewnienia następujących parametrów czasu dotarcia na miejsce zdarzenia dla zespołu ratownictwa medycznego od chwili przyjęcia zgłoszenia przez dyspozytora medycznego:

- 1) mediana czasu dotarcia – w skali każdego miesiąca – jest nie większa niż 8 minut w mieście powyżej 10 tysięcy mieszkańców i 15 minut poza miastem powyżej 10 tysięcy mieszkańców¹⁶. Z zestawienia tego przepisu z faktami dotyczącymi działań w wielu polskich miastach wynika jednoznacznie, że **działania podejmowane przez urzędników samorządowych polegające na zwężaniu ulic, budowie szukan i wykorzystaniu innych sposobów na fizyczne spowolnienie ruchu aut, stoją w sprzeczności z działaniami, które zobowiązani są realizować urzędnicy administracji rządowej**.

Z niekompletnych jeszcze informacji wynika, że największe miasta nie są przygotowane do ewentualnej ewakuacji i liczą na to, że obywatele zdołają się ewakuować we własnym zakresie. Ten stan rzeczy motywowany jest zmianami prawa oraz brakiem danych, które – jak twierdzą urzędnicy samorządowi – powinny być dostarczone przez administrację rządową. Niestety, to wyjaśnienie nie daje obrazu tego, w jaki sposób obywatele mają

¹⁶ Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym Art. 24.1.

dokonać „samoewakuacji” wobec jasnej polityki miast zmierzających do pozbawienia ich możliwości wykorzystania najkorzystniejszych urządzeń ewakuacyjnych, jakimi są prywatne auta. Wiadomo jedynie, że nie można liczyć na zorganizowany przez władze lokalne system ewakuacyjnych rozwiązań transportowych, a regulować problemy mają „doraźne decyzje”.

Realne zagrożenia wynikające z użytkowania aut i inne niebezpieczeństwa

Prawdopodobnie przyczyną lekceważenia niewidocznych na pierwszy rzut oka skutków podejmowanych działań jest dawno już zidentyfikowana koncentracja ludzi na łatwo dostrzegalnych potencjalnych korzyściach¹⁷. Czy jednak rzeczywiście bezpośrednie zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi wynikające z wykorzystania aut są poważne?

Niepodważalnie problem wypadków drogowych jest istotny.

W 2023 roku w Polsce było o 7 proc. mniej wypadków niż roku poprzednim i jest to utrwalenie pozytywnej tendencji, ale nadal łączna liczba wypadków przekracza 20 000 rocznie. W wypadkach tych zginęło ponad 1 600 osób, a niemal 23 000 osób odniosło rany¹⁸. Od lat obserwujemy pozytywną tendencję wskazującą na malejącą liczbę wypadków, co pozwala mieć nadzieję na dalszą poprawę. Raporty policyjne są w tej sprawie jednoznaczne. W 2013 roku odnotowano prawie 36 000 wypadków. Przez 11 lat ich liczba konsekwentnie spadała. Pomimo drobnych wahań możemy mówić o wyraźnie widocznym trendzie¹⁹. Nie można

NIE MOŻNA LICZYĆ NA ZORGANIZOWANY PRZEZ WŁADZE LOKALNE SYSTÉM EWAKUACYJNYCH ROZWIĄZAŃ TRANSPORTOWYCH, A REGULOWAĆ PROBLEMY MAJĄ „DORAŻNE DECYZJE”.

zatem powiedzieć, że prowadzone działania w postaci np. zężenia ulic odgrywają kluczową rolę. Jest to bowiem trend widoczny od lat, a obecne wyniki są zaledwie przedłużeniem tej dobrej tendencji.

Nie jest to jednak problem, który można zlekceważyć, zwłaszcza że policyjne statystyki jednoznacznie wskazują, że wypadki te są dziełem człowieka.

Śmierć lub zranienie człowieka w wypadku drogowym to wielka tragedia, która koncentruje uwagę mediów i sprzyja propagandzie. Tymczasem ze statystyk GUS wynika, że interwencje (wyjazdy/wyloty) zespołów ratownictwa medycznego według miejsc zdarzenia wskazują, że **wypadki związane z ruchem ulicznym i drogowym to 3 proc. wszystkich interwencji ratowników, zaś interwencje w domu pacjentów to aż 78 proc.**²⁰

Oznacza to, że „cichych”, niespektakularnych interwencji medyków odnotowujemy w Polsce ponad 25 razy więcej niż tragedii występujących publicznie. Jednocześnie to wypadki drogowe są nagłaśniane kosztem innych zagrożeń, co tworzy niepełne wyobrażenie na temat rzeczywistych zagrożeń dla życia i zdrowia obywateli.

Ochrona środowiska

Problem ochrony środowiska jest ważnym wyzwaniem. Nie jest to temat nowy, a o skali jego znaczenia świadczy umieszczenie w art. 5 Konstytucji RP następującego zapisu: „**Rzeczpospolita**

¹⁷ Szerzej w: F. Bastiat, *Co widać a czego nie widać*, Prohibita 2020.

¹⁸ M. Kalisz, *Bezpieczeństwo na polskich drogach – wstępne dane za 2023*, <https://jedz-bezpiecznie.pl/bezpieczenstwo-na-polskich-drogach-wstepne-dane-za-2023-20240103>, [dostęp: styczeń/luty 2024 r.].

¹⁹ Szerzej w: *Wypadki drogowe w Polsce w 2022 roku*, Komenda Główna Policji Warszawa 2023.

²⁰ *Pomoc doraźna i ratownictwo medyczne w 2022 roku*, GUS 2023.

Polska (...) zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”²¹.

Powyższy zapis oraz wiele innych praw niższego rzędu stanowią podstawę do prowadzenia działań mających na celu ograniczenie ruchu aut, ich dostępności oraz motywowania obywateli do ograniczania wykorzystania aut. Merytorycznie jest to uzasadniane „powszechnie znanymi faktami na temat szkodliwości aut”.

Zasadniczy problem polega na tym, że owe „merytoryczne” uzasadnienia w najlepszym przypadku nie są w pełni prawdziwe, a w najgorszym całkowicie mijają się z prawdą. Mówiąc wprost, **udział samochodów w pogarszaniu się jakości powietrza w miastach jest albo znacząco przesadzony, albo nawet całkowicie nieprawdziwy.**

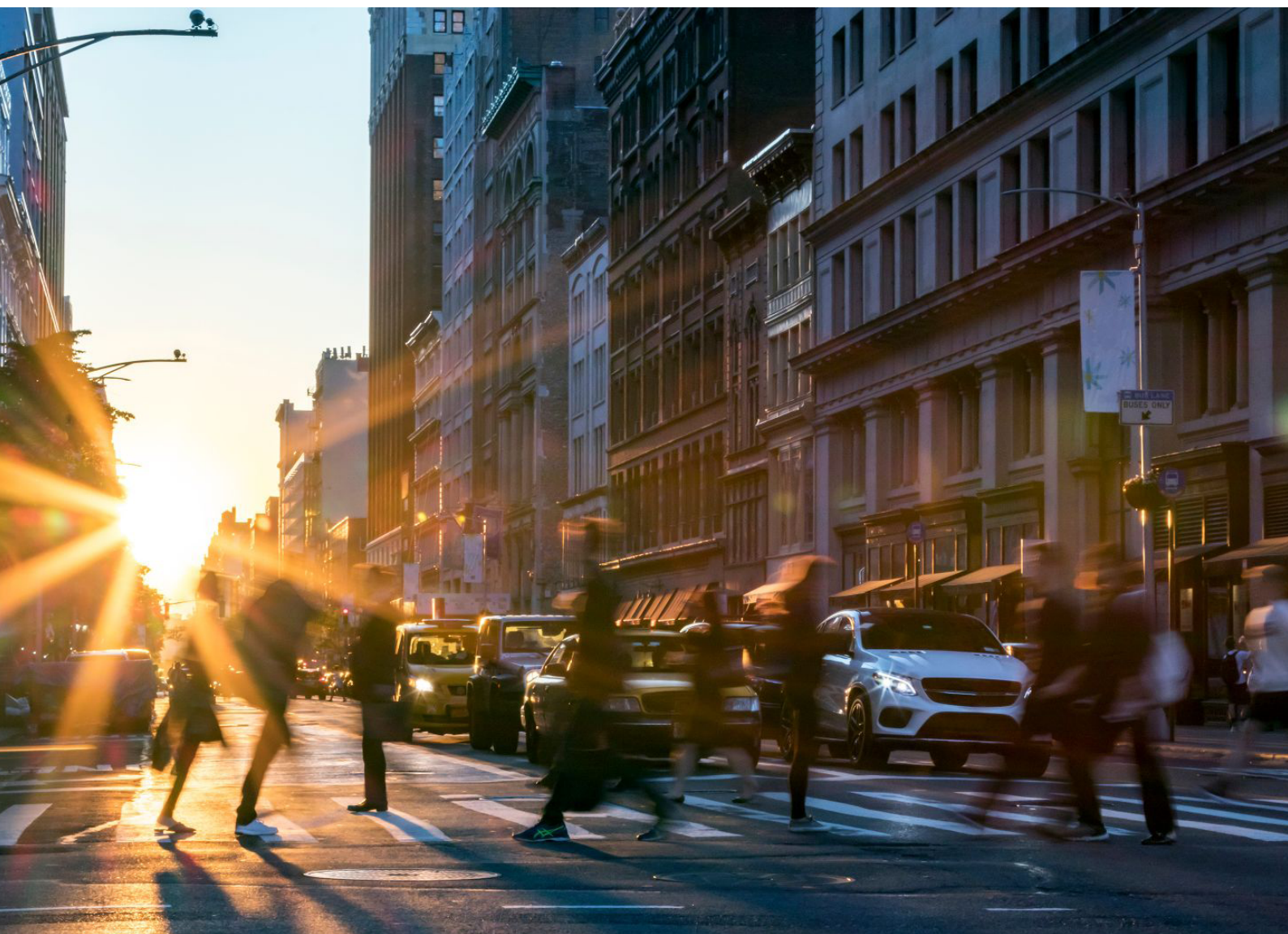
W trakcie lockdownu ruch aut osobowych spadł w szczytowym momencie nawet o 80 proc.

w porównaniu z analogicznymi okresami lat ubiegłych. Poziomy zanieczyszczenia pyłami zawieszonymi PM10 i PM2,5 oraz tlenkiem węgla pozostały na niezmiennym poziomie w granicach błędu pomiaru.

Porównując marzec z roku lockdownu z marcem 2022 r. (str. 31) dzięki badaniom NASA jasno widać, że średni poziom zanieczyszczenia NO2 na terenie naszego kraju był wyższy w czasie, gdy większość Polaków pozostawała w domach i nie korzystała z aut. Przypomnijmy, Polacy nie mogli opuszczać domów bez „istotnego powodu”.

Głównym wyjaśnieniem gorszej jakości powietrza w miastach w Polsce jest zimno, a dokładniej sposób, w jaki Polacy rozwiązują problem ogrzewania swoich domów. **Zakaz używania aut NIE przyniesie poprawy.** Jedynym skutecznym rozwiązaniem jest modernizacja systemów ogrzewania.

²¹ Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. 1997 Nr 78, poz. 482).





Łatwo wymierne korzyści z posiadania aut – czas to pieniądz?

- **Wykorzystanie auta może prowadzić do oszczędności około 50 proc. czasu na dojazd.**
- **Pracujący Polak rocznie zużywa na dojazdy czas o wartości 8 tys. złotych.**
- **Dojeżdżając do pracy autem, pracujący Polak wydaje ok. 4 tys. złotych.**
- **Pracujący Polacy używają aut nie dlatego, aby zaoszczędzić pieniądze, ale: ponieważ nie mają innych możliwości; ponieważ chcą zaoszczędzony czas poświęcić na inne aktywności (np. czas z rodziną) i czas ten ma dla nich większe znaczenie niż finansowy ekwiwalent związany z zaniechaniem użytkowania auta.**

Możliwości i ograniczenia badawcze

W tej części zostanie podjęta próba oszacowania wymiernych korzyści z posiadania aut prywatnych przez pracujących Polaków. W ostatnich latach pojawiło się wiele interesujących badań na temat oszczędności czasu wynikającego ze stosowania aut. Temat wzbudza także zaintereso-

wanie w związku z koniecznością zapewnienia pracownikom równowagi pomiędzy życiem prywatnym i życiem zawodowym²². Coraz większa grupa pracodawców zauważa także rosnące znaczenie dobrostanu²³ dla efektywności pracowników. Widzę także inne korzyści jak np.:

1. ograniczenie fluktuacji,
2. zwiększenie zaangażowania,
3. poprawa innowacyjności i kreatywności,
4. wzrost wartości organizacji poprzez rozbudowę jej pozytywnego wizerunku jako pracodawcy²⁴,
5. wzrost wartości organizacji jako wiarygodnego dostawcy produktów i usług, którego jakość i stabilność gwarantowana jest poprzez dysponowanie nie tylko kompetentnym, ale także stabilnym i silnie związanym z organizacją zespołem.

Rzeczywistość dostarcza niemal nieskończenie wielu potencjalnych kombinacji rozwiązań transportowych, sytuacji życiowej, potrzeb poszczególnych osób, a także zmian w sytuacji prywatnej i warunków zewnętrznych.

²² Szerzej w: St. Borkowska, *Równowaga między pracą a życiem pozazawodowym*, „Acta Universitatis Lodzianis. Folia Oeconomica”, nr 240/2010.

²³ Szerzej w: G. Bartkowiak, *Dobrostan pracowników, poziom „zdrowia organizacji” a ich zadowolenie z pracy i zaangażowanie w osiąganie celów organizacji*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu 2011.

²⁴ Szerzej w: U. Zajac-Pałdyna, *Employer branding po polsku*, Onepress Gliwice 2020.

Jak sugerują badania, wielu Polaków w sytuacji uciążliwych remontów rozważa zmianę pracy lub przynajmniej zmianę sposobu jej świadczenia. Dotyczy to także sytuacji, w której nowa praca lub metoda jej wykonywania są subiektywnie oceniane jako mniej korzystne.

Z tych przyczyn podjęto decyzję o bazowaniu na wartościach nie tylko szacowanych, ale także przeciętnych. Tego rodzaju wyliczenia mają wartość dla podejmowania decyzji globalnych dotyczących całego kraju, czy poszczególnych miast i aglomeracji. Mogą być też wartością referencyjną pozwalającą konkretnym osobom porównać własną sytuację do sytuacji „średniej” w kraju.

W obliczeniach nie wykorzystano innych niż czas kryteriów wyboru auta jako środka komunikacji. Mają one bowiem charakter wysoce subiektywny z jednej strony (np. przyjemność z jazdy autem lub obrzydzenie do komunikacji publicznej), a z drugiej strony często nie są realnym wyborem, ale koniecznością (np. na skutek braku komunikacji publicznej, jej bardzo niskiej jakości lub niedopasowania do potrzeb konkretnych osób). W tym miejscu należy zaznaczyć, że w rzeczywistości tego rodzaju argumenty w największym stopniu decydują o wykorzystaniu aut prywatnych w Polsce oraz o popularności ogłoszeń o pracę, w których pracodawcy oferują samochody służbowe jako jeden z elementów pakietu wynagradzania.

W załączniku (str. 31) do niniejszego opracowania przedstawiono pełną wersję tekstu i przyjętych założeń. Ma to na celu ułatwienie czytelnikom weryfikacji rzetelności obliczeń, ale przede wszystkim możliwość skonstruowania własnego modelu i samodzielnej odpowiedzi na pytanie: **czy opłaca mi się używać auta w komunikacji do i z pracy?**

Źródło danych

Przy przygotowywaniu wszelkich wyliczeń posłużono się całym szeregiem badań realizowanych w Polsce i na świecie. Dotyczy to zarówno badań ilościowych, jak i jakościowych, a także badań dobrych praktyk (studia przypadków – *case studies*) oraz obserwacji uczestniczących i konsultacji z osobami pracującymi.

Za najbardziej użyteczne badania uznano:

1. „Mobilność na co dzień”²⁵
2. „Polacy o dojazdach do pracy”²⁶
3. „Dojazdy Polaków do pracy”²⁷
4. *Commute survey*²⁸

Dodatkowo wykorzystano badania GUS, Eurostat, badania prowadzone przez wyspecjalizowane firmy i uczelnie wyższe w Polsce oraz badania prowadzone na zlecenie władz samorządowych w Polsce (np. badania prowadzone cyklicznie – „Barometr Warszawski”²⁹, badania prowadzone *ad hoc* np. dotyczące zmian opinii mieszkańców miasta po wprowadzeniu stref opłat za parkowanie bez konieczności świadczenia usług dozoru (SPPN) itp.). Badania te dotyczyły przede wszystkim wpływu dojazdów do pracy na inne obszary życia Polaków w bardzo szerokim zakresie np. dostępności do usług, stylu życia, możliwości realizacji kariery, elastyczności zarządzania, bezpieczeństwa fizycznego i zdrowotnego, edukacji, wychowania dzieci, potrzeb w zakresie świadczenia pracy itp. Co pozwoliło na uzyskanie nieco szerszego spojrzenia na badany problem.

Dla uzupełnienia przeanalizowano opinie i spostrzeżenia przeciwników i zwolenników wykorzystywania aut w miastach udostępniane w mediach społecznościowych: X (dawniej Twitter),

²⁵ K. Kowlaczuk, *Mobilność na co dzień*, CBOS BS/104/2012.

²⁶ *Polacy o dojazdach do pracy*, LeasingTeamGroup 2023.

²⁷ *Dojazdy Polaków do pracy*, Michael Page Polska, Stres: <https://www.michaelpage.pl/dla-mediow/tylko-23-polakow-odczuwa-stres-jezdzac-do-pracy-samochodem>, [dostęp: styczeń/luty 2024]; Wykorzystanie rowerów: <https://www.michaelpage.pl/dla-mediow/informacje-prasowe/polski-pracownik-latwiej-o-rownowage-na-rowerze-niz-w-samochodzie>, [dostęp: styczeń/luty 2024].

²⁸ *Transport i Commute*, Page Group 2023, <https://www.michaelpage.nl/en/news-insights/studies/transport-and-commute>, [dostęp: styczeń/luty 2024].

²⁹ *Warszawiacy oceniają życie w stolicy – Barometr Warszawski*, <https://um.warszawa.pl/waw/warszawa-w-liczbach/barometr-warszawski6>, [dostęp: styczeń/luty 2024].

Facebook, YouTube itp., co pozwala stwierdzić, że temat wykorzystywania samochodów jest bardzo popularny, budzi gorące dyskusje, kontrowersje, a nawet konflikty, zaś urzędnicy traktowani są wrogo przez obie strony sporu.

Oszacowano, że średnio dziennie pracujący Polak przeznaczą 41 minut (0,68 h) na dojazdy.

Jak się wydaje, wartość ta jest wartością zaniżoną.

W praktyce czas ten jest bardzo zróżnicowany i jest dłuższy w dużych miastach. Z tej przyczyny przyjęto na podstawie istniejących danych, że konieczne jest przyjęcie wartości korygującej dla dużych miast w postaci mnożnika w wymiarze 2.00.

Wobec zróżnicowania szacunkowych danych na temat osób pracujących korzystających z auta w dojazdach do pracy uznano konieczność przedstawienia trzech wariantów obliczeń dla następujących wartości:

1. Wariant 1 – 50 proc. poruszających się autem.
2. Wariant 2 – 60 proc. poruszających się autem.
3. Wariant 3 – 70 proc. poruszających się autem.

Powyższe założenie nie wyklucza oczywiście możliwości przeprowadzenia wyliczeń przy innych

założeniach dla konkretnej sytuacji. Duże miasta w Polsce charakteryzują się jednocześnie:

- wyższymi wynagrodzeniami niż w mniejszych miejscowościach,
- mniej przychylną dla kierowców polityką wobec przynajmniej niektórych kierowców (wysokie opłaty za parkowanie, zwężenia ulic, planowane zakazy wjazdu dla aut starszych itp.).

Z tych przyczyn przygotowano oprócz wyliczeń ogólnopolskich także wyliczenia dla wybranych dużych miast tj.:

1. Warszawy,
2. Krakowa,
3. Wrocławia.

Oczywiście podobne symulacje można przeprowadzić także dla innych miast i uwzględnić fakt, że rynek pracy dla nich dotyczy nie tylko ich miast centralnych, ale raczej całych aglomeracji.

Posiadane dane pozwalają oszacować, że **40–60 proc. podanego powyżej czasu to czas zaoszczędzony dzięki istnieniu aut prywatnych.**

Przy uwzględnieniu założeń wartość czasu zużywanego na dojazdy w złotych dla jednej osoby to:

	Miesięcznie	Rocznie	Całe życie zawodowe
Polska	687,90 zł	8 254,84 zł	277 362,54 zł
Warszawa	1 585,32 zł	19 023,80 zł	639 199,51 zł
Kraków	1 666,93 zł	20 003,18 zł	627 106,93 zł
Wrocław	1 553,39 zł	18 640,65 zł	626 325,84 zł

Źródło: Opracowanie własne

Przy uwzględnieniu założeń wartość czasu zużywanego na dojazdy w złotych dla wszystkich pracujących to:

	Miesięcznie	Rocznie	Całe życie zawodowe
Wariant 1	5 847 176 562,50 zł	70 166 118 750,00 zł	2 357 581 590 000,00 zł
Wariant 2	7 016 611 875,00 zł	84 199 342 500,00 zł	2 829 097 908 000,00 zł
Wariant 3	8 186 047 187, 50 zł	98 232 566 250,00 zł	3 300 614 226 000,00 zł

Źródło: Opracowanie własne



Powyższe wartości:

1. Uwzględniają jedynie wykorzystanie aut do podróży do i z pracy (bez użytku prywatnego – niezwiązanego z życiem zawodowym),
2. Nie uwzględniają kosztu wykorzystania pojazdu.

Po uwzględnieniu tych założeń koszt użytkowania auta do celów służbowych przez przeciętnego Polaka wynosi odpowiednio:

1. Dziennie – 17,25 zł
2. Miesięcznie – 362,25 zł
3. Rocznie – 4 347 5 zł
4. Przez całe życie – 146 059,20 zł

Dzięki temu zabiegowi można oszacować korzyść netto dla przeciętnego pracującego Polaka z posiadania auta wykorzystywanego do podróży służbowych:

1. Dziennie – 15,51 zł,
2. Miesięcznie – 325,65 zł,
3. Rocznie – 3 907,84 zł,
4. Przez całe życie – 131 303,34 zł

Zestawiając korzyści finansowe netto wynikające z zastosowania aut do podróży do i z pracy dla przeciętnego pracującego Polaka z szacunkami dotyczącymi **oszczędności czasu dzięki samochodom można dojść do wniosku, że oszczędność czasu i możliwość przeznaczenia go na sprawy prywatne jak rodzina, czy hobby stanowi jeden z głównych argumentów na rzecz posiadania i użytkowania aut przez pracujących Polaków**. Stanowi to pewnego rodzaju potwierdzenie wyników prowadzonych badań na te-

mat kluczowych wartości w życiu Polaków. Wynika z nich, że najważniejszą wartością dla obywateli Polski jest rodzina³⁰.

Dodatkowo przeprowadzone szacunki wskazują, że podróże do pracy nie w pełni uzasadniają ponoszenie wydatków na auta wyłącznie z powodów zawodowych. Pomijając sytuację, w których posiadanie auta prywatnego jest konieczne, aby w ogóle podjąć pracę lub podjąć pracę maksymalnie zbliżoną do pożądaną, wykonane szacunki sugerują, że decydującymi argumentami o zakupie auta prywatnego są wyzwania związane z życiem pozazawodowym.

Jak się wydaje dwa główne powody posiadania aut przez pracujących Polaków to:

1. **Brak innego wyjścia – ma to miejsce, gdy władze lokalne nie zapewniają odpowiednich alternatyw w postaci komunikacji publicznej,**
2. **Konieczność oszczędności czasu wynikająca z posiadania rodziny, przyjaciół, hobby.**

Z tej przyczyny próby ograniczenia pracującym Polakom możliwości korzystania z aut muszą być interpretowane jako:

1. Ograniczanie możliwości zarabkowania i wykonywania pracy zgodnie z potrzebami i potencjałem,
2. Utrudnianie obywatelom prowadzenia satysfakcjonującego życia prywatnego i blokowanie ich możliwości osiągnięcia szczęścia.

Takie działania są w sposób oczywisty nie tyle niezgodne z polskim i międzynarodowym prawem, ile stanowią zaprzeczenie tych praw.

³⁰ System wartości Polaków w 2019 roku, CBOS 2/2020, <https://www.cbos.pl/PL/publikacje/news/2020/02/newsletter.php>, [dostęp: luty 2024].



Zakończenie i dodatkowe ustalenia (kierunki badań i analiz)

Auta w Polsce nie mają statusu dobra luksusowego. Ważną jednak przyczyną oporu wobec polityki utrudniania posiadania aut obywatelom są negatywne doświadczenia z przeszłości.

W Polsce wokół aut narosło bardzo wiele nieporozumień, półprawd i kłamstw. Na politykę transportową w miastach wydaje się co roku dziesiątki lub nawet więcej miliardów złotych. Podobną wartość ma czas pracy Polaków zużywany na dojazd do pracy. Decyzje zarówno globalne, jak i lokalne oraz indywidualne podejmowane są w oparciu o przypuszczenia, przesady, niesprawdzone modele i nieadekwatne przykłady z innych krajów. Likwidacja zagrożeń jednego rodzaju może powodować nowe zagrożenia w innych obszarach. Prowadzona polityka miast wobec mieszkańców posiadających auta ma na nich duży i negatywny wpływ.

Celem niniejszego opracowania była próba zebrania kluczowych informacji na temat roli aut w życiu Polaków. Ograniczono się do pracujących Polaków, ale wydaje się, że główne wnioski są podobne niezależnie od tego czy analizujemy sytuację pracujących Polaków, czy Polaków na emeryturach. Nie wydaje się istotne rozróżnienie na tych Polaków, którzy jadą autem, aby punktualnie odebrać dzieci z przedszkola, czy też tych, którzy jadą autem w celu przewiezienia wnuka ze szkoły na dodatkowe zajęcia, czy trening.

Przeprowadzone analizy oparte są na pewnych założeniach. Były one oparte na prowadzonych badaniach. Wynika z nich, że oszczędności w wymiarze finansowym podobnie jak wygoda nie są najważniejszymi kryteriami podejmowania decyzji o wykorzystaniu aut. Zdecydowanie ważniejsza wydaje się możliwość użycia zaoszczędzonego dzięki autom czasu na zadania pozazawodowe o najwyższym priorytecie, a w tym życie rodzinne.

Oczywiście w konkretnych przypadkach przedstawione wyliczenia mogą nie być prawidłowe. Dlatego transparentnie przedstawiono sposób myślenia przy wyliczeniach.

Zachęcamy także do zapoznania się z poniższymi informacjami uzupełniającymi uzyskanymi ze źródeł wskazanych wcześniej, które przynajmniej częściowo wyjaśniają, dlaczego Polacy tak dużą rolę przywiązują do możliwości posiadania i wykorzystania aut:

1. 66 proc. Polaków preferuje transport prywatny;
2. 53 proc. Polaków wybiera auto do codziennych podróży, deklarując, że jest to najszybszy środek transportu;
3. 43 proc. deklaruje, że nie ma dostępu do wystarczająco dobrej komunikacji publicznej;
4. 44 proc. Polaków ceni auta za niezależność – możliwość prowadzenia satysfakcjonującego życia towarzyskiego, rodzinnego;



- korzystania z oferty miast i łączenia tego z pracą zawodową;
5. Zaledwie 23 proc. Polaków odczuwa stres w związku z transportem do i z pracy;
 6. Najmniej osób stresuje się, jadąc autem;
 7. Za 80 proc. stresu kierowców odpowiadają korki;
 8. **Polacy chętniej korzystają z aut, gdy mają dzieci;**
 9. **Kobiety chętniej korzystają z aut niż mężczyźni;**
 10. Transport publiczny jest preferowany, gdy pracownik ma do pracy relatywnie blisko;
 11. W wyborze mieszkania dużą rolę odgrywa bliskość do miejsca pracy (uwzględnienie tego kryterium znajduje się na szczycie zalecanych kryteriów wyboru miejsca do życia);
 12. Dla 81 proc. Polaków dojazd do miejsca pracy ma kluczowe znaczenie przy przyjęciu bądź odrzuceniu oferty pracy;
 13. **77 proc. Polaków przędzej zmieni pracę niż miejsce zamieszkania;**
 14. Ponad połowa Polaków rozważa zmianę pracodawcy w sytuacji nagłego pogorszenia się warunków dotarcia do miejsca pracy (długotrwały remont, zmiana częstotliwości kursowania autobusu);
 15. 1/5 Polaków deklaruje zmianę pracy „bez wahania” w sytuacji nagłego pogorszenia się warunków dojazdu do pracy;
 16. Odległości od miejsca pracy a środek komunikacji;
 - poniżej kilometra (6,4 proc. Polaków) – spacer,
 - 1–5 kilometrów (13,6 proc. Polaków) – komunikacja/auto lub rower/hulajnoga/spacer (w sezonie),
 - 5–10 kilometrów (27 proc. Polaków) – auto, komunikacja (gdy sprawna), ewentualnie rower/hulajnoga (w sezonie),
 - 10–20 kilometrów (25,6 proc. Polaków) – auto, komunikacja (gdy sprawna),
 - powyżej 20 kilometrów – auto, ewentualnie komunikacja (gdy sprawna – rzadki przypadek);
 17. 20 proc. Polaków deklaruje elastyczność w wykorzystaniu środków transportu w zależności od pogody, dodatkowych zadań itp.;
 18. Wyzwaniem jest przekonanie pracujących do wspólnego wykorzystania aut (*car pooling*);
 19. **Pracujący mniej czasu spędzają na aktywnościach pozazawodowych niż niepracujący, co wynika z braku czasu i powoduje konieczność jego oszczędzania przy wykorzystaniu wszelkich możliwości, z których najważniejszą jest możliwość redukcji czasu pracy na dojazdy;**
 20. Auta i komunikacja publiczna mogą być nazywane całorocznymi urządzeniami transportowymi, zaś rowery³¹, hulajnogi³², motocykle, skutery itp. to pojazdy sezonowe. Kształtuje to realny obraz substytucji rozwiązań transportowych, a w tym absurdalność przeznaczania miliardów złotych na budowę „rozwiązania alternatywnego”, które nie ma najmniejszych szans na bycie substytutem dla czegokolwiek, a w tym w szczególności dla samochodów osobowych.
- Przedstawione fakty i szacunki jednoznacznie

³¹ Tzw. „rowery miejskie” zwykle mają przerwy w świadczeniu usług w okresie zimowym na mocy decyzji władz samorządowych.

³² Hulajnogi miejskie dostarczane przez prywatnych operatorów bywają dostępne zimą, jednak zainteresowanie ich wykorzystaniem jest zauważalnie mniejsze.

Rekomendacje

Przedstawione fakty i szacunki jednoznacznie wskazują, że przyjęta polityka w wielu polskich miastach nie jest i nie może być skuteczna. W ciągu ostatnich kilkunastu lat wydano na ograniczenia w poruszaniu się autami miliardy złotych. Kolejne, podobne co do wielkości kwoty przeznaczono na rzekomo alternatywne metody poruszania się po mieście (np. ścieżki rowerowe).

W dyskursie publicznym funkcjonują nierzetelne dane. Natomiast proobywatelskie metody ustalania pożądanego kierunku zmian takie jak konsultacje społeczne lub budżet obywatelski używane są w sposób ośmieszający idee udziału mieszkańców w decydowaniu o przyszłości swoich małych ojczyzn.

W tej sytuacji konieczna jest całkowita zmiana sposobu prowadzenia polityki transportowej. Należy oprzeć ją o rzetelną wiedzę z zakresu techniki, medycyny, bezpieczeństwa i ekono-

mii, a nie o pomysły, które pochodzą często od niewielkiej grupki aktywistów, nieposiadających odpowiednich kompetencji do ich formułowania.

Polskie duże miasta dysponują wysokiej klasy ekspertami w wymienionych wyżej dziedzinach, a na ich terenie znajdują się także poważne specjalizujące się w nich instytucje naukowe. Wyzwania, przed którymi stoją polskie miasta, jak i Polska, są niebagatelne. W kwestiach związanych z transportem jako dotyczących wszystkich obywateli należy szczególnie wystrzegać się ideologizacji i opierać na ustaleniach nauki.

Główną rekomendacją niniejszego raportu jest oparcie polityki transportowej na naukowo gromadzonych dowodach i rzetelnych danych, a także na uznaniu obywatelskiej swobody do wyboru środka przemieszczania się, co pociąga za sobą niedyskryminację kierowców.



Bibliografia

1. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. 1997 Nr 78, poz. 482).
2. Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym.
3. *Pomoc doraźna i ratownictwo medyczne w 2022 roku*, GUS 2023.
4. *Dojazdy Polaków do pracy*, Michael Page Polska.
5. *Polacy o dojazdach do pracy*, LeasingTeamGroup 2023.
6. *Transport i Commute*, Page Group 2023, <https://www.michaelpage.nl/en/news-insights/studies/transport-and-commute>
7. *Warszawiacy oceniają życie w stolicy – Barometr Warszawski*, <https://um.warszawa.pl/waw/warszawa-w-liczbach/barometr-warszawski6>
8. *Wypadki drogowe w Polsce w 2022 roku*, Komenda Główna Policji Warszawa 2023.
9. Bartkowiak G., *Dobrostan pracowników, poziom „zdrowia organizacji” a ich zadowolenie z pracy i zaangażowanie w osiąganie celów organizacji*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu 2011.
10. Bastiat F., *Co widać a czego nie widać*, Prohibita 2020.
11. Borkowska St., *Równowaga między pracą a życiem pozazawodowym*, „Acta Universitatis Lodziensis. Folia Oeconomica”, nr 240/2010.
12. Borkowska St., *Skuteczne strategie wynagradzania – tworzenie i zastosowanie*, Wolter Kluwers Warszawa 2012.
13. Engelgardt P., Krzyżanowski M., *Ocena długości czasu pomiędzy doznaniem śmiertelnych obrażeń a zgonem i ewentualnej aktywności w tym okresie w oparciu o rodzaj i rozległość obrażeń*, „Archiwum medycyny sądowej i kryminologii”, 2018, 68(1).
14. Górecki M., *Rynek motoryzacyjny w Polsce 1980–1989 (cz. 1). Co jeździło po polskich drogach?*, HistMag, 2013, <https://histmag.org/Rynek-motoryzacyjny-w-Polsce-1980-1989-cz.-1.-Co-jezdilo-po-polskich-drogach-7965>
15. Hadyś M., *Park samochodów osobowych. Stan na koniec 2022 roku*, Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR 2023 https://www.samar.pl/_/3/3.a/117083/3.sc/11/Park-2022---Ile-jest-w-Polsce-samochodow-i-jaki-jest-ich-wiek-.html?locale=pl_PL&_gl=1*1bius3v*_ga*NT100TcwMjQwLjE3MDY1MzQyOTM.*_ga_48J0V8GDYw*MTcwNjUzNDI5My4xLjAuMTcwNjUzNDI5My42MC4wLjA
16. Janicki K., *Ile było samochodów w przedwojennej Polsce? Ponura statystyka z 1924 roku*, WielkaHistoria, <https://wielkahistoria.pl/ile-bylo-samochodow-w-przedwojennej-polsce-ponura-statystyka-z-1924-roku>
17. Janicki K., *Pyrrusowe zwycięstwo. Kim był Pyrrus i dlaczego do dzisiaj mówimy o jego wątpliwym sukcesie?*, WielkaHistoria, <https://wielkahistoria.pl/pyrrusowe-zwyciestwo-kim-byl-pyrrus-i-dlaczego-do-dzisiaj-mowimy-o-jego-watpliwym-sukcesie>
18. Kalisz M., *Bezpieczeństwo na polskich drogach – wstępne dane za 2023*, jedz-bezpiecznie.pl <https://jedz-bezpiecznie.pl/bezpieczenstwo-na-polskich-drogach-wstepne-dane-za-2023-20240103>
19. Kasperczyk J., *Epidemiologia i profilaktyka chorób niezakaźnych [w:] Higiena, epidemiologia i zdrowie publiczne: podręcznik dla studentów*, J. Joško-Ochojska (red.), 2012, Śląski Uniwersytet Medyczny w Katowicach.
20. Komornicki T., *Przemiany mobilności codziennej Polaków na tle rozwoju motoryzacji*, PAN IGiPZ Warszawa 2011.

21. Kowlaczuk K., *Mobilność na co dzień*, CBOS BS/104/2012.
22. Koziej S., *Bezpieczeństwo: istota, podstawowe kategorie i historyczna ewolucja*, „Bezpieczeństwo Narodowe”, II, 2011.
23. Krzemiński J., *Blisko 15 mln osób dotkniętych wykluczeniem transportowym. Problem nie dotyczy tylko wsi*, Portal Samorządowy.
24. Marciniak R., *E-learning – projektowanie, organizowanie, realizowanie i ocena. Metody, narzędzia i dobre praktyki*, Wolters Kluwer, Warszawa 2022.
25. Masłow A., *Motywacja i osobowość*, PWN, Warszawa 2009.
26. Menes M., *Rozwój motoryzacji indywidualnej w latach 1990–2015*, „Przegląd komunikacyjny”, 4/2018.
27. Ratajczak M., *Najczęstsze wypadki w domu – na co uważać*, Rankomat, <https://rankomat.pl/nieruchomosci/najczestsze-wypadki-w-domu-na-co-uwazac>
28. Rosiak M., *Przyczyny i sprawcy wypadków w Polsce w 2022 roku*, mubi, <https://mubi.pl/poradniki/przyczyny-i-sprawcy-wypadkow-w-polsce>
29. Sidor-Rządkowska M., *Kształtowanie przestrzeni pracy. Praca w biurze, praca zdalna, coworking*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2021.
30. Szczepaniak C., Menes E., *Socjologiczne implikacje optymalizacji konstrukcyjnej samochodu osobowego*, „Archiwum Motoryzacji”, 3, 1998.
31. Tengström E. Bilismen I Kris, *En bok om bilen mannishen samhalet och miljon*, Rab en & Sjörgen, Stockholm 1991.
32. Wilk H., *Motoryzacja w Polsce (1945–1989)*, Polska 1944/45–1989, „Studia i Materiały”, XVII, 2019.
33. Witek K.W., *Wartość m-learningu dla kształcenia ustawicznego w kontekście przykładowych projektów europejskich*, e-mentor 1 (28) 2009
34. Zajęc-Pałdyna U., *Employer branding po polsku*, Onepress, Gliwice 2020.
35. Sekuła Z., *Motywowanie do pracy. Teorie i Instrumenty*, PWE, Warszawa 2008.

Załącznik

Faktyczne zagrożenia dla jakości powietrza w świetle przypadkowego „eksperymentu drogowego COVID-19”

Okazji do przeprowadzenia całkowicie nowych badań dostarczyła nieoczekiwanie pandemia wirusa COVID-19. Podczas ścisłego lockdownu wiosną 2020 r. pojawiła się pierwsza w historii motoryzacji możliwość, by zweryfikować dotychczasowe teorie. Stowarzyszenie Lubię Miasto wykonało stosowne badanie, korelując zanieczyszczenie powietrza poszczególnymi składnikami z ruchem aut osobowych.

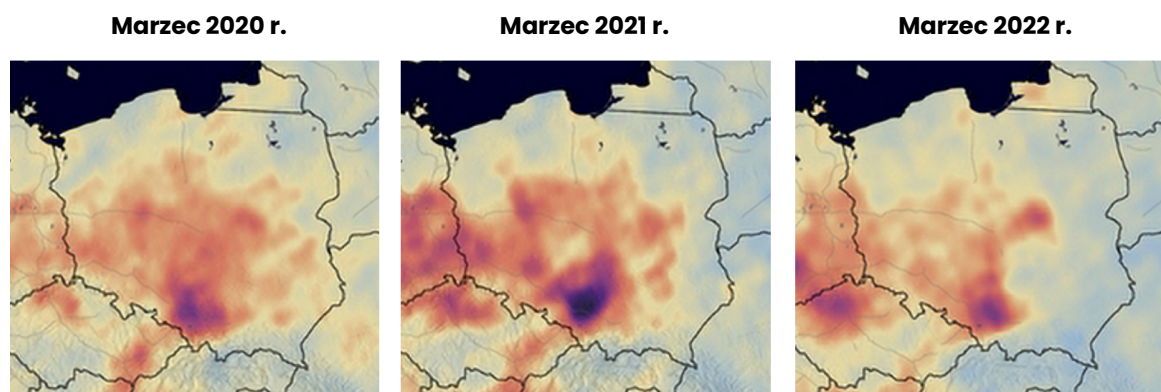
W trakcie lockdownu ruch aut osobowych spadł w szczytowym momencie nawet o 80 proc. w porównaniu z analogicznymi okresami lat ubiegłych. Poziomy zanieczyszczenia pyłami zawieszonymi PM10 i PM2,5 oraz tlenkiem węgla pozostały na niezmiennym poziomie w granicach błędu pomiaru.

Jedynie poziom zanieczyszczenia dwutlenkiem azotu zmalał o 8 proc.

Tak więc szacowane i wcześniejsze teorie o „trujących autach” okazały się błędne. 80 proc. eliminacji ruchu prywatnych aut spalinowych nie zapewni Strefa Czystego Transportu ani inne podobne rozwiązania. Tym samym SCT jest rozwiązaniem nieefektywnym ze względu na wielki koszt społeczny, a nikły potencjalny spadek zanieczyszczeń.

Po publikacji tego badania zwolennicy ograniczenia ruchu aut osobowych zarzucili argumentację o zwiększonym poziomie zanieczyszczeń pyłami zawieszonymi, a skupili się na poziomie zanieczyszczeń dwutlenkiem azotu (NO₂). Tym razem porozumienie Stop Korkom przeprowadziło w oparciu o dane NASA (National Aeronautics and Space Administration) badanie skoncentrowane na NO₂. Porównano rok ścisłego lockdownu z dwoma kolejnymi latami. Przypomnijmy, dane dotyczące mobilności potwierdzają, że ruch aut prywatnych spadł w zależności od źródła, o ok. 80 proc. Jaki wpływ na zanieczyszczenia NO₂ (rys. 1) miał tak znaczący spadek ruchu aut prywatnych?

Rysunek 1

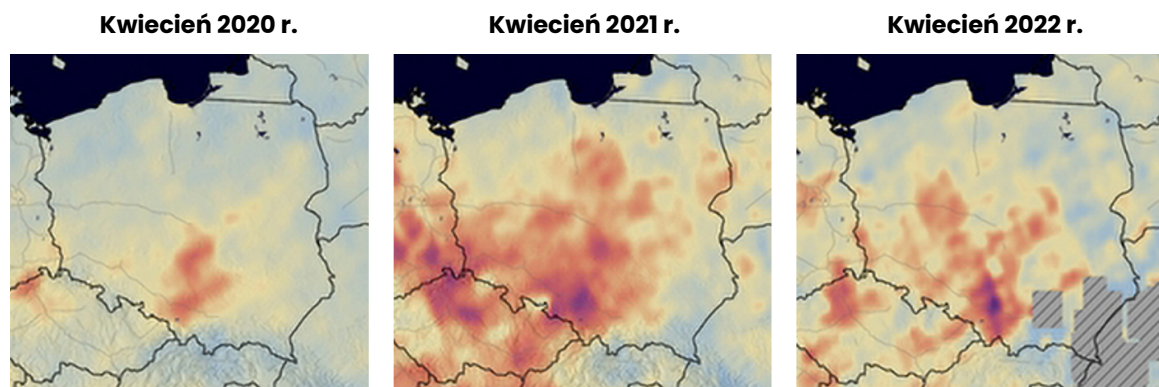


źródło: dane: NASA

Porównując marzec z roku lockdownu z marcem 2022 r., widzimy jasno, że średni poziom zanieczyszczenia NO₂ na terenie naszego kraju był wyższy w czasie, gdy większość Polaków

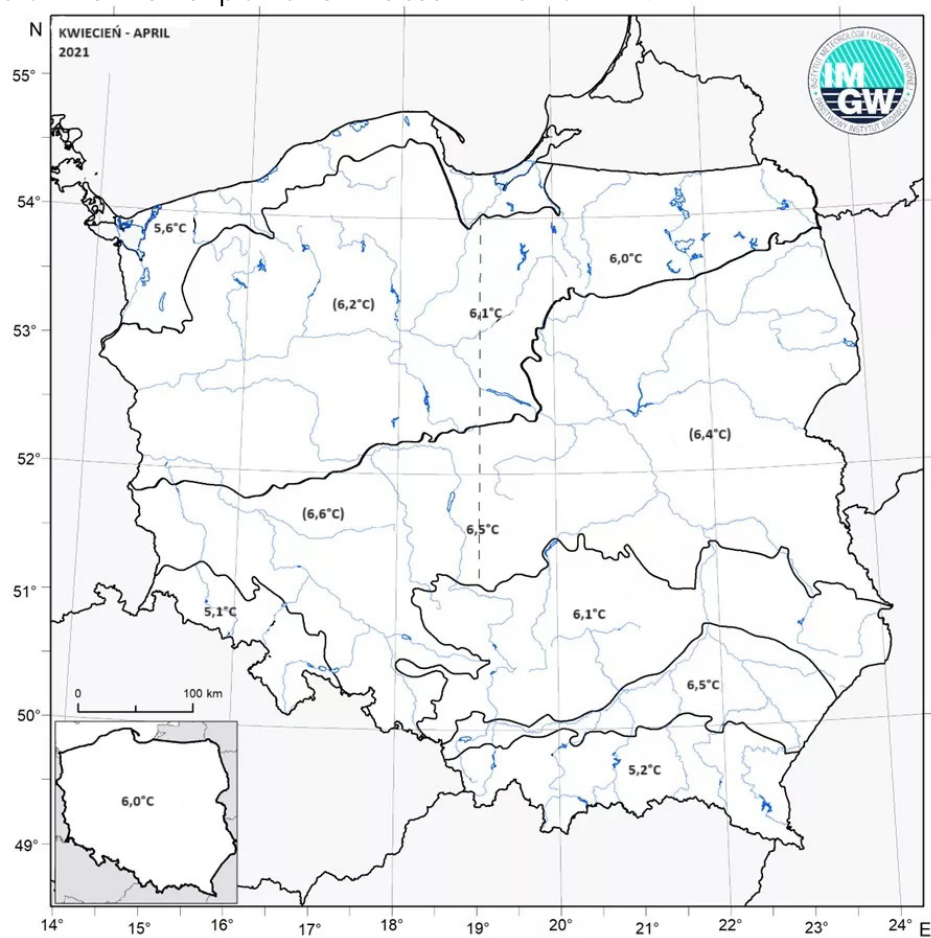
pozostawała w domach i nie korzystała z aut. Przypomnijmy, Polacy nie mogli opuszczać domów bez „istotnego powodu”. Nie są to jednak tak drastyczne różnice jak w kolejnym miesiącu.

Rysunek 2



źródło: dane: NASA

Rys. 3. Warunki termiczne i pluwalne w Polsce w kwietniu 2021 r.



Źródło: dane IMGW

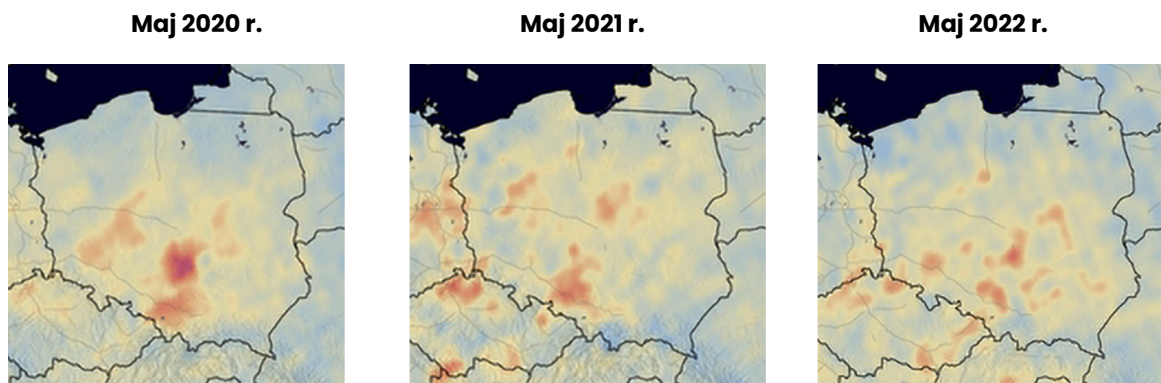
Widać jedynie niewielki wzrost zanieczyszczenia NO₂ w roku 2022 w stosunku do 2020.

Co spowodowało jednak wyższe wyniki w 2021 roku? Odpowiedź daje Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej (IMGW): „Średnia obszarowa temperatura powietrza w kwietniu 2021 r. wyniosła 6,0°C i była aż o 2,6°C niższa od średniej wieloletniej dla tego miesiąca (klimatologiczny

okres normalny 1991–2020). Kwiecień 2021 r. meteorolodzy zaliczają do miesięcy ekstremalnie chłodnych”. Znalazło to jak widać swój wyraz w poziomie zanieczyszczeń (rys. 3).

Przeanalizujmy kolejny miesiąc – maj, w którym ruch wzrósł o około 20 proc. (uśredniając różne źródła, rys. 4).

Rysunek 4

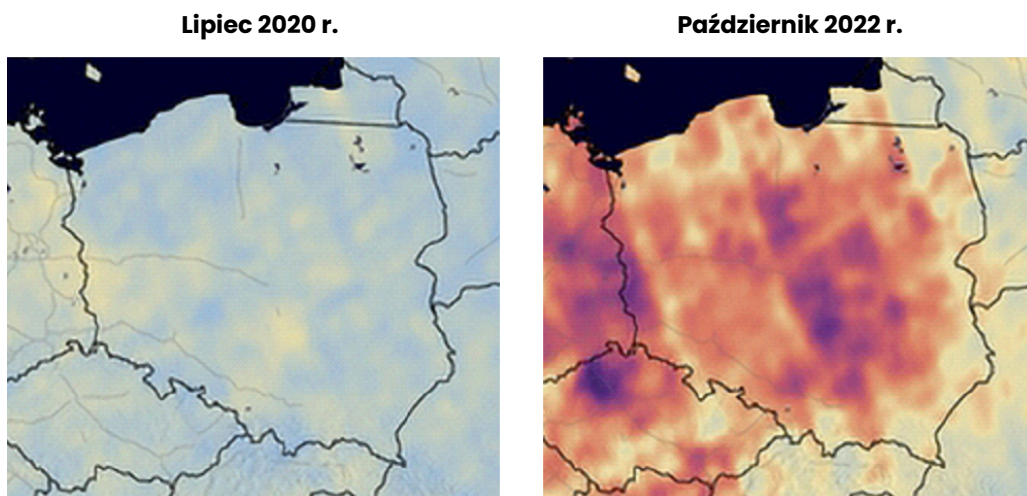


źródło: dane: NASA

Tu wyniki są jeszcze bardziej zaskakujące, ponieważ w roku 2020 obserwujemy nieco większe zanieczyszczenie NO₂, niż w latach 2021 i 2022. Odpowiedzią są również w tym przypadku temperatury. Za IMGW: „Ostatecznie maj okazał się miesiącem chłodnym z ujemną anomalią

temperatury sięgającą w skali kraju około -2,3 st. C. Jest to więc najchłodniejszy maj w Polsce od blisko 30 lat”. To wskazuje, że mimo różnic w ruchu aut prywatnych, decydujący jest wpływ ogrzewania. Można to potwierdzić, porównując skrajne pod względem temperatur okresy (rys. 5):

Rysunek 5



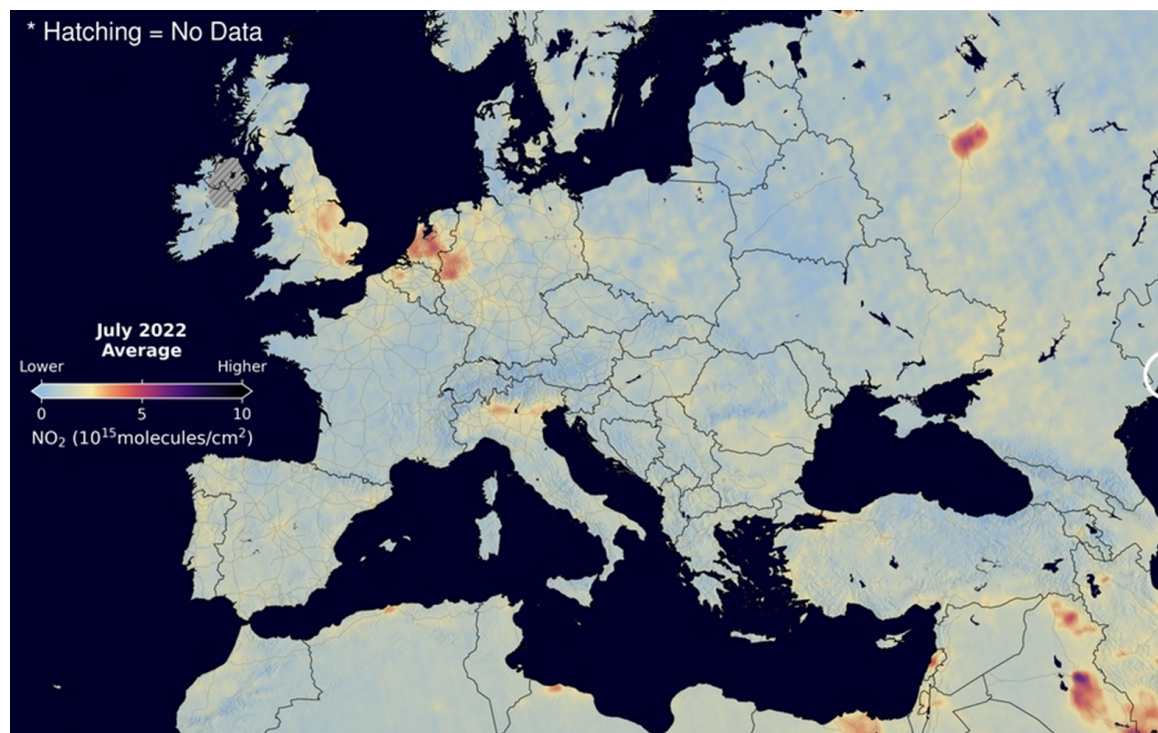
źródło: dane: NASA



Niestety dane NASA z miesięcy typowo zimowych są niepełne, dlatego na potrzeby niniejszego badania posłużono się danymi z najzimniejszego, w pełni przebadanego okresu roku 2022. Wskazują one na korelację zanieczyszczenia dwutlenkiem azotu (NO₂) przede wszystkim z ogrzewaniem budynków.

Kolejnym argumentem jest porównanie poziomu zanieczyszczeń w Polsce z krajami, które już stosują znacznie bardziej radykalną politykę wobec zmotoryzowanych obywateli. Zaczniemy od miesiąca ciepłego, w którym w Polsce zanieczyszczenie prawie w ogóle nie występowało (rys. 6).

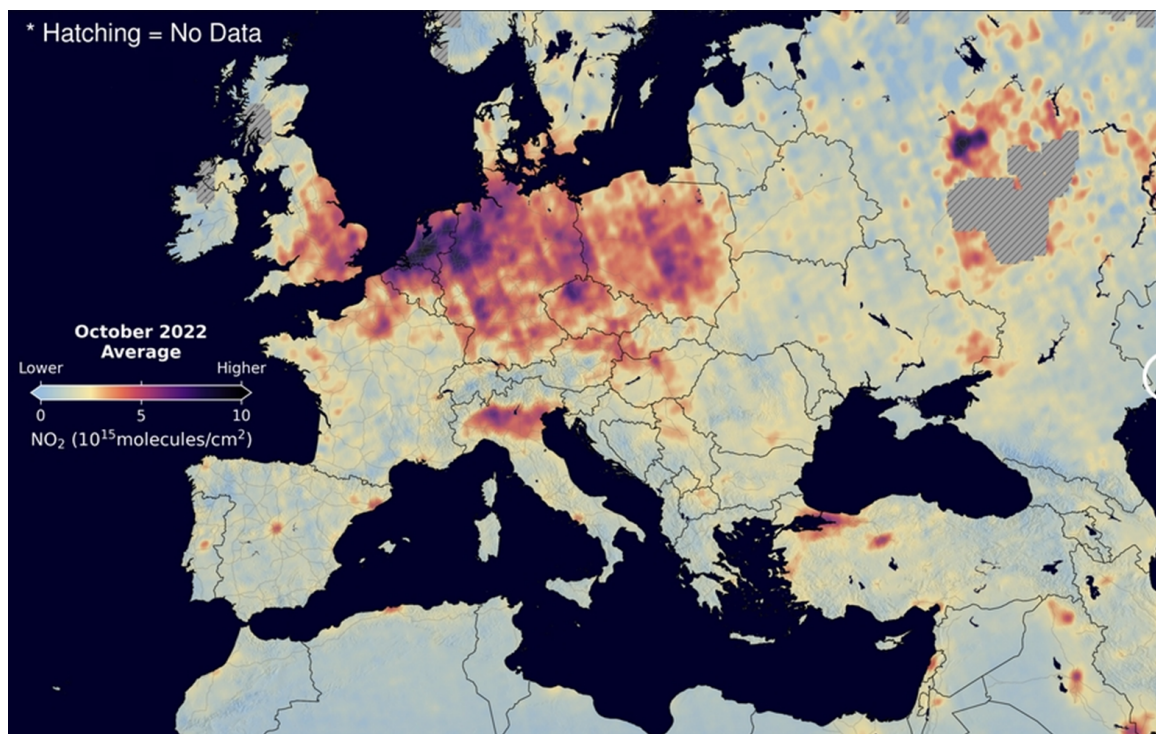
Rysunek 6. Zanieczyszczenie NO₂ w Europie w lipcu 2020 r.



źródło: dane: NASA

Na szczególną uwagę zasługuje wysoki poziom NO₂ w krajach Beneluksu stawianych często za wzór w eliminacji aut prywatnych z ruchu oraz w Londynie, również stosującym daleko idące restrykcje, ze Strefą Czystego Transportu (ULEZ) włącznie.

Rysunek 7. Zanieczyszczenie NO₂ w Europie w październiku 2020 r.



źródło: dane: NASA

W zimnym miesiącu wyniki są jeszcze bardziej jednoznaczne. Warto zwrócić jednocześnie uwagę, że na polskim wybrzeżu zanieczyszczenie NO₂ jest z zasady niskie cały rok ze względu na duży ruch powietrza. W krajach Beneluksu, mimo podobnych warunków wietrzeń, poziom zanieczyszczenia jest ekstremalnie wysoki. Wysokie wyniki obserwujemy nawet w Paryżu, który wprowadził SCT i Barcelonie również niwelującej ruch aut prywatnych.

Wnioski

Zebrane przez NASA dane satelitarne jednoznacznie dowodzą, iż:

1. Największy wpływ na zanieczyszczenie powietrza dwutlenkiem azotu ma ogrzewanie budynków;

2. Ruch aut prywatnych nie ma istotnego statystycznego wpływu na poziom zanieczyszczeń.

Źródła danych

1. NASA: <https://so2.gsfc.nasa.gov/no2/pix/regionals/Europe/Europe.html>
2. MGW: <https://imgw.pl/wydarzenia/warunki-termiczne-i-pluwialne-w-polsce-w-kwietniu-2021-roku>

Clean Air Fund po konsultacjach społecznych z lata 2023 r. zlecił firmie Ricardo badanie szacujące potencjalne korzyści z wprowadzenia Strefy Czystego Transportu w Warszawie i to na poszerzonym, niekonsultowanym obszarze, na które powoływał się również warszawski Ratusz. Konkluzja jest bardzo optymistyczna, jednak spójrzmy na konkretne wyniki podane w treści.

2026 Baseline NO₂ concentration



2026 LEZ Phase 2 (with TB) NO₂ concentration



2026 LEZ Phase 3 (with TB) NO₂ concentration



Owszem, przy największych traktach komunikacyjnych widzimy przewidywany spadek poziomu zanieczyszczeń NO₂, jednakże nie można go zaobserwować w pobliżu największego „truciciela” okolicy, czyli drogi ekspresowej S7, po której odbywa się ruch międzymiastowy, realizowany często samochodami ciężarowymi. Tak samo na przytłaczającej powierzchni miasta, w tym szczególnie w rejonach mieszkaniowych, nie da się zidentyfikować istotnego statystycznie spad-

ku poziomowi zanieczyszczenia dwutlenkiem azotu. Reasumując, działania wymierzone w użytkowników aut prywatnych nie poprawią w istotnym statystycznie stopniu jakości powietrza. Należy natomiast jak najszybciej zająć się prawdziwymi źródłami emisji szkodliwego NO₂, czyli w wypadku dużych miast – piecami grzewczymi w budynkach zarówno w samych miastach, jak też na ich obrzeżach.



**Autorka składu:
Anna Śleszyńska**

**Zdjęcia: Canva.com,
elements.envato.com**

**Użyto czcionek:
Poppins, Staatliches**



**Warsaw Enterprise Institute
Al. Jerozolimskie 30/7
00-024 Warszawa**