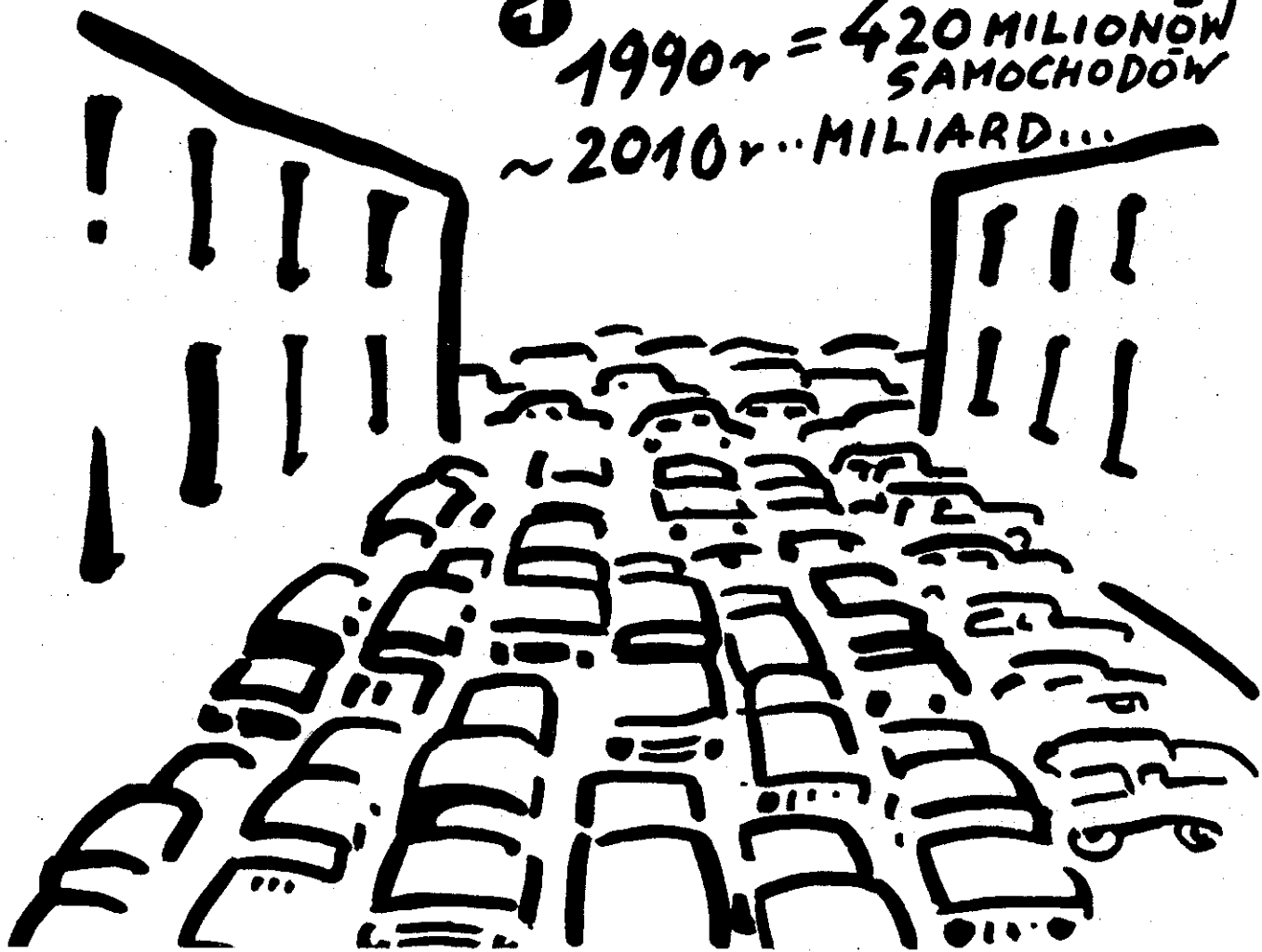


① 1990r = 420 MILIONŃW
SAMOCHODŃW
~ 2010r.. MILIARD...



LIST OTWARTY

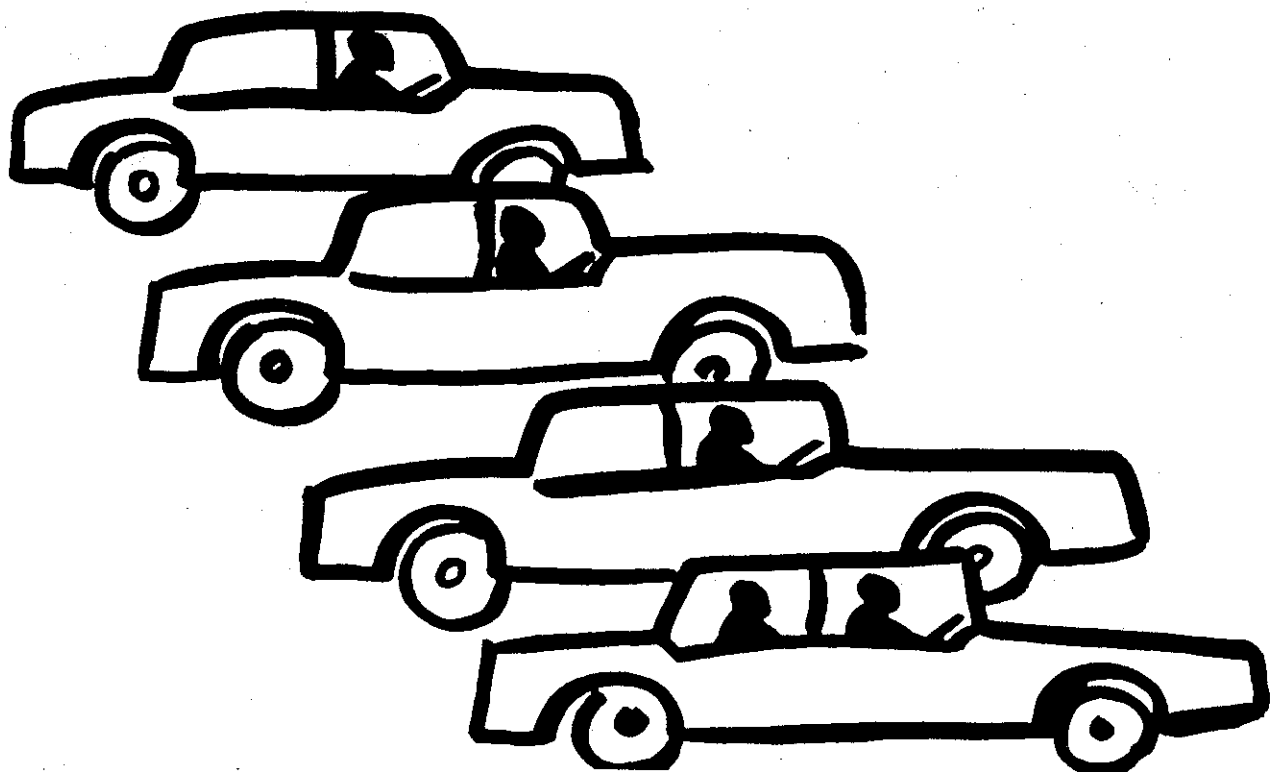
do Premiera Rzeczypospolitej Polskiej dotyczący kampanii:
"Dzień bez samochodu" – 5 czerwca

Szanowny Panie Premierze,

Od 1987 roku Polski Klub Ekologiczny przeprowadza kampanie "Dnia bez samochodu". Chodzi o obudzenie świadomości i odpowiedzialności ekologicznej społeczeństwa oraz władz. Należy podjąć konkretne działania, aby uniknąć błędów już popełnionych przez Kraje Europy Zachodniej. Jak wskazują doświadczenia USA i Europy Zachodniej, masowa motoryzacja społeczeństwa jest najbardziej energochłonnym i najgroźniejszym dla środowiska rozwiązaniem komunikacyjnym. Zanieczyszczenie powietrza w miastach przekracza dopuszczalne normy, smog fotochemiczny obejmuje coraz większe obszary, a kwaśne deszcze i efekt cieplarniany dopełniają listę zagrożeń globalnych

Niezwykle pilnym zadaniem jest więc opracowanie strukturalnych zmian w transporcie, stwarzających alternatywę w stosunku do samochodu osobowego i ciężarowego. Alternatywą dla samochodu osobowego w miastach powinna być sprawna i tania komunikacja zbiorowa, powiązana z systemem dróg rowerowych. W ustaleniach "Okrągłego Stołu" zapisano, że relacja cen biletów do cen paliwa będzie preferować używanie komunikacji zbiorowej, a nie samochodu. Tymczasem już obecnie korzystanie z komunikacji zbiorowej jest droższe niż ze samochodu. Taka relacja kosztów wykazuje, że Państwo prowadzi antyekologiczną politykę zachęcającą do kupowania i używania samochodu, a w konsekwencji do wzrostu zagrożeń ekologicznych. Użytkownicy samochodów, a nie całe społeczeństwo powinni płacić za wszystkie koszty motoryzacji (budowa i utrzymanie dróg, parkingów, zajmowanie powierzchni ziemi, skażenia środowiska, hałas itp.). Wg badań niemieckich użytkownicy samochodów płacą tylko 27% kosztów związanych z motoryzacją. Resztę pokrywa budżet państwa w formie ukrytych subsydiów. Nie ulega wątpliwości, że w Polsce jest podobnie. W miastach należałoby więc wprowadzić daleko idące restrykcje używania samochodów osobowych i wysokie opłaty parkingowe. Alternatywne programy transportu są już przygotowane w Holandii, Danii czy Szwajcarii. W ruchu pozamiejskim – zarówno osobowym jak i ciężarowym – alternatywą dla samochodów powinna pozostać kolej.

②
W RUCHU MIEJSKIM TYLKO CO CZWARTY
SAMOCHÓD WIEZIE WIĘCEJ NIŻ JEDNEGO
CZŁOWIEKA - KIEROWCĘ



Liczymy na wspieranie dalszego rozwoju kolei, zwłaszcza w powiązaniu z siecią szybkiej kolei europejskiej. Dla ograniczenia emisji koniecznym jest również wprowadzenie amerykańskich dopuszczalnych norm zanieczyszczeń i hałasu. Władze Rzeczypospolitej Polskiej nie powinny zezwolić na produkcję samochodu licencyjnego, który nie spełnia wymogów norm amerykańskich (najlepszych).

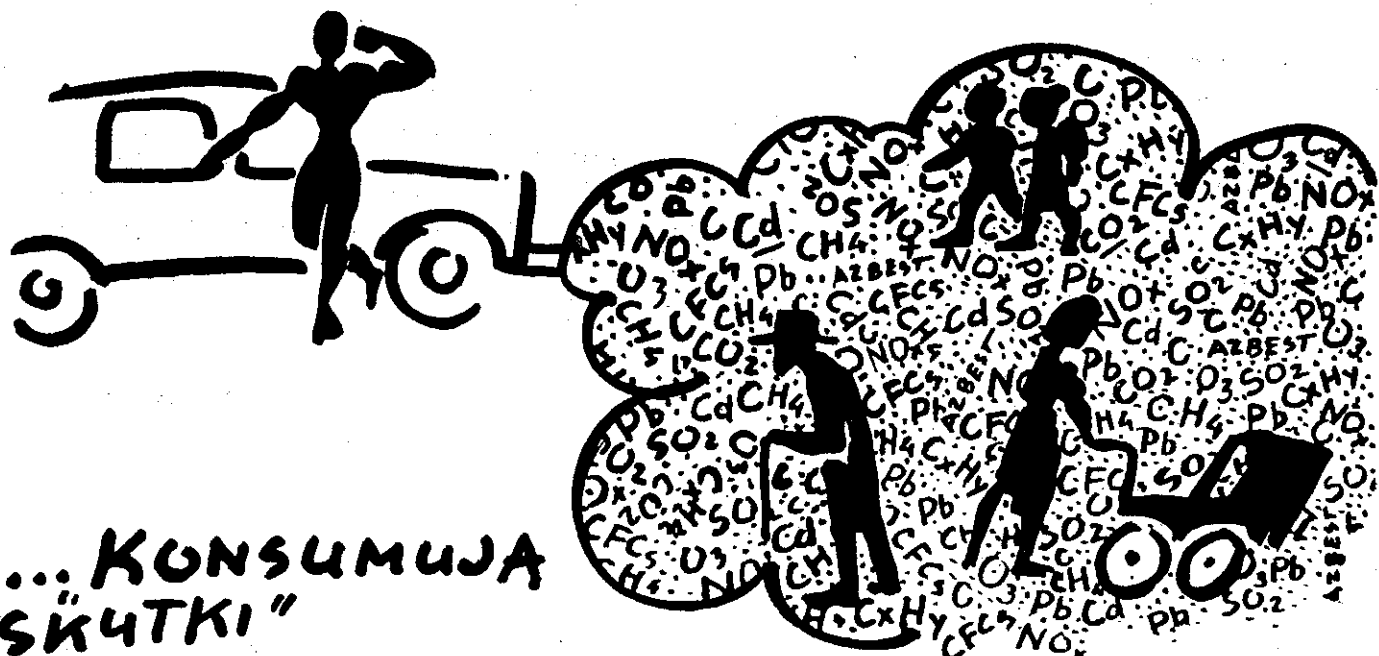
Oczekujemy, że w ramach reformy całej gospodarki Pan Premier podejmie również problem transportu w aspekcie jego energochłonności i zagrożeń ekologicznych.

Z wyrazami szacunku

*Przewodniczący
Komisji Komunikacji PKE
mgr inż. Tadeusz Kopta*

*Prezes
Polskiego Klubu Ekologicznego
Prof. dr hab. arch. Stanisław Juchnowicz*

3
„WOŻĄ SIĘ” WIĘC GŁÓWNIĘ LUDZIE
ZDROWI I PEKNOSPRAWNI...



... KUNSUMUJA
SKUTKI"
STARZY, DZIECI, NIEPEKNOSPRAWNI, BIEDNI...

Komisja Wspólnot Europejskich
Dyrektoriat Generalny – XI

Bruksela, 23.12.1993

Polski Klub Ekologiczny
Kraków

Dotyczy: miast bez samochodu

Szanowni Państwo!

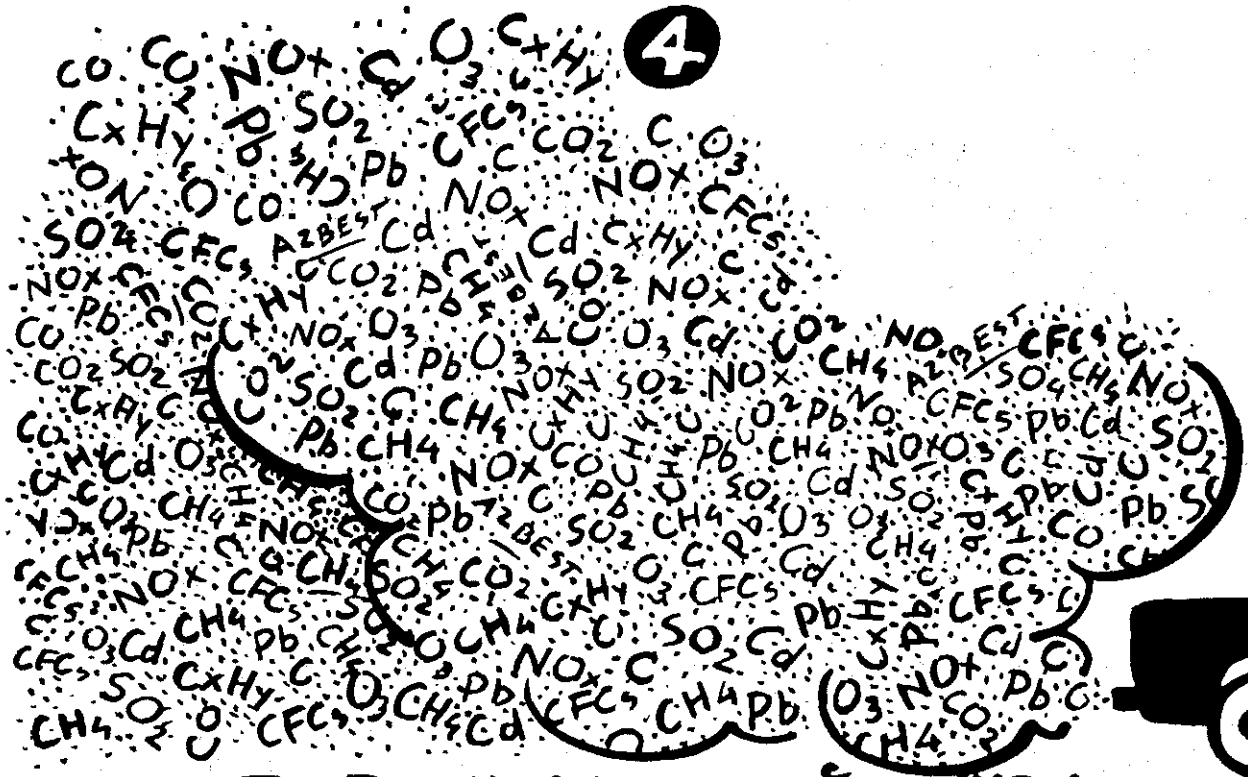
Jakkolwiek była pewna zwłoka w przygotowaniu projektu miast bez samochodu teraz z przyjemnością przesyłamy informacje i ulotkę informacyjną o konferencji, która ma się odbyć 24-25 marca 1994 roku wraz z nazwiskami osób przygotowujących tę konferencję. Podczas konferencji, która jest organizowana we współpracy z władzami Amsterdamu zostanie utworzona sieć miast bez samochodu. W załączeniu możecie Państwo znaleźć projekt karty, która opisuje cel powstania sieci. Dołączamy również streszczenie przez nas wykonanego studium zatytułowanego "Miasta bez samochodu" opracowanego w języku angielskim i francuskim.

Serdecznie dziękujemy za ciągle zainteresowanie naszym projektem i wierzymy, że z waszą pomocą uda nam się go zrealizować.

Z wyrazami szacunku

P. Perera

4



PRZECIĘTNY SAMOCHÓD WYDAŁA
ROCZNIE OKOŁO 1 TONY SPALIN
ZAWIERAJĄCYCH OKOŁO TYSIĄCĄ
TRUJĄCYCH ZWIĄZKÓW CHEMICZNYCH...

MIASTO BEZ SAMOCHODU WYZWANIEM KOŃCA XX WIEKU

W czerwcu 1992 Carlo Ripa di Meana ówczesny członek Komisji Europejskiej odpowiedzialny za środowisko przedstawił na konferencji prasowej propozycję stworzenia sieci miast bez samochodu. Zaproponował aby taka sieć powstała w następnym roku podczas konferencji na temat miast bez samochodu. Chodziło o wymianę doświadczeń o wykorzystaniu samochodu i jego ruchliwości w miastach oraz jak rozwiązać problemy związane ze samochodem aby stworzyć lepsze warunki miejskiego środowiska.

Z końcem 1992 roku Rada Ministrów EWG zatwierdziła piąty program działania na rzecz ochrony środowiska zatytułowany "W kierunku ekorozwoju". Głównym tematem tego programu jest promocja zrównoważonego rozwoju (ekorozwoju). Istotą jest integracja polityki ekologicznej z politykami dotyczącymi różnych dziedzin, w tym także transportu. W takim kontekście koncepcja miasta bez samochodu była dalej rozwijana w ramach Generalnego Dyrektariatu (D.G. XI) Komisji Europejskiej i została przygotowana na mającą się odbyć konferencję. Konferencja miasta bez samochodu odbędzie się 24/25 marca 1994 roku w Amsterdamie. Władze Amsterdamu zorganizują tę konferencję a będzie ona współfinansowana przez Komisję Europejską – D.G. XI. Podczas konferencji zostanie utworzona sieć miast bez samochodu, która zagwarantuje również rozwój praktycznych projektów związanych ze zrównoważoną mobilnością w szerokim społecznym i ekonomicznym kontekście. Zagwarantuje miastu i miejskiej przestrzeni powrót do ludzi i zapewni promocję innych bardziej środowisku przyjaznych rodzajów transportu pasażerskiego i ciężarowego (dostawczego, komercyjnego). Ten cel mógłby być osiągnięty przez zachęcenie ograniczenia używania samochodu osobowego i promowanie środowisku przyjaznego zarządzania ruchem komercyjnym (samochody ciężarowe). Otwarcie dialogu pomiędzy wszystkimi partnerami w mieście będzie gwarancją akceptacji zrównoważonej mobilności. Sieć zaprezentuje również rozwiązania nieprawidłowe. Aby rozpocząć tę wymianę informacji i doświadczeń pewne miasta zaprezentują na konferencji ich doświadczenia i politykę komunikacyjną. Intencją jest aby sieć była ustawiona we współpracy ale równocześnie działała niezależnie od innych organizacji miast europejskich. Członkami mogą być lokalne lub regionalne władze, które zyczą sobie wprowadzenia polityki zrównoważonej mobilności w ich miastach. Możliwość udziału w sieci dotyczy wszystkich miast europejskich niezależnie od ich wielkości. Sieć wybierze własny komitet zarządzający a członkowie podpiszą kartę (w załączeniu), która wyznacza cele działania sieci.

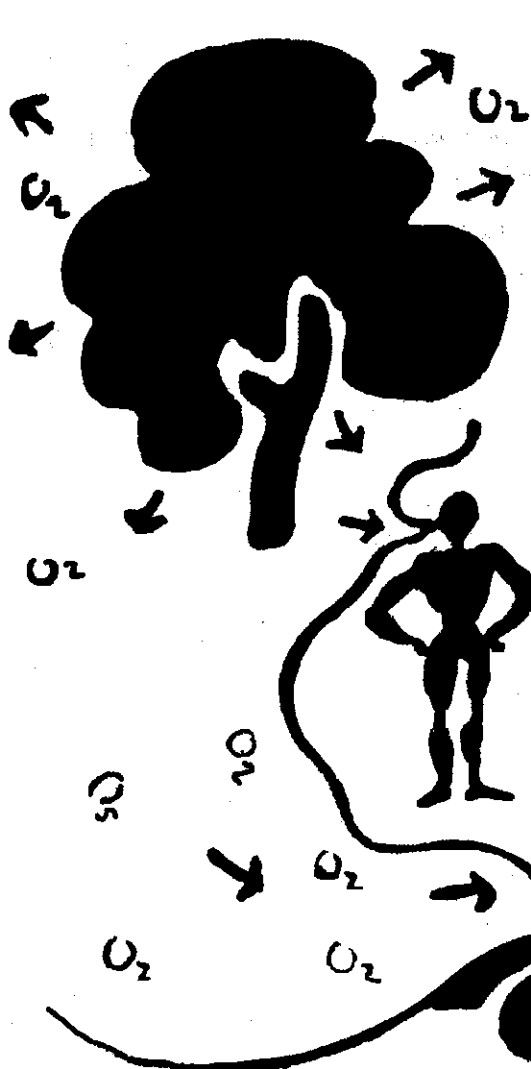
KARTA

European car free cities – Europejskich miast bez samochodu
Zrównoważona miejska mobilność – ograniczanie używania samochodu

My niżej podpisani uzgadniamy, że dla uzdrowienia środowiska w znaczeniu poprawy jakości powietrza jak to określono przez standardy Światowej Organizacji Zdrowia przyjęte przez Komisję Europejską a także z uwagi na Agendę 21 artykuł 7 (dotyczy osiedli ludzkich) i 28 (dotyczy powiązań), zrównoważoną mobilność, poprawę bezpieczeństwa ruchu, bardziej efektywnego wykorzystania energii i ograniczenia emisji motoryzacyjnych (powodujących między innymi smog fotochemiczny i efekt cieplarniany) z uwzględnieniem zdrowych społecznych i ekonomicznych uwarunkowań obszarów zurbanizowanych musi popierać ograniczenie używania samochodu i promocję środowiskowo przyjaznych środków transportu osobowego i ciężarowego w obszarach zurbanizowanych. Naszą intencją jest powrót miasta do ludzi aby zapewnić im lepszą jakość życia przez umożliwienie prawidłowego przemieszczania się w mieście zrównoważonego rozwoju (ekorozwoju).

To będzie zrealizowane przez:

- a) promocję środowiskowo przyjaznych środków transportu obejmujących transport publiczny i zbiorowy, używanie roweru, ruch pieszy, wspólne używanie samochodu:
 - dotarcie do indywidualnego użytkownika np. przez edukację,
 - przez kreowanie sieci dla środowiskowo przyjaznych środków transportu i nadanie im priorytetu ponad innymi,
 - dotarcie do przemysłu aby kształtował potrzeby dla takich produktów,
 - dotarcie do pracodawców aby oferowali bardziej ekonomiczne sposoby transportu,
 - dotarcie do innych uczestników przez ukazanie motywacji do zmiany ich nawyków w zakresie sposobu podróżowania;
- b) promocja proekologicznego zarządzania ruchem dostawczym;
- c) ustanowienie platformy dialogu pomiędzy różnymi uczestnikami życia miejskiego;
- d) długo-terminowe planowanie i przekształcanie miasta przez stworzenie nowych form zrównoważonych obszarów



6

W CIĄGU GODZINY..

ŚREDNIE DRZEWO
LIŚCIASTE WYTWARZA
≈ 1200 L. TLENU

CZŁOWIEK ZUŻYWA ≈ 30 L.

SAMOCHÓD 6000 L.
ZAMIENIA W SPALINY

mieszkalnictwa i miejsc pracy.

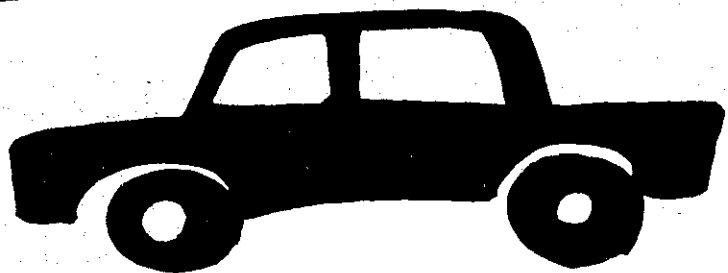
Jesteśmy zjednoczeni w dziele ustanowienia międzynarodowej sieci dla wymiany różnych idei i doświadczeń, rozwoju ponadnarodowych projektów, wypracowania najlepszego sposobu w technologii i zarządzaniu aby zrealizować powyższe cele.

Będziemy działać w kierunku stopniowego ograniczenia używania samochodu w obszarach zurbanizowanych aż do całkowitego zakazu używania samochodu w celach nie związanych z działalnością gospodarczą w godzinach pracy w obszarze wewnętrznym miast.

7



≈ 70 kg



≈ 1000 kg



15-20 kg

Do rządów państw, władz lokalnych, instytucji planistycznych i międzynarodowych organizacji zajmujących się transportem i środowiskiem

REZOLUCJA

Rower jako środek transportu powinien być promowany wszędzie, zarówno w miastach państw uprzemysłowionych jak i w krajach rozwijających się.

Istnieją liczne powody promocji roweru. Używanie roweru przyczynia się do poprawy stanu środowiska, będąc czystą i energooszczędną alternatywą transportu samochodowego. Jest ona również ekonomiczna zarówno dla rowerzystów jak i w wymiarze kosztów ponoszonych przez całe społeczeństwo. Używanie roweru jest także praktyczne, gdyż uwalnia zatłoczone centra miast od nadmiaru pojazdów i powiększa mobilność społeczeństwa przy krótkich podróżach. Jednak przede wszystkim jest ono korzystne dla zdrowia ludzi i poprawy warunków życia.

Co należy robić, aby rower został uznany pełnoprawnym środkiem transportu?

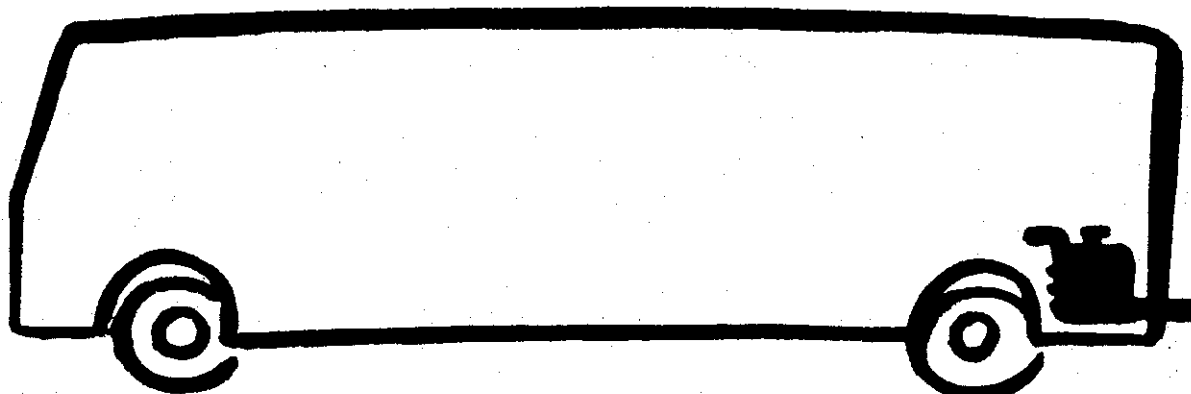
Każdy użytkownik roweru przyczynia się do poprawy stanu środowiska naturalnego, co jest koniecznym dla dalszego rozwoju naszego świata. Dlatego też jest oczywistym, że rządy państw i władze lokalne muszą zmienić zasady swej polityki komunikacyjnej, aby znalazło się w niej miejsce dla rowerów. Bardzo pozytywny przykład takich działań uczestnicy konferencji mogli zauważyć w Kopenhadze, gdzie już dziś co trzecia podróż odbywa się na rowerze.

Aby to osiągnąć, działalność władz wszystkich szczebli musi być nastawiona na zachęcanie do użytkowania roweru. Oznacza to przede wszystkim aprobatę społeczną dla rowerzystów, informację o zaletach użytkowania roweru, przeprowadzaną edukację w szkołach, a także uwzględnianie komunikacji rowerowej w sytuacjach, gdy rozważane są problemy związane z transportem – środowiskiem. Jest również niezbędnym instalowanie urządzeń dla rowerzystów i zabezpieczeń przed kradzieżą, a także umożliwienie łączenia roweru i komunikacji zbiorowej. Następnie zaleca się włączenie problematyki komunikacji rowerowej we wszystkie działania planistyczne odnoszące się do transportu i środowiska.

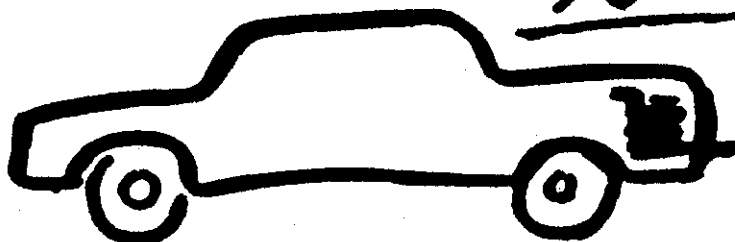
Rower ma olbrzymie możliwości. Uczestnicy konferencji Velo City są przekonani, że choćby miała to być odległa przyszłość, z pomocą władz i instytucji planistycznych, przy współdziałaniu społeczeństwa, należy wykorzystać te możliwości i uczynić rower znaczącym składnikiem współczesnego transportu.

Uzgodniono na IV Międzynarodowej Konferencji Velo City mającej miejsce w dniach 21-23 sierpnia 1989 roku w Kopenhadze, z udziałem 400 delegatów z 23 krajów.

8



JEDEN SILNIK AUTOBUSU MIEJSKIEGO
PRZEWOZI ŚREDNIO 90 OSÓB



JEDEN SILNIK SAMOCHODU OSOBOWEGO
PRZEWOZI ŚREDNIO 1,3 OSOBY...

W PRZELICZENIU NA 1 PASAŻERA I 1 KM. AUTOBUS EMITUJE
9 RAZY MNIEJ SPALIN NIŻ SAMOCHÓD OSOBOWY.

DEKLARACJA PRASKA

organizacji pozarządowych w sprawie europejskiej polityki komunikacyjnej

W dniach 28-29 października 1991 r. odbyła się w Pradze konferencja na temat: "Polityka komunikacyjna w Europie" w opinii niezależnych ekspertów i organizacji pozarządowych z całej Europy.

Stwierdzono, że w krajach europejskich występują jednakowe problemy związane z negatywnym oddziaływaniem ruchu samochodowego, a kluczem do ich rozwiązania jest przyjęcie zasad ekorozwoju respektujących prawa przyrody. Nieograniczony wzrost ruchu samochodowego zagraża: historycznemu dziedzictwu miast, przyszłości obszarów zamiejskich, zdrowiu społeczeństw.

Wzywamy uczestników europejskiej konferencji Ministrów Transportu:

- do przyjęcia alternatywnych rozwiązań w polityce komunikacyjnej opartych na dopuszczalnych obciążeniach środowiska z pełną oceną kosztów społecznych, ekonomicznych, ekologicznych;
- przyjęcia europejskiej strategii nawiązującej do tych alternatywnych rozwiązań;
- wprowadzenie fundamentalnych zmian w strukturze europejskich instytucji finansowych dopuszczających inwestowanie zgodnie z zasadami ekorozwoju;
- ustanowienie zasad pełnej społecznej konsultacji na wszystkich szczeblach zarządzania komunikacją;
- przyjęcia zasad planowania zmierzających do zmniejszenia ilości i długości podróży;
- zniechęcanie do używania samochodu osobowego i ciężarowego wszelkimi możliwymi środkami, niższe maksymalne prędkości;
- szybkie wprowadzenie radykalnych norm emisji dwutlenku węgla i norm kalifornijskich: tlenku węgla, węglowodorów, tlenków azotu dla wszystkich pojazdów;
- zdecydowane wsparcie rozwoju systemów transportu zbiorowego zarówno we wschodniej jak i zachodniej Europie;
- promowanie komunikacji rowerowej i pieszej wszystkimi możliwymi środkami, w planowaniu nadanie tym rodzajom transportu szczególnego priorytetu, rozwiązanie problemu ludzi niepełnosprawnych.

Współczesne społeczeństwo nie może dopuścić do dalszego wzrostu ruchu i skażenia. Obecna polityka komunikacyjna jest nieefektywna i staje się coraz bardziej niepopularna. Nasze żądania są zgodne z działaniami idącymi w kierunku większej współpracy europejskiej. Z tego względu wzywamy europejskich Ministrów Transportu do rozpoznania istoty tych problemów i zastosowania rozwiązań przez nas proponowanych.

DLA PRZEWIEZIENIA ⁹33 TYS. OSÓB / GODZ.

KOLEJA -
- JEDEN PAS TERENU O SZER. 5m

SAMOCHODAMI
- PAS TERENU O SZER. 55m. z 16 PASAMI RUCHU...



DEKALOG ZMOTORYZOWANEGO

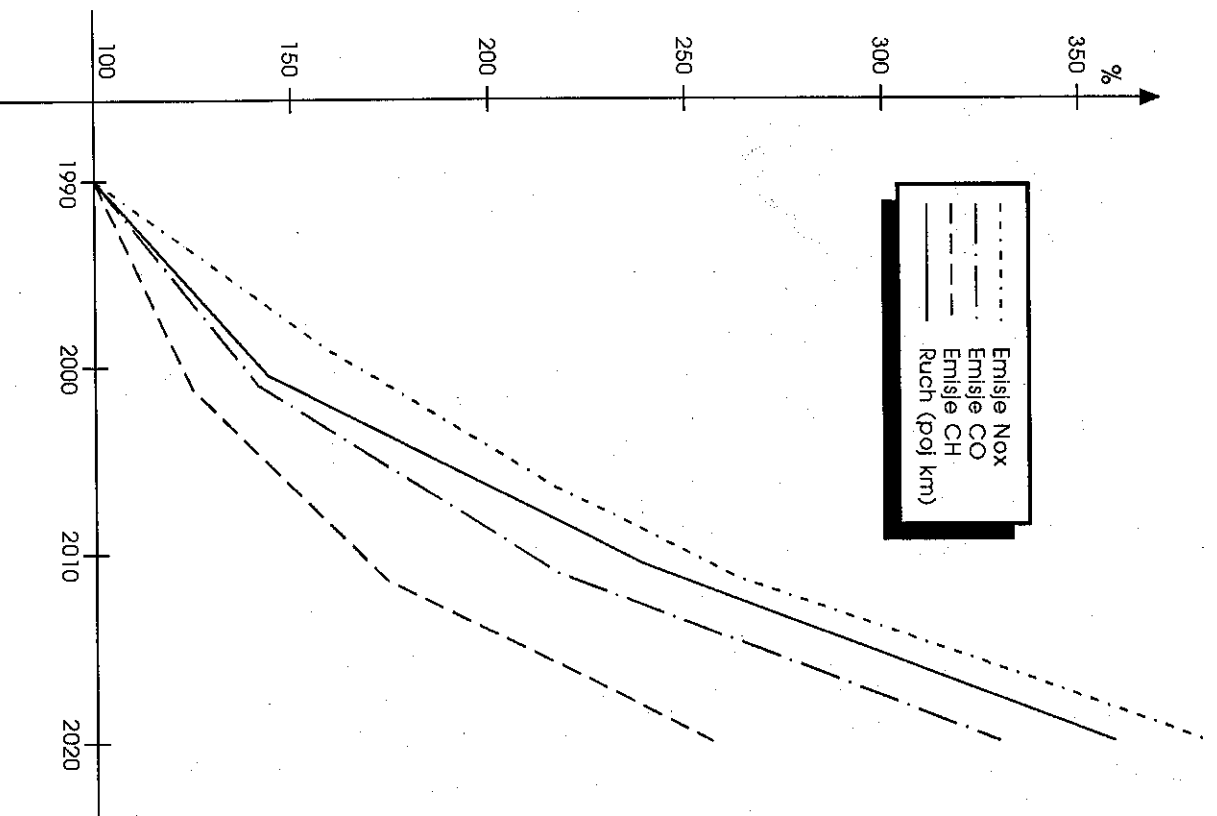
1. Nie będziesz wjeżdżał samochodem do centrum miasta, korzystając w zamian z komunikacji zbiorowej, roweru i własnych nóg.
2. Nie będziesz wjeżdżał pod drzwi bloku, a pozostawisz samochód na pobliskiej ulicy lub parkingu.
3. Nie będziesz uruchamiał silnika pod oknem sąsiada.
4. Nie będziesz rozgrzewał silnika więcej niż jedną minutę.
5. Nie będziesz stał z pracującym silnikiem przy przejeździe klejowym, w korku drogowym i wszędzie tam, gdzie nie musisz tego robić.
6. Nie będziesz parkował na trawniku.
7. Nie będziesz wjeżdżał na brzeg rzeki, potoku, jeziora, morza.
8. Nie będziesz wjeżdżał do lasu.
9. Nie będziesz mył samochodu w rzece i miejscu do tego nie dostosowanym.
10. Nie będziesz wrzucał zużytych opakowań po olejach, smarach do rowu, do potoku i wszędzie, gdzie mógłbyś spowodować zanieczyszczenie wody, roślinności i gleby

10

4,2 KM...

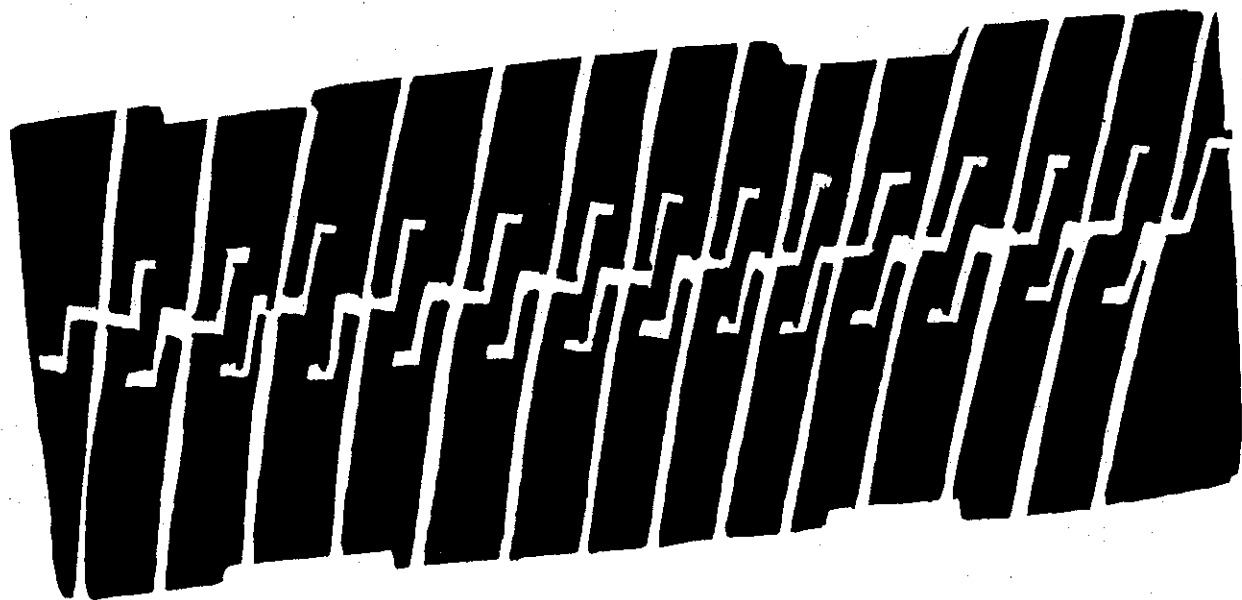
TO ŚREDNI DYSTANS JAKI POKONUJE
DZIENNIE MIESZKANIEC MIASTA
SAMOCHODEM...

PRZY TAKIM PRZEJEŹDZIE
KATALIZATORY NIE POPRAWIAJĄ SYTUACJI:
- SILNIK NIE ULEGA NALEŻYTEMU
ROZGRZANIU...



Przewidywany wzrost zagrożeń
 motoryzacyjnych
 w krajach postkomunistycznych i byłego ZSRR

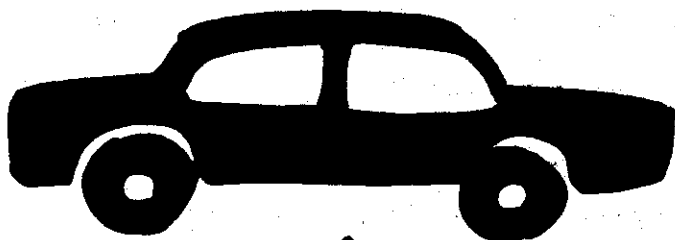
JEDEN SAMOCHÓD ZAJMUJE MIEJSCE
14 ROWERÓW NA PARKINGU.



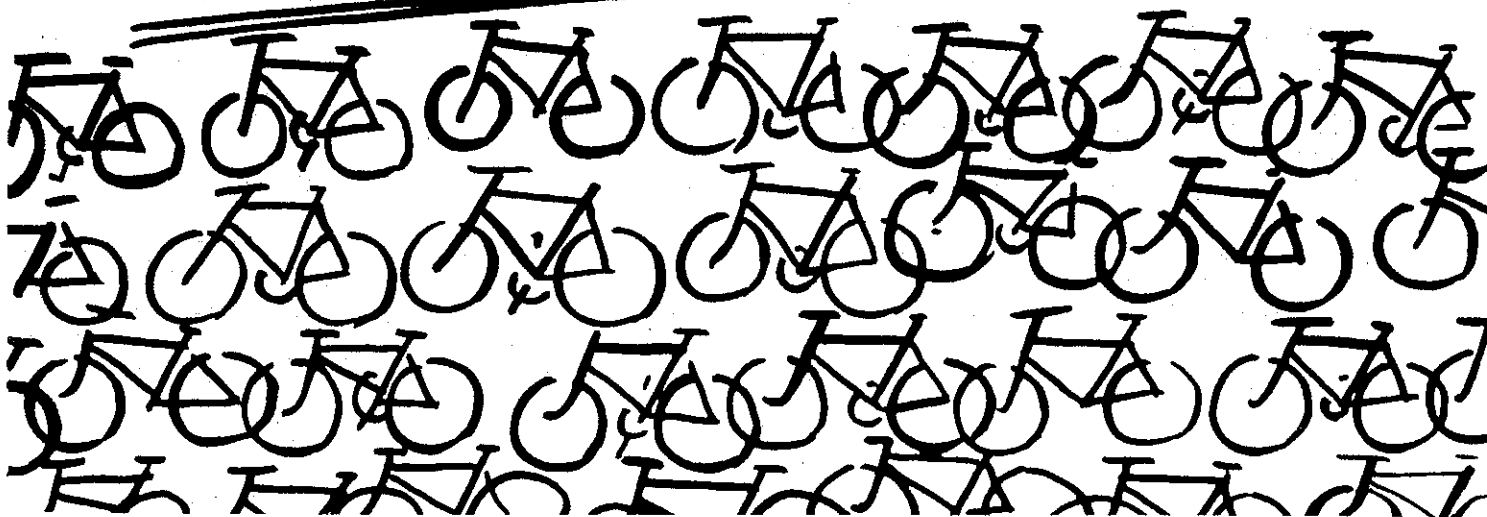
ZAGROŻENIA MOTORYZACYJNE

1. W Polsce co najmniej 50% pojazdów emituje nadmierną ilość tlenku węgla i charakteryzuje się nadmiernym zadymieniem spalin.
2. Smochody osobowe i motocykle dominują w emisjach: tlenku węgla, węglowodorów i ołowiu nad samochodami dostawczymi, ciężarowymi, ciągnikami i autobusami łącznie.
3. W Polsce około 30%, a w Warszawie 60% ogólnych emisji pochodzi od samochodów.
4. W Polsce 25-33% tlenków azotu, 24-43% tlenku węgla, 62-73% węglowodorów, 33% ołowiu emitują do środowiska pojazdy mechaniczne.
5. Zanieczyszczenia motoryzacyjne są groźniejsze niż przemysłowe, gdyż rozprzestrzeniają się w dużych stężeniach na niskich wysokościach w bezpośrednim sąsiedztwie ludzi.
6. Dopiero 150-200 m od ruchliwej drogi można liczyć na zanieczyszczenia zbliżone do dopuszczalnych.
7. Po zamknięciu Rynku w Krakowie dla samochodów stężenie tlenku węgla zmniejszyło się 3-krotnie.
8. W Polsce samochody emitują 26 000 000 ton CO₂ rocznie, przyczyniając się do efektu cieplarnianego. Przeciętny samochód europejski emituje 4 tony rocznie dwutlenku węgla. Inne gazy emitowane przez samochody oraz w czasie produkcji 30 milionów samochodów rocznie również nasilają efekt cieplarniany, a freony niszczą warstwę ozonową.
9. Światowa emisja dwutlenku węgla z pojazdów wzrosła z 510 mln ton rocznie w 1971 roku do 830 mln ton rocznie w 1987 roku. Jeśli nie nastąpią zmiany, to w 2010 roku pojazdy będą emitować co najmniej 1,3 miliarda ton rocznie.
10. Dla uniknięcia skutków efektu cieplarnianego całkowita emisja dwutlenku węgla na mieszkańca świata nie powinna być większa niż 1200 kg rocznie. Tymczasem samo używanie samochodu w krajach uprzemysłowionych powoduje emisję 3 razy większą.
11. Na 1250 km ulic szwedzkich miast występują stężenia dwutlenku azotu i tlenku węgla przekraczające dopuszczalne normy WHO. W Holandii oszacowano 1000 miejsc z przekroczonymi normami. Dla polskich miast nie ma takich analiz.

12



JEDEN SAMOCHÓD W PRODUKCJI
TU ENERGIA DO WYPRODUKOWANIA
70 - 100 ROWERÓW



12. 112 milionów Amerykanów żyje w obszarach skażonych przez samochody powyżej dopuszczalnych norm.
13. Przewiduje się, że w Krakowie w 1995 roku na 45% sieci ulicznej wystąpią stężenia przekraczające dopuszczalne normy.
14. Samochód stał się rywalem człowieka w dostępie do tlenu. Badania przeprowadzone w miastach wykazują obniżanie się poziomu tlenu na rzecz rozlicznych zanieczyszczeń.
- ✓ 15. Po Polsce jeździ około 7 milionów samochodów osobowych, a w 2000 roku będzie ich 8-10 milionów.
16. Codziennie mieszkańcy Krakowa odbywają przeszło 250 000 podróży samochodami osobowymi, przejeżdżając średnio po mieście 5 km, co jest dystansem odpowiedniejszym raczej dla roweru.
17. Samochody w Krakowie emitują rocznie co najmniej 7 000 ton tlenków azotu, 7 100 ton węglowodorów, 40000 ton tlenku węgla, 639 000 ton dwutlenku węgla co powoduje straty o wielkości 137 mln dolarów.
18. Codziennie mieszkańcy Warszawy wsiadają do swoich 500 000 samochodów osobowych, aby odbyć po mieście 650 000 podróży, z których większość można byłoby odbyć rowerem.
19. Gdyby tylko 4% podróży samochodowych przejął w Krakowie rower to roczna emisja zmniejszyłaby się o: 1100 ton węglowodorów, 6 400 ton tlenku węgla, 1 100 ton tlenków azotu, 102 000 ton dwutlenku węgla a zysk z tego tytułu wyniósłby 430 mld zł. rocznie i byłby dwukrotnie większy od nakładów niezbędnych na budowę 300 km sieci dróg rowerowych.
20. W Krakowie samochód osobowy przewozi statystycznie 1,36 pasażera, a w Warszawie 1,16 przy niewykorzystanych 3-4 miejscach.
21. W latach 1988-91 wzrost cen biletów kolejowych w Polsce 2-krotnie przekroczył wskaźnik inflacji powodując ucieczkę pasażerów do samochodów osobowych.
- ✓ 22. Zapotrzebowanie na powierzchnię przez pasażera samochodu osobowego jest 20-krotnie większe niż pasażera tramwaju.
23. Tempo przekazywania ziemi na cele transportowe w skali świata wynosi 5 000 km² rocznie, czyli dwa razy więcej niż powierzchnia Luksemburga. Każdy kilometr autostrady zajmuje 5-12 ha ziemi a węzeł 16 ha. W najbliższym otoczeniu autostrady występują silne skażenia a w promieniu kilkuset metrów zakłócenia w ekosystemie.
- ✓ 24. W historycznie ukształtowanym mieście tylko 15% powierzchni przeznaczonej jest dla komunikacji, tymcza-

- sem samochód potrzebuje jej 10 razy więcej. W Los Angeles przeznaczono dla samochodu dwie trzecie powierzchni, a mimo to korki samochodowe są codzienną udręką miasta. W Bostonie mimo rozbudowanego układu drogowego podróż samochodem w 70% przypadków jest wolniejsza niż rowerem. W Atlancie punkty położone w odległości 3-5 km można szybciej osiągnąć rowerem niż samochodem.
25. W krajach Europy Zachodniej aż 4-10% ich powierzchni przeznaczono dla samochodu a mimo to nie rozwiązano podstawowych problemów związanych z korkami, zatruciem, hałasem i wibracjami.
 26. Jeżeli mieszkasz w dużym mieście przy bocznej ulicy, to obok Twojego domu przejeżdża w ciągu godziny 3 400 pojazdów. Oznacza to, że w ciągu dnia przejeżdża ich 34 000, a w ciągu roku 12 milionów samochodów. Pod Twoim oknem znajduje się wielka fabryka zanieczyszczeń, których nawet nie widzisz gołym okiem.
 27. Tempo przyrostu liczby samochodów na świecie znacznie przekracza tempo przyrostu ludności.
 28. Jeśli mieszkasz w mieście przy bocznej ulicy, to obok Twojego domu przejeżdża w ciągu godziny 300 samochodów. Oznacza to, że w ciągu dnia przejeżdża ich 3000, w ciągu roku milion.
 29. W trosce o czystsze powietrze zrezygnuj z używania samochodu w miastach, a korzystaj z komunikacji zbiorowej, roweru – domagaj się od władz wyznaczenia ciągów rowerowych.
 30. Stężenia zanieczyszczeń zmierzone na ulicach maleją ze wzrostem wysokości. Oznacza to, że na ulicach oddychamy głównie powietrzem zanieczyszczonym przez samochody.
 31. W Polsce 33% mieszkańców zagrożonych jest przez niedopuszczalny poziom hałasu, a w niektórych miastach ilość zagrożonych mieszkańców sięga 45%. W Warszawie na ponad 70% ulic, w Gdańsku na 50%, w Poznaniu 75% występują przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu.
 32. Źródła energii są coraz cenniejsze, tymczasem w krajach Europy Zachodniej przeszło 30% energii zużywają samochody.
 33. Samochód jest 28-krotnie bardziej energochłonnym pojazdem niż rower.
 34. Koszt budowy pełnej sieci dróg rowerowych w Krakowie będzie stanowił zaledwie 1-2% nakładów niezbędnych do budowy dróg samochodowych.
 35. Budowa drogi rowerowej jest co najmniej 80-krotnie tańsza niż budowa drogi samochodowej.
 36. Corocznie ginie w Polsce w wypadkach drogowych 7 000 osób. Oznacza to, że każdego dnia ginie 19 osób, a rannych jest około 120-130 osób.

W PRZECIĘTNYM ROKU NA ŚWIECIE
MOTORYZACJA ZABIJA 200-400 TYS.
OSÓB I POZOSTAWIA KILKA
MILIONÓW RANNYCH...

37. W poszukiwaniu "czystego powietrza" mieszkańcy miast udają się do uzdrowisk i wczasowisk samochodami, które są źródłem poważnego zanieczyszczenia tych miejscowości. Stężenia tlenków azotu zarówno w Krakowie jak i w Świnoujściu przekraczają dopuszczalne normy.
38. Dwutlenek siarki i tlenek azotu wzmagają swoje indywidualne działanie w zakwaszaniu środowiska, co w konsekwencji prowadzi do: umierania lasów, przyspieszenia korozji, dewastacji dzieł architektury i sztuki, wymierania flory i fauny, zwiększania koncentracji aluminium i metali ciężkich w glebie i wodzie, a spadek koncentracji magnezu, wapnia i potasu prowadzi do wzrostu zagrożenia zdrowia a nawet życia społeczeństwa.
39. Badania japońskie wykazały większą zachorowalność na nowotwory u osób mieszkających w pobliżu ruchliwych skrzyżowań.
40. Tlenek węgla ułatwiający się w miastach z rur wydechowych łączy się z hemoglobina zawartą we krwi i utrudnia prawidłowe krążenie krwi, co powoduje dolegliwości związane z: układem krążenia, sercem, centralnym układem nerwowym, a także bóle głowy.
41. Ołów kumulując się w organizmie powoduje zakłócenia w układzie krwionośnym i nerwowym.
42. Tlenki azotu i ozon zakłócają funkcje oddechowe powodując dolegliwości astmatyczne, bronchit, obniżenie odporności na infekcje układu oddechowego, stany zapalne spojówek.
43. Samochody są powodem wtórnego pylenia, szczególnie groźnego na Śląsku i w obszarach klęski ekologicznej.
44. Szwedzcy eksperci twierdzą, że spaliny samochodowe są największym zagrożeniem w miastach w zakresie chorób układu oddechowego i nowotworów.
45. Ryzyko zachorowania na raka płuc na skutek wdychania spalin oszacowano przed kilku laty w Szwecji na 10 przypadków na 100 000 mieszkańców.
46. W USA oszacowano, że z powodu wdychania spalin przedwcześnie w każdym roku umiera 70 000 mieszkańców.
47. 30% badanych w Wielkiej Brytanii ma kłopoty z zaśnięciem na skutek hałasu samochodowego i aż 27% spośród nich aby zasnąć używa tabletek.
48. W czasie II Wojny Światowej Niemcy hitlerowskie stosowały spaliny samochodowe w ruchomych komorach gazowych.

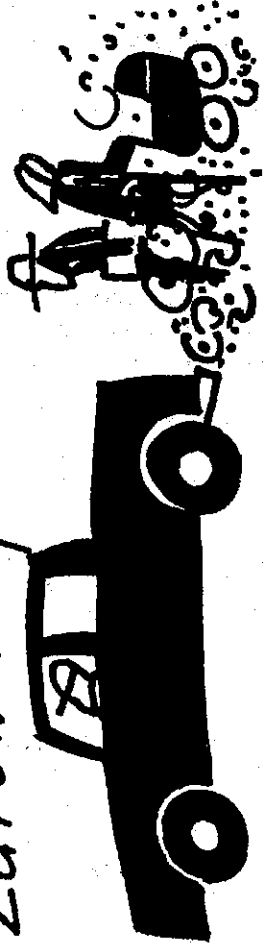
15

JEŻELI NIEMASZ WYBORU
UŻYWAJ SAMOCHODU

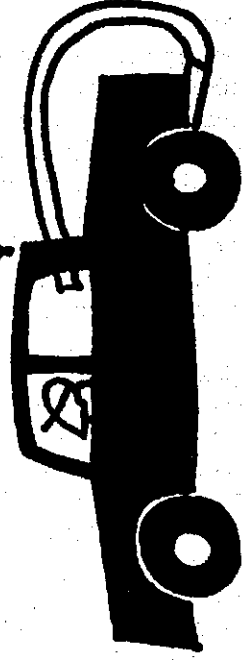
ROZSADNIE,
Z NAJWIĘKSZĄ
ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ!

49. Zawartość metali ciężkich (olów, kadm) w roślinach i glebie zmniejsza się wraz ze wzrostem odległości od dróg, a także wraz ze wzrostem głębokości w glebie. Oznacza to, że samochody są groźnym trucicielem nie tylko powietrza ale także roślin i gleb.
50. Od 1960 roku liczba samochodów w Atenach zwiększyła się 8-krotnie. Skażenie powietrza pochodzące w 85% od samochodów niszczy ludzkie zdrowie i starożytne budowle i pomniki.
51. Jak wynika z badań RFN na przestrzeni 20 lat podwoiło się stężenie ozonu, co należy wiązać z przyrostem emisji azotu i węglowodorów ze spalin samochodowych.
52. Niepełne szacunki strat powodowanych przez emisje motoryzacyjne oceniono w Szwecji na 4,6 miliarda koron a w Holandii na 6,6 miliarda guldenów rocznie.
53. Doświadczenia USA i Japonii wskazują, że katalizatory stosowane w samochodach dla zmniejszenia emisji nie przyniosły oczekiwanych efektów, gdyż wzrósł park samochodowy i jego wykorzystanie.
54. Katalizatory nie rozwiązują problemu wpływu motoryzacji na efekt cieplarniany.
55. Katalizatory nie są w pełni skuteczne w miastach, gdyż krótkie podróże miejskie nie pozwalają rozgrzać silnika do wymaganej temperatury.
56. Chcąc powstrzymać degradację środowiska europejskiego należy ograniczyć emisję o 90%.
57. Studia przeprowadzone w Holandii wskazują, że same rozwiązania techniczne zastosowane we wszystkich samochodach (katalizatory) i paliwach nie wystarczą do zapewnienia bezpieczeństwa ekologicznego. Koniecznym będzie blisko 4-krotne ograniczenie ruchu samochodowego.
58. Badania przeprowadzone w: Niemczech, Szwecji, Wielkiej Brytanii wskazują, że planowane rozwiązania technologiczne w samochodach i paliwach nie wystarczą do zapewnienia bezpieczeństwa ekologicznego. Obniżenie emisji uzyskane dzięki postępowi technologicznemu będzie wciąż niewystarczające a poziom emisji będzie powyżej emisji dopuszczalnej, którą szacuje się o 75-90% poniżej emisji z lat osiemdziesiątych.
59. Prognozy Walsh'a wskazują, że samochód pozostanie poważnym zagrożeniem życia na ziemi przez następne 30 lat. Jeśli nie nastąpi opamiętanie i zmiany systemowe.
60. Wszelkie założenia urbanistyczno-planistyczne, które zakładają, że w perspektywie samochód będzie nieszkodliwy są nieprawdziwe i wymagają weryfikacji.
61. Wg Urzędu Ochrony Środowiska w RFN rezygnacja z odbywania 35% podróży samochodem po miastach

Jadąc samochodem
miej świadomość
że za twoją wygodę
zdrowiem ptaci ktos



sprawiedliwiej
byłoby chyba tak....



dałaby w efekcie znacznie większe zmniejszenie zanieczyszczeń, niż najbardziej nawet radykalne rozwiązania techniczne w samochodach.

62. Tymczasem z badań prowadzonych w Austrii do 40% podróży w miastach może być realizowanych na rowerze, ale niezbędne do tego jest wyznaczenie dróg rowerowych.
63. 80% badanych w Austrii uważa, że promocja roweru winna się odbywać przez tworzenie dróg i infrastruktury dla rowerów.
64. W Szwajcarii niektóre zakłady pracy promują używanie roweru przez specjalne premie i udostępnienie pracownikom rowerów zamiast samochodów.
65. Tworzenie infrastruktury dla rowerów powoduje wzrost jego używania. W Kopenhadze co trzecia podróż, w Amsterdamie co piąta, w Delft prawie co druga realizowane są na rowerach.
66. Według badań brytyjskich rower jest najszybszym środkiem komunikacji w miastach na dystansie do 6 km – 75% podróży nie przekracza 8 km.
67. Mimo wybudowania w Los Angeles 12-to pasmowej autostrady, jazda po niej odbywa się z niewielką prędkością.
68. Wielka terenochłonność samochodu powoduje, że zaledwie 11% udających się do pracy samochodem w centrum Londynu zajmuje 90% powierzchni ulic i placów. W Nowym Jorku przy podobnym zajęciu terenu tylko 9% zatrudnionych może skorzystać z samochodu.
69. Doświadczenia amerykańskie i zachodnioeuropejskie wskazują, że próba rozwiązania problemów komunikacyjnych tylko przez poszerzenie ulic i budowę następnych prowadzi do jeszcze szybszego wypełnienia się tych ulic samochodami w myśl zasady "im więcej samochodów, tym więcej ulic, im więcej ulic, tym więcej samochodów".
70. Mimo, że w USA jest 82 279 km autostrad i 6 mln km dróg, to 42% ruchu drogowego odbywa się w złych warunkach, a 49% autostrad jest zatłoczonych.
71. Według szacunków Federal Highway Administration koszty zatorów ulicznych w 1984 roku wyniosły w USA 9 miliardów dolarów i ulegną 6-krotnemu zwiększeniu do 2005 roku.
72. Opóźnienia w ruchu w 1987 roku spowodowane korkami drogowymi w USA obliczono na 2 miliardy pojazdogodzin i były one większe o 60% w stosunku do 1984 roku. Prognozy do 2005 roku przewidują 500% wzrost opóźnień ruchu co oznacza straty 10 miliardów pojazdogodzin i 100 000 wypadków śmiertelnych rocznie.

73. Mimo, że statystycznie wszystkie amerykańskie i zachodnioeuropejskie gospodarstwa domowe dysponują samochodami osobowymi, to jednak w rzeczywistości 25% gospodarstw domowych w USA i 30% w RFN samochodami nie dysponuje.

74. Samochody stojące pod Twoim oknem z zapalonym silnikiem emitują 2,5 raza więcej i 5,3 raza więcej węglowodorów niż samochody jadące. Dlatego nie dopuszczaj do podjeżdżania samochodu pod Twoje okna.

75. Tymczasem nawet entuzjaści motoryzacji w Niemczech uważają, że trzeba czym prędzej uwolnić śródmieście miast i obszary rekreacyjne ze samochodów.

76. Przemysł motoryzacyjny to przemysł brudny i bardziej materiałochłonny niż inne przemysły. Konsumuje on: 20% stali, 10% aluminium, 7% miedzi, 13% niklu, 35% cynku, 5% ołowiu, 60% kauczuku, 10% plastyku, 22% azbestu, 6 000 000 ton platyny/rok.

77. Tylko 7% światowej populacji posiada samochody ale ta część zużywa aż 40% światowych zasobów ropy.

LIST OTWARTY

do użytkowników samochodów osobowych

W ciągu 1991 roku przybyło w Polsce 850 000 samochodów osobowych. Proces ten nasila się, natomiast przestrzeń miast ma ograniczone wymiary. Według badań po niewielkim obszarze miast codziennie odbywanych jest setki tysięcy podróży samochodami osobowymi.

To właśnie doprowadziło do zagrożenia egzystencji setek tysięcy mieszkańców głównych arterii, gdzie życie stało się gehenną.

Prawo do życia w czystym środowisku zostało poważnie naruszone, a przekroczenia dopuszczalnych norm skażenia powietrza i hałasu zagrażają ludziom, przyrodzie i zabytkom. W tej sytuacji Polski Klub Ekologiczny nie może już milczeć! Wzywamy wszystkich ludzi do refleksji nad swoim postępowaniem.

Gwałtowny i niekontrolowany rozwój motoryzacji spowoduje już niedługo, że ludzie będą umierać wskutek znacznego niedoboru czystego powietrza. Dzisiaj z tego powodu najbardziej cierpią dzieci!

Chcąc żyć w czystym środowisku musimy ponosić ofiary i wyrzeczenia.

Od dłuższego czasu zauważamy nowe zjawisko, które określić można jako "agresję komunikacyjną". Oto bowiem człowiek pieszy nie jest już nigdzie bezpieczny, ponieważ właściciele samochodów wjeżdżają dosłownie wszędzie: na chodniki i place handlowe, na skwery i tereny zielone i czynią to w całkowitej bezkarności.

Starajmy się podróżować jak najwięcej komunikacją zbiorową!

A wreszcie najwyższy już czas aby rower stał się u nas normalnym środkiem komunikacji i miał bezpieczne miejsce na ulicach miast.

Domagamy się również od władz poważnej refleksji i podjęcia skuteczniejszych działań.

ZARYS PROEKOLOGICZNYCH PRZEKSZTAŁCEŃ TRANSPORTU

Jeśli chcemy mówić o transporcie ekologicznym to nie sposób zaakceptować masowego samochodu indywidualnego., gdyż jest on najbardziej energochłonną i antyeologiczną formą transportu. Emitowane z rur wydechowych, na niskiej wysokości i w dużych stężeniach skażenia stanowią podstawowe zagrożenie obszarów zurbanizowanych. W krajach OECD transport samochodowy (głównie samochody osobowe) emitują: 81% CO, 51% NO_x, 54% C_xH_y. W Polsce ten udział różne źródła szacują na: 24% - 43% CO, 25% - 33% NO_x, 62% - 73% C_xH_y, 33% Pb. W Polsce 33% mieszkańców zagrożonych jest przez niedopuszczalny poziom hałasu. Na Zachodzie działania proekologiczne choć ograniczają emisje przeciętnego samochodu, to jednak na skutek ciągłego wzrostu liczby samochodów i ich użytkowania nie następuje efekt znaczącego obniżenia sumarycznego emisji do poziomu niezagrażającego środowisku i człowiekowi. Na domiar złego prognozy na Zachodzie i w Polsce przewidują dalszy wzrost liczby samochodów i wielkości ruchu. Przy czym urządzenia ograniczające emisje nie eliminują zagrożenia, jaką jest energochłonność i marnotrawstwo nieodnawialnych źródeł energii związane z: produkcją i eksploatacją samochodów, budową i eksploatacją dróg, parkingów, urządzeń sterowania i zarządzania ruchem, zapleczem technicznym motoryzacji. 67% paliw płynnych w krajach OECD pochłania transport, z czego na transport drogowy przypada 83% (głównie samochody osobowe), a na kolej zaledwie 3%, przy czym komunikacja zbiorowa (kolej, tramwaj, autobus) jest conajmniej 3-krotnie mniej energochłonna. Emituje też od kilku do przeszło 100 razy mniej skażeń niż samochód. Koszty z tym związane obciążają całe społeczeństwo, a nie tylko użytkowników samochodów. W USA dotacje do samochodów szacuje się na 300 miliardów dolarów rocznie. W Wielkiej Brytanii dotacje dla przemysłu motoryzacyjnego są blisko dwukrotnie wyższe niż dla kolei. Podejmowane ostatnio w różnych krajach analizy straty z tytułu rozwoju motoryzacji szacuje się na 0,5-6% dochodu narodowego. Przy czym uwzględniają one niektóre tylko zagrożenia, gdyż nie wszystkie dadzą się oszacować przy pomocy pieniądza. Odległe skutki wpływu skażenia środowiska nie są w tym rachunku uwzględnione. Gdyby nawet w przyszłości udało się rozwiązać problem skażeń, to i tak pozostanie nierozwiązywalny problem "congestion" (zatloczenia) spowodowanego nadmierną liczbą samochodów. Straty spowodowane przez korki drogowe oszacowano w Wielkiej Brytanii na 24 miliardy dolarów rocznie. Mimo, iż w USA sieć drogowa jest bardzo gęsta, to jednak 42% ruchu

odbywa się w złych warunkach, a połowa autostrad jest zatłoczonych. Fakty powyższe winny znaleźć miejsce w mediach i szerokiej edukacji społecznej zdominowanej obecnie przez prosamochodową propagandę.

Doświadczenia zachodnie pokazują, że nie rezygnując z ograniczenia emisji pojazdów należy poszukać ekologicznej alternatywy dla samochodu osobowego. Z badań wynika, że zdecydowana większość podróży to podróże bardzo krótkie, dlatego rower powinien stać się ekologicznym substytutem samochodu. Alternatywą dla samochodu osobowego w miastach powinna być sprawna i tania komunikacja zbiorowa, powiązana z systemem dróg rowerowych i całą infrastrukturą niezbędną do funkcjonowania komunikacji rowerowej. W ruchu dalekobieżnym połączenie roweru z różnymi formami transportu zbiorowego może stanowić alternatywę dla samochodu. Oczywiście dla realizacji takiego programu konieczna jest promocja komunikacji rowerowej przez: popularyzowanie roweru jako środka codziennej komunikacji, wyznaczenie i budowę sieci dróg rowerowych, instalowanie urządzeń umożliwiających bezpieczne pozostawianie roweru, zachęty i ułatwienia w przewozie roweru środkami komunikacji zbiorowej (szczególnie kolej).

Kolej winna pozostać podstawowym i tanim środkiem transportu. Należy ją doskonalić technicznie, poprawiać standard obsługi, zwiększając prędkość i częstotliwość kursowania, tak aby stała się bardziej konkurencyjną w stosunku do samochodu i samolotu. Należy zwiększać gęstość sieci kolejowej, a nie ograniczać, jak to obecnie się proponuje. Rentowność kolei należy poprawić przez zmiany organizacyjne, wprowadzenie mniej energochłonnego taboru. Na liniach o niewielkim ruchu pasażerskim należy wprowadzić lekkie i małe jednostki zbliżone pojemnością do autobusu i obsługiwane przez jedną osobę. Ruch ciężarowy w zdecydowanej większości powinna obsługiwać kolej. Ze względów ekologicznych należy zastosować takie mechanizmy, aby przewóz towarów samochodami był nieopłacalny wszędzie tam, gdzie może być wykorzystana kolej.

Wobec wszystkich środków transportu i maszyn rolniczych należy egzekwować takie normy dopuszczalnej emisji, aby środki te przestały zagrażać środowisku i zdrowiu człowieka.

Istnieje potrzeba opodatkowania posiadaczy samochodów podatkiem ekologicznym. Większość tego podatku powinna skutecznie zniechęcać (szczególnie w miastach) do posiadania i użytkowania samochodu osobowego, przy czym drugi i każdy następny samochód w gospodarstwie domowym powinien być opodatkowany niewspółmiernie wyższym podatkiem. Równocześnie taryfy komunikacji zbiorowej winny być ustalone na takim poziomie, aby korzystanie z jej usług było wielokrotnie tańsze od kosztów używania samochodu osobowego. Wszystkie

koszty związane z motoryzacją powinni pokrywać w formie dodatkowych podatków i opłat użytkownicy samochodów, a nie całe społeczeństwo, jak to jest obecnie.

Należy wprowadzić ograniczenie prędkości do 30 km/h w obszarach miejskich, do 80 km/h na głównych drogach zamiejskich, do 100 km/h na autostradach. W miastach (głównie w centrum) należy przystąpić do stopniowego ograniczania miejsc parkingowych i przeznaczyć je dla: rowerzystów, pieszych, zwiększenia powierzchni zieleni. Wydzielać z istniejących jezdni pasy dla: autobusów i rowerzystów – niektóre ulice przeznaczyć wyłącznie dla pieszych i rowerzystów, ewentualnie dopuszczać ruch autobusowy. Stopniowo uwalniać centralne części miast od ruchu samochodowego. Wprowadzić wysokie opłaty drogowe i parkingowe dla samochodów osobowych, a także zakaz używania samochodów w godzinach nocnych.

Konieczne jest nowe podejście do formowania przestrzeni ulicznej w sposób prowadzący do przywracania wypartych pozakomunikacyjnych funkcji ulic jako miejsca różnorodnych kontaktów społecznych. Osiągnięcie tego celu jest możliwe przy zastosowaniu szerokiej gamy restrykcji utrudniających poruszanie się samochodem. Pewne próby idące w tym kierunku podjęto już w niektórych miastach Europy.

Budowa nowych dróg (ulic) może mieć uzasadnienie tylko wtedy, gdy istnieje pewność, że nastąpi poprawa lokalnych warunków środowiskowych w obszarze odciążonym z ruchu samochodowego, a ponadto gdy są nowe drogi niezbędne do: prowadzenia komunikacji zbiorowej, ruchu dostawczego i obsługującego.

Działania w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszarów zurbanizowanych muszą zmierzać do zmniejszenia transportochłonności układu. Można to osiągnąć poprzez: ograniczenie ekspansji terytorialnej miasta, rezygnację z rozwijania monostruktur, dążenie do przemieszania i drobnoziarnistości funkcji, rozwój ośrodków usługowych w dzielnicach, rozszerzenie oferty celem lokalnego bilansowania liczby miejsc pracy i zawodowo czynnych w strefie podmiejskiej oraz w miastach satelickich.

MOTORYZACJA A EKOROZWÓJ

W czasie kampanii wyborczej w jednym z ekologicznych komitetów wyborczych padło pytanie o masową motoryzację. Pytanie wywołało zakłopotanie, po czym występujący w imieniu komitetu pan stwierdził, że komitet ten opowiada się za ekologicznym samochodem. Ekolodzy w całym świecie opowiadają się za sustainable development, czyli rozwojem zrównoważonym, co można również tłumaczyć pojęciem ekorozwoju. W przypadku transportu będzie to system zrównoważonej mobilności lub ekorozwój komunikacyjny. Na konferencji międzynarodowej reprezentant Holandii przedstawił definicję ekorozwoju komunikacyjnego, tylko taki system jest zrównoważony, który z pokolenia na pokolenie może w pełni funkcjonować przy przemieszczaniu ludzi i towarów bez zawłaszczenia materiałów, źródeł energii i środowiska, należnych każdemu pokoleniu. W tak sformułowanej definicji dominującą rolę ma komunikacja zbiorowa, szczególnie na dłuższych dystansach i w codziennych podróżach. Samochód jest wyłącznie dodatkowym środkiem w przypadku rzadkich podróży lub do miejsc bardzo odległych od sieci komunikacji zbiorowej. Krótkie podróże odbywają się na rowerze.

Tak więc masowa motoryzacja z istoty swej jest sprzeczna z ekorozwojem. Załóżmy zupełnie teoretycznie, że w 2050 roku wszystkie samochody będą napędzane energią słoneczną. Czy to wystarczy, by uznać masową motoryzację za zjawisko zgodne z ekorozwojem? Oczywiście, że nie, gdyż pozostanie nierozwiązany problem terenu dla masowej motoryzacji. Nie możemy sobie pozwolić na niekończące się odbieranie rolnictwu i leśnictwu terenów pod drogi, ulice, parkingi, stacje serwisowe, fabryki samochodów.

Prognoza – miliard samochodów na 2010 rok to groźne ostrzeżenie, wskazując, że masowa motoryzacja jako zjawisko patologiczne nie ma granic. Kiedyś wyobrażono sobie, że próg masowej motoryzacji to 300 samochodów na 1000 mieszkańców. Tymczasem w USA dawno już przekroczono ten wskaźnik, a końca wzrostu nie widać. Corocznie przybywa tam 3 000 000 samochodów. Co 1 sekundę na drogi świata wyjeżdża nowy samochód, a w ciągu dnia – 100 000. Uwzględniając nawet wycofanie samochodów z eksploatacji, to rocznie na drogach świata przybywa 19 000 000 samochodów osobowych. W 1950 roku było 53 000 000 samochodów osobowych, a w 1989 już 423 000 000. W europejskich krajach OECD w latach 1970-1987 park samochodowy wzrósł dwukrotnie przy blisko trzykrotnym wzroście użytkowania. W Polsce, mimo kryzysu gospodarczego w latach osiemdziesiątych

przybywało rocznie około 300 000 samochodów osobowych, w 1991 roku już 850 000, osiągając wielkość parku obecnie około 7 milionów. Zapowiedziane reformy gospodarcze w krajach postkomunistycznych i naśladowanie błędnych rozwiązań zachodnich mogą spowodować jeszcze szybszy wzrost liczby samochodów. Zwłaszcza, że takie potęgi motoryzacyjne, jak Volkswagen, Suzuki, General Motors, Fiat przygotowują się do wkroczenia na rynki tych krajów.

Ze wzrostem liczby samochodów coraz powszechniej pojawiają się nierozwiązywalne problemy. Zjawisko kongestii, czyli zatłoczenia i korków drogowych, stało się faktem we wszystkich głównych miastach świata, rozciągając godzinę szczytu nawet do 14 godzin. Niektóre miasta zaczynają odnotowywać swoiste rekordy, np. w Londynie w 1989 roku korek osiągnął 53 km. Połowa amerykańskich przedsiębiorstw oceniła, że warunki poruszania się w 13 głównych miastach USA wpływają destrukcyjnie na samopoczucie pracowników, ich wydajność, punktualność i emocje.

Autobus do przewozu osób potrzebuje 10-krotnie mniejszej przestrzeni niż samochód. Miasto to obszar o ograniczonej przestrzeni, którą trzeba racjonalnie wykorzystać. Nie skrępowane używanie samochodu prowadzi do wyniszczenia struktur przestrzennych. Zapotrzebowanie powierzchni wyłącznie dla samochodu w mieście wielkości Krakowa wyniosłoby 30-45 km², z czego 1/3 musiałaby przypaść na śródmieście.

Tak więc względy przestrzenne są głównym czynnikiem uniemożliwiającym pogodzenie ekorozwoju z masową motoryzacją, choćby nawet wszystkie samochody osobowe były napędzane energią słoneczną.

Obecnie jednak i w najbliższej przyszłości na czele zagrożeń globalnych pojawia się efekt cieplarniany, sprawca zmian i anomalii klimatycznych. Dla ustabilizowania sytuacji świat musi ograniczyć emisje gazów cieplarnianych minimum o 60%. Jak tego dokonać, skoro co sekundę przybywa samochód, a każdy z nich emituje gazy cieplarniane bądź biorące udział w tworzeniu takich gazów. Przeciętny europejski samochód emituje przeszło 4 tony dwutlenku węgla w ciągu roku. Freony oddziałujące silniej niż dwutlenek węgla na efekt cieplarniany, równocześnie niszczą warstwę atmosferyczną ozonu, chroniącego Ziemię przed szkodliwym promieniowaniem słonecznym. Głównym źródłem freonów są klimatyzatory i wypełniacze stosowane w tapicerce i wyposażeniu samochodów. W 1987 roku 48% nowych samochodów na świecie było wyposażonych w klimatyzatory, co spowodowało, że 120 000 ton freonów ulotniło się w powietrze. Sytuacja powtarza się powodując przyrost koncentracji freonów w atmosferze o 4% rocznie. Z kolei tlenek węgla, pochodzący w 90% z motoryzacji ułatwia tworzenie się w atmosferze metanu, który jest gazem cieplarnianym silniejszym od dwutlenku węgla. Tempo przyrostu koncentracji metanu w atmosferze określono na 0,9% rocznie. Ozon tworzony w przyziemnych warstwach atmosfery w wyniku reakcji chemicznych między

węglowodorami, a tlenkami azotu, pochodzącymi w 50% z motoryzacji, jest silnym gazem cieplarnianym. Ozon ten, w przeciwieństwie do naturalnego ozonu z górnych warstw atmosfery, jest groźny dla człowieka i świata przyrody. Tymczasem koncentracje ozonu zostały w tym wieku podwojone, a na dużych obszarach Europy i Ameryki występują okresowo znaczne przekroczenia dopuszczalnych norm WHO. Ozon, główny składnik smogu fotochemicznego, jest zmorą obszarów zurbanizowanych i ich okolic, zwłaszcza w lecie. W Kalifornii zniszczenia powodowane przez ozon w uprawach rolnych szacuje się na 20%. W 96 obszarach zurbanizowanych, gdzie mieszka co najmniej połowa ludności USA, obserwuje się znaczne przekroczenia dopuszczalnych norm stężenia ozonu, a w 41 obszarach – przekroczenia tlenku węgla. Tlenek węgla łączy się z hemoglobina zawartą w krwi i utrudnia jej prawidłowe krążenie, co powoduje dolegliwości związane z układem krążenia, sercem, centralnym układem nerwowym. Najczęstszym symptomem obecności tlenku węgla są bóle głowy, niekiedy dochodzi do gwałtownej śmierci spowodowanej zatruciem organizmu tym gazem. Z kolei tlenek azotu i ozon zakłócają funkcję oddechową organizmu powodując dolegliwości astmatyczne, bronchit, obniżenie odporności na infekcje układu oddechowego, stany zapalne spojówek. I cóż z tego, że technika motoryzacyjna ograniczyła emisje z nowych samochodów, skoro wzrost liczby samochodów przyniósł wzrost emisji. W USA np. wyraźne obniżenie emisji węglowodorów i tlenku węgla dzięki zastosowaniu katalizatorów w nowych samochodach zostało wyrównane wzrostem użytkowania samochodów.

Spaliny samochodowe są w powietrzu powszechnie obecne, a jak wykazują badania brytyjskie, 20% populacji – szczególnie dzieci i starszych – cierpi z tego powodu. W spalinach samochodowych znajdują się takie substancje, jak np. benzen (silnie rakotwórczy), dla których nie ma zdrowotnie bezpiecznych koncentracji. Badania japońskie wykazały większą zachorowalność na nowotwory osób mieszkających w pobliżu ruchliwych skrzyżowań. Prace Lewthera wykazały, że w bardzo wielu przypadkach nowotworów oskrzeli i płuc można wyizolować z tkanki rakowej cząstki azbestu, stosowanego do produkcji nakładek hamulcowych i tarcz sprzęgieł. Usunięcie ołowiu z benzyny to proces konieczny, ale niewystarczający, zważywszy, że w spalinach jest około tysiąca innych związków toksycznych. Ołów, kumulując się w organizmie, powoduje zakłócenia w układzie krwionośnym i nerwowym. Zagrożenie organizmu przez ołów może się pojawić przy koncentracji 10 ug/100 ml krwi. Tymczasem we krwi dzieci z krajów EWG stwierdza się koncentrację rzędu 30 ug/100 ml krwi. Zawartość metali ciężkich, takich jak ołów, kadm, w roślinach i glebie zmniejsza się wraz ze wzrostem odległości od dróg, a w glebie także z głębokością. Choć w krajach rozwiniętych stopniowo ogranicza się ilość ołowiu dodawanego

do benzyny, to jednak będzie on wciąż stanowił poważny problem w krajach Ameryki Łacińskiej, Azji, Afryki, Europy Wschodniej.

Pomysłodawcy zastosowania metanolu dla poprawy czystości środowiska zapominają, że samochody napędzane tym paliwem emitują do 6 razy więcej aldehydów. Aldehydy oddziałują niekorzystnie na układ oddechowy, powodują stany zapalne spojówek, szczególnie u dzieci. Najnowsze badania przeprowadzone na zwierzętach wskazują, że formaldehyd jest rakotwórczy. Tymczasem w Polsce wprowadzono do sprzedaży etylinę z dodatkiem etanolu, reklamując ją jako paliwo ekologiczne. Nie przeprowadzono jednak żadnych badań dotyczących aldehydów.

Przykład Kalifornii świadczy dobitnie, że nie jest możliwa masowa motoryzacja i zdrowe środowisko. Smog fotochemiczny odkryto tam w 1940 roku i do tej pory, mimo rewolucyjnych zmian w technice motoryzacyjnej, ogromnych nakładów finansowych, nie udało się zapewnić czystego powietrza. Co trzeci dzień występuje tam przekroczenie dopuszczalnych norm.

W Wielkiej Brytanii okazało się, że samochody wyposażone w katalizatory, teoretycznie zapewniające ograniczenie emisji, w praktyce przy dużych prędkościach emitowały więcej CO niż pojazdy bez katalizatorów. Katalizatory w ogóle nie są skuteczne w przypadku uruchamiania silnika, a więc w obszarze przyległym bezpośrednio do budynków mieszkalnych. Ich skuteczność również jest znacznie ograniczona w przypadku zimnego silnika, a więc w sytuacji większości podróży samochodowych. Nie ograniczają w żaden sposób emisji dwutlenku węgla, a więc efektu cieplarnianego. Pojazdy wyposażone w katalizatory wymagają bardzo precyzyjnej i regularnej kontroli, w przeciwnym razie ich praca jest nieefektywna.

Tylko w 1990 roku do mórz dostało się 100 000 ton ropy w wyniku katastrof tankowców. Oszacowano, że katastrofa "Exxon Valdez" spowodowała śmierć 100 000-300 000 ptaków i tysięcy innych istnień. Katastrofa o tak poważnych skutkach ekologicznych zdarza się przynajmniej raz na rok. 3 mln ton ropy rocznie dostaje się do oceanów w wyniku działalności człowieka związanej z transportem, przy czym transport morski stanowi minimalną część tych zagrożeń. Dominują spływy z dróg, miejsc produkcji i dystrybucji paliw.

Toyota szacuje, że samochód w procesie produkcji zużywa aż 20% energii. W eksploatacji można wręcz mówić o marnotrawstwie energii, skoro przewiezienie osoby komunikacją zbiorową pochłania wielokrotnie mniej energii. W krajach rozwiniętych zaledwie 2-3% energii całego transportu pasażerskiego zużywa kolej, a w USA nawet 0,6%. Wraz ze wzrostem użytkowania samochodów wzrasta zużycie energii, w niektórych krajach rozwiniętych wzrost ten w ciągu 17

lat był 2,5-krotny. Analizy faktycznego zużycia energii przeprowadzone w krajach bogatej północy wskazują, że przewiezienie pasażerów koleją zamiast samochodami wymaga 2-10-krotne mniejszego zużycia energii. W przypadku wykorzystania autobusów zużycie energii jest 2-4-krotnie mniejsze. Tymczasem wszędzie spada zainteresowanie najbardziej energooszczędnymi formami transportu, jakimi są kolej i autobus.

Kluczem do rozwiązania problemów ekologicznych jest oszczędzanie a nie marnowanie nieodnawialnych źródeł energii. W innych niż transport sektorach gospodarki krajów rozwiniętych udało się zastosować rozwiązania, które przyniosły spadek zużycia energii, natomiast w transporcie, zdominowanym głównie przez masową motoryzację, występuje odwrotna tendencja. Nie jest rozwiązany problem odpadów motoryzacyjnych. Spalanie opon wiąże się z emisją dioksyn, furyn, benzenu – silnych kancerogenów. Składowanie samochodów na cmentarzyskach pochłania coraz większe obszary, a ich otoczenie skażone jest wysokimi koncentracjami metali ciężkich. Każdy wycofany z eksploatacji samochód zawiera w sobie nie zużyty olej, paliwo, kwasy. Wszystko to dostaje się do środowiska, pogarszając jego stan. W RFN w 1980 roku pozostało 2 000 000 wraków samochodowych, oprócz tych, które trafiły do Polski i zapewne nadal są użytkowane. Ponadto 370 000 ton zużytych opon, 10 000 ton zużytego oleju trafiło niekontrolowane do zbiorników wodnych.

Jeśli społeczeństwa krajów rozwijających się będą naśladować samochodowy styl życia mieszkańców krajów bogatych, to Ziemi grozi globalna katastrofa. Przewiduje się, że po 2000 roku nastąpi drastyczny wzrost emisji, w czym istotny udział będą miały kraje rozwijające się i postkomunistyczne. Tymczasem już obecnie dla uratowania ginącego środowiska należałoby ograniczyć emisję o 90%.

Autorzy niedawno opublikowanego raportu Greenpeace stwierdzają, że żadna ludzka aktywność nie przynosi takiego zanieczyszczenia, jak używanie samochodu. Ekorozwoju nie da się pogodzić z masową motoryzacją, ekolodzy nie walczą o zastąpienie poloneza toyotą, lecz o stworzenie alternatywy dla masowej motoryzacji.

Kraków, 9-12 grudnia 1992 r.

USTALENIA

międzynarodowej konferencji organizacji pozarządowych z 15 krajów europejskich na temat
"Ruch – transport – mobilność"

Istnieje pilna konieczność podjęcia działań dla ochrony środowiska i rozwijania ekologicznie zrównoważonego systemu transportu w Centralnej i Wschodniej Europie. Przez zrównoważony system transportu (ekorozwój w transporcie) rozumiemy taki system, który może funkcjonować w społeczeństwie z pokolenia na pokolenie bez zawłaszczania: materiałów, źródeł energii, środowiska należnych następnym pokoleniom. Ruch i transport wpływa znacząco na jakość życia. Skażenie powietrza, rozcinanie krajobrazu, hałas, wypadki to tylko nieliczne przykłady tego niekorzystnego wpływu.

Kraje Europy Centralnej i Wschodniej stoją w obliczu przygotowania ich przyszłego systemu transportowego. Ważnym jest, aby nie popełnić tych samych błędów, które popełniono na Zachodzie, zwłaszcza, że sytuacja jest krytyczna. Koleje w krajach postkomunistycznych oferują niski standard a ponadto nie cieszą się dobrą opinią w społeczeństwie. Coraz większy udział w przewozach zarówno pasażerskich jak i towarowych przyjmują samochody pogarszając jeszcze bardziej sytuację kolei. Ponadto niewielka uwaga zwrócona jest na alternatywne formy transportu, np. promocji wykorzystania roweru.

Istniejące i projektowane systemy komunikacji zbiorowej potrzebują i będą potrzebować wsparcia ze strony władz państwowych i lokalnych w formie takich dotacji, jakie stosują nowoczesne kraje kapitalistyczne (np. Holandia, Szwajcaria).

Zachodnie przedsiębiorstwa i instytucje mają istotny wpływ na planowanie komunikacyjne w krajach Europy Centralnej i Wschodniej, np.:

- Bank Światowy poprzez swoich ekspertów sugeruje polskiemu rządowi zamknięcie znaczącej liczby kolei lokalnych ze względu na wysokie koszty ich eksploatacji.

- Koncerny motoryzacyjne takie jak General Motors, Fiat, Volkswagen planują bądź już posiadają fabryki w Polsce, Czechosłowacji, na Węgrzech. Cały przemysł motoryzacyjny wydaje ogromne pieniądze na reklamy samochodów, aby kreować żądania dla ich produkcji.
- Kraje EWG (szczególnie Grecja) czyniły naciski na rządy Węgier i Czechosłowacji, aby zastąpić w tych krajach niedawno wprowadzone opłaty za tranzyt ciężarowego ruchu samochodowego bezpłatnymi przejazdami.
- Komisja EWG planuje budowę transeuropejskiej sieci autostrad pomiędzy obszarami Centralnej Europy a obszarami wschodnich i południowych peryferii. Ta sieć obejmuje 12 000 km nowych autostrad, które zasadniczo zmieniają infrastrukturę i system transportowy w całej Europie. Powyższy plan został stworzony przez lobby: Europejskiego Okrągłego Stołu Przemysłowców, Międzynarodową Federację Drogową i innych. Oprócz powyższych zachodnie a ostatnio również wschodnie rządy promują drogowo zorientowany system transportu. Działania w kierunku kolejowo zorientowanego systemu są powstrzymane przez wzrastające żądania entuzjastów motoryzacji.

NIEZBĘDNE DZIAŁANIA

Edukacja ekologiczna:

Ekorozwój w transporcie będzie sukcesem jeśli uzyska akceptację społeczeństwa. Obecna prosamochodowa (głównie firm zachodnich) propaganda oślepia społeczeństwo. Zamiast niej istnieje pilna potrzeba edukacji ekologicznej, aby poinformować społeczeństwo i kierowców o motoryzacyjnych zagrożeniach środowiska.

Komunikacja zbiorowa:

Te sfery biznesu, które koncentrują swoje zainteresowania na komunikacji zbiorowej i kolei winny raczej uzyskać kontrakty w krajach Europy Centralnej i Wschodniej niż przedsiębiorstwa związane z produkcją samochodów lub budową dróg.

- Należy skoncentrować się na wprowadzeniu kolejowej sieci powiązań typu Eurocity zamiast sieci autostrad.
- Odejść od planowania przepustowości na rzecz podwyższenia jakości komunikacji zbiorowej (czas i komfort podróży komunikacją zbiorową powinny być porównywalne ze standardami oferowanymi przez samochód).
- Rozszerzyć istniejącą obsługę regionalnych linii kolejowych w zakresie ekspresowych połączeń z wykorzystania

niem systemu Park and Ride.

Sprawy generalne:

- W skali lokalnej: poprawić dostępność i standard komunikacji zbiorowej, rowerowej i pieszej. Wprowadzić restrykcje na używanie samochodów osobowych w centrach miejskich.
- Obszary: handlowe, mieszkaniowe, miejsc pracy muszą być obsługiwane przez dogodną komunikację zbiorową i rowerową.
- Środki finansowe winny być przeznaczone na prace badawcze zajmujące się stymulowaniem wzrostu znaczenia komunikacji zbiorowej zamiast promowania używania samochodu.
- Istnieje potrzeba stworzenia takich mechanizmów ekonomicznych, aby cena 1 litra paliwa znacznie przewyższyła cenę biletów komunikacji zbiorowej w relacji do 1 km podróży.
- Istnieje potrzeba wprowadzenia podatków ekologicznych na paliwo.

Rola organizacji pozarządowych:

- Organizacje pozarządowe winny posiadać wpływ na decyzje w zakresie propozycji i projektów transportowych.
- Władze wszystkich szczebli winny żądać od projektodawców oceny wpływu na środowisko wszystkich dużych projektów ruchowych. Przy czym musi być udowodniona potrzeba realizacji przedsięwzięcia na tle całej koncepcji. W ocenę wpływu na środowisko winny być włączone odpowiednie organizacje pozarządowe.

STANOWISKO

uczestników seminarium polsko-niemieckiego

"Polityka komunikacyjna a ochrona środowiska"

zorganizowanego przez EuroNatur, Polski Klub Ekologiczny – Okręg Wielkopolski, Instytut na Rzecz Ekorozwoju i Niemiecką Fundację Friedricha Eberta
Poznań, 21-24 listopad 1993 roku

1. W dotychczasowej polityce transportowej i ochronie środowiska w Polsce uzyskano wiele pożytecznych efektów technicznych i technologicznych. Bazując na doświadczeniach niemieckich zaprezentowanych na seminarium należy uznać, że rozwiązania te nie są w stanie ograniczyć szkodliwego oddziaływania systemu transportowego, który obecnie rozwija się dynamicznie w naszym kraju.
2. Niezbędne jest dokonanie zmian strukturalnych w polityce transportowej, które powinny objąć nie tylko sam transport ale całą sferę rozwoju gospodarczego, zagospodarowania przestrzennego i zachowań społecznych. Wynikać to powinno z następujących przesłanek:
 - a) Celowość wspierania własnej gospodarki poprzez preferowanie takiego rodzaju transportu, który będzie to zapewniał. W warunkach polskich transport kolejowy ma zdecydowaną przewagę nad transportem samochodowym bazującym w znacznym stopniu na imporcie.
 - b) Respektowanie dotychczasowych jak i przewidywanych w przyszłości zobowiązań Polski związanych z rozwiązywaniem globalnych problemów środowiskowych np. kwaśne deszcze, zmiany klimatyczne, zachowanie różnorodności biologicznej.
 - c) Konieczność dotrzymania ustaleń polityki ekologicznej państwa przyjętej przez Sejm RP w maju 1991 roku, w której przyjęto wiele priorytetów dotyczących systemu transportowego jak np. ograniczenie w długiej perspektywie w całej gospodarce emisji tlenków azotu o 80%. Przewiduje się, że w przyszłości głównym źródłem tych zanieczyszczeń będzie transport.
 - d) Uznanie wysokiego poziomu szkodliwości oddziaływań transportu co powoduje, że każde nowe przestrzenne rozwiązanie komunikacyjne niesie za sobą naruszenie środowiska przyrodniczego oraz stanowi istotne

źródło konfliktów społecznych i gospodarczych. Wymaga to sformułowania i wprowadzenia nowej polityki transportowej, która powinna wynikać z dopuszczalnych obciążeń środowiska przez transport w nawiązaniu do polityki ekologicznej przyjętej przez nasze państwo i ustaleń międzynarodowych.

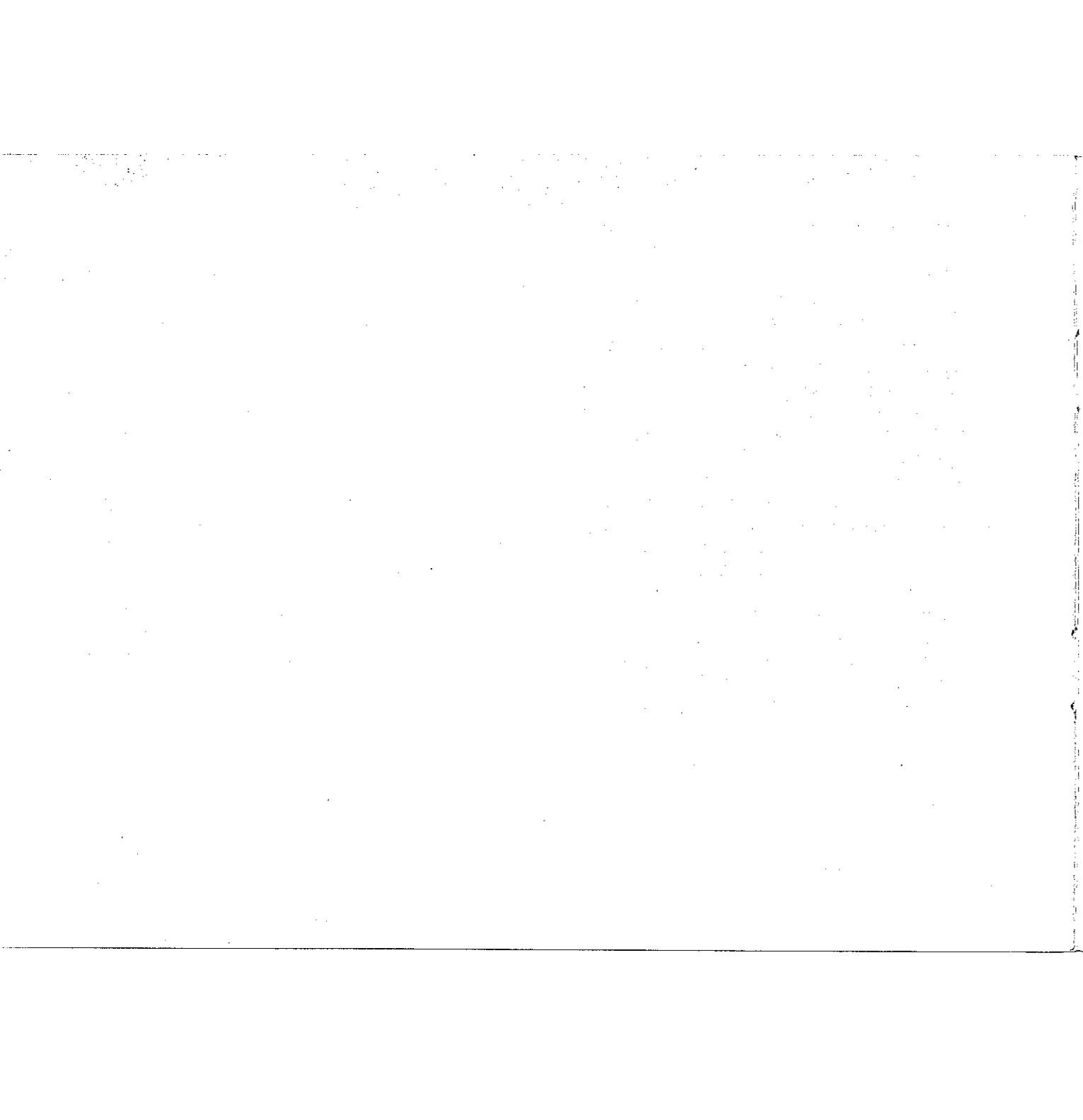
3. Doceniając pozytywne zmiany w zakresie konstrukcji pojazdów i eliminowania jednostek uciążliwych, wprowadzania przyjaznych środowiskowo paliw widzimy potrzebę podjęcia zdecydowanych wysiłków na rzecz ograniczenia do niezbędnych, z punktu widzenia potrzeb, źródeł generowania ruchu zarówno ciężarowego jak osobowego. W tym celu zasadne jest uaktywnienie inicjatyw lokalnych, dostarczanie instrumentów prawnych i finansowych, zmian struktury kooperacji oraz nowego spojrzenia na planowanie urbanistyczne. Przykładowo może następować w zależności od struktury przestrzennej i gospodarczej ograniczanie przestrzenne i czasowe, a także tonażowe użytkowania transportu ciężarowego (np.: w dni świąteczne, w centrach miast).
4. Zdecydowane wątpliwości budzą przewidywane korzyści płynące z realizacji programu budowy autostrad przyjętego przez Rząd. Uważamy, że należy przeprowadzić kompleksową ocenę jego oddziaływania na środowisko przyrodnicze, społeczne i gospodarcze. Kreowanie programu budowy autostrad nie powinno wynikać jedynie z presji krajów zachodnich na podążanie ich drogą rozwoju systemu transportowego, która według doświadczeń niemieckich nie przyniosła oczekiwanych korzyści. Nie może to również wynikać z korzystnego kredytowania oferowanego przez międzynarodowe instytucje finansowe. Ostrzegamy, iż to kredytowanie może stanowić pułapkę ekologiczno-finansową, gdyż kredyt gwarantowany przez państwo i spłacany z opłat za użytkowanie autostrad w przypadku ich niewystarczającej wielkości, byłby spłacany przez całe społeczeństwo. Uznajemy za właściwsze przeznaczenie tych kredytów na proekologiczną restrukturyzację transportu.
5. Wobec uzasadnionych wątpliwości co do intencji i skutków działań międzynarodowych instytucji finansowych w procesach przekształcania polskiego systemu transportowego uznajemy za niezbędne poddanie pod publiczną debatę wszystkich zamierzeń tych instytucji. Wynika to ze spełnienia fundamentalnego prawa obywateli do poinformowania o działaniach, których konsekwencje mogą ich bezpośrednio dotyczyć.
6. Zwracamy zdecydowaną uwagę na pozytywne znaczenie transportu szynowego dla ochrony środowiska. Wynika to z oszczędnego użytkowania energii, mniejszego zajmowania przestrzeni, mniejszej ilości emitowa-

- nych zanieczyszczeń oraz mniejszej wypadkowości. Niezbędnym jest w związku z tym stworzenie równoprawnych warunków finansowania rozbudowy i utrzymania infrastruktury dla rozwoju kolei w Polsce w stosunku do transportu samochodowego. Nie czekając na te zmiany, na dzień dzisiejszy kolej powinna podjąć wiele działań zachęcających i przyciągających pasażera do jej użytkowania.
7. Niezbędnym uznaje się zachowanie istniejącego transportu publicznego w Polsce, a nie jego eliminowanie potem zaś jak to uczy przykład krajów zachodnich jego kosztowne odbudowanie. W celu jego doskonalenia wprowadzić należy priorytety dla komunikacji zbiorowej polegające na:
 - a) przeznaczenie pasów dla wyłącznego użytkowania przez komunikację zbiorową,
 - b) wspólnym wykorzystaniu torowisk tramwajowych przez tramwaje i autobusy bez dopuszczenia użytkowników indywidualnych,
 - c) rozszerzeniu ilościowym i jakościowym oferty dla potencjalnych użytkowników transportu publicznego zachęcającej do jego użytkowania zwłaszcza na nowych terenach zurbanizowanych,
 - d) dofinansowanie transportu publicznego z opłat za parkowanie i mandatów za złe parkowanie.
 8. Ważnym jest powszechne wdrożenie systemu taryf strefowo-czasowych obejmujących wszystkie środki transportu publicznego w miastach, zwłaszcza w aglomeracjach miejskich.
 9. Rower stać się powinien równoprawnym środkiem transportu dlatego istnieje pilna potrzeba promocji roweru jako środka masowej komunikacji i alternatywy dla lokalnych podróży samochodem. Szczególnie istotnym jest łączenie roweru z komunikacją zbiorową zwłaszcza kolejową. Powinny być tworzone warunki do tego np. parkingi, wypożyczalnie.
 10. W planowaniu i rozwoju miast punktem odniesienia winien być człowiek a nie potrzeby samochodu, co wymaga innego paradygmatu w planowaniu miast. Miasta powinny ograniczać generowanie ruchu, a nie tworzyć nowych jego źródeł.
 11. Uznajemy za konieczne poddanie pod dyskusję publiczną programu rozwoju transportu wodnego.

Na zakończenie pragniemy zwrócić uwagę, że podmiotem systemu transportowego jest człowiek jako użytkownik i konsument produktu podlegającego transportowi. Nie można jednak zapomnieć, że należy zarówno respektować jego prawa wolnego wyboru do środków transportu jak i prawo uwzględniania opinii społecznej, która nie akceptuje

negatywnych skutków oddziaływania transportu na jej zdrowie i otoczenie.

Stan zagrożenia jest tak poważny, że istnieje potrzeba stworzenia łańcucha ludzi odpowiedzialnych przeciwstawiających się zagrożeniom motoryzacyjnym. Jeśli zwracasz uwagę zamierzającemu odbyć samotną podróż samochodem aby nie truć miasta (wioski) to tworzysz łańcuch ludzi odpowiedzialnych za środowisko. Polski Klub Ekologiczny czeka na wasze listy świadectwa uczestników łańcucha ludzi odpowiedzialnych. Zamiast truć samochodem używaj roweru i komunikacji zbiorowej. Pamiętaj, że nawet najwspanialsze Twoje działania ekologiczne nie zastąpią rezygnacji z używania samochodu i zachęcania innych do tego samego. Pamiętaj jeśli nie chcesz być ekologicznym zerem to jeździj rowerem. Pamiętaj, że ustalone normy i limity dla samochodów nie będą w stanie zapewnić bezpiecznego ekologicznie środowiska w ciągu najbliższych 20-30 lat. Pamiętaj, że nie dysponujemy takimi środkami finansowymi aby obnażyć głupotę reklam samochodowych. Naszą siłą jesteś Ty i Twoje przesłanie do: nieświadomych, naiwnych, wygodnych, chcących imponować. Zanim zrealizujemy odgórnie ideę europejskich miast bez samochodu niech oddolnie tworzy się szeroki ruch ludzi respektujących prawo do życia w czystym środowisku i dobrowolnie rezygnujących lub ograniczających używanie samochodu. Szczególnie zwracamy oczy na polityków aby dali pierwszy przykład ekologicznego myślenia. Politycy przyjeżdżający na posiedzenia: Parlamentu, Rządu, Samorządu na rowerze lub komunikacją zbiorową to niestety rzadki obraz. Wielką rolę mają do odegrania mass-media przez promowanie ekologicznego stylu życia zamiast dotychczas promowanego samochodowego. Promowanie ekologicznego stylu życia wiąże się nie tylko ze stworzeniem bezpiecznych ekologicznie warunków życia ale z kształtowaniem postaw moralnych. Dekalog ze swoim "Nie zabijaj" jest fundamentem Kościoła i związków wyznaniowych a filozofia Św. Franciszka z Asyżu wyzwaniem dla współczesności. Łańcuch ludzi (organizacji, instytucji, Kościoła) odpowiedzialnych to szansa dotarcia do każdego truciciela i stworzenia bezpiecznego ekologicznie świata.



Polski Klub Ekologiczny Okręg Górnośląski

Pl. Grunwaldzki 8-10, 40-950 Katowice, tel/fax.594-315

Konto: II Oddz. PKO Katowice, Nr 27528-71228-132

Jesteśmy grupą entuzjastów, którym na sercu leży ochrona środowiska przyrodniczego naszego regionu, Polski, Europy i całej Matki Ziemi. Należymy do pozarządowej, nie dochodowej, niezależnej organizacji o zasięgu ogólnopolskim. Nasza organizacja jest członkiem międzynarodowej organizacji ekologicznej Friends of the Earth International. Na całym świecie mamy siostrzane organizacje o podobnym profilu. Z wieloma z nich stale współpracujemy.

Jesteśmy świadomi licznych zagrożeń zdrowia ludzi i dziedzictwa przyrodniczego jakie występują na silnie uprzemysłowionym Górnym Śląsku. Zdajemy sobie sprawę, że przywrócenie równowagi pomiędzy działaniami przemysłu a Naturą wymaga wielkich przemian, olbrzymich środków finansowych oraz czasu ale przede wszystkim obudzenia świadomości społeczeństwa i decydentów. Nie dysponujemy możliwościami restrukturyzacji przemysłu ani środkami na inwestycje. Nie chcemy jednak stać z założonymi rękami i w tym celu proponujemy konkretne działania.

Zywność atestowana dla Śląska – polega na prowadzeniu kampanii informacyjnej dotyczącej skażenia żywności na Górnym Śląsku oraz organizacji systemu dostarczania, kontroli i sprzedaży najwyższej jakości warzyw na najbardziej zatrute tereny GOP.

Wraz z gminą Katowice jesteśmy współorganizatorami **Centrum Informacji o Odpadach Komunalnych**, które mieści się przy Urzędzie Miasta w Katowicach, przy ul. Młyńskiej 9. Centrum prowadzi czterogodzinne dyżury w każdy roboczy dzień tygodnia. Działalność Centrum to edukacja społeczeństwa miasta Katowic w zakresie gospodarki odpadami komunalnymi, promowanie postaw proekologicznych, zapobieganie powstawania odpadów, promocja opakowań "przyjaznych środowisku".

Punkt Informacji Ekologicznej dla Społeczeństwa (PIES) to nowy program służący podnoszeniu świadomości ekologicznej zwykłego mieszkańca naszego regionu. Propaguje on ideę ekorozwoju, stwarza możliwości nawiązywania nowych kontaktów, wspólnego działania lub korzystania z doświadczeń innych dla rozwiązywania problemów ekologicznych.

W ramach Punktu Informacji Ekologicznej dla Społeczeństwa w każdy poniedziałek i środę, w godzinach od 10⁰⁰ do 15⁰⁰ działa "**zielony telefon**" - nr **59-42-67**, który służy mieszkańcom Regionu informacją i radą w sprawach dotyczących ochrony środowiska.

W siedzibie Polskiego Klubu Ekologicznego w Katowicach działa **Centrum Informacyjne Ochrony Powietrza (ICAP)**. ICAP zajmuje się śledzeniem zmian i kampanią informacyjną w zakresie ochrony atmosfery, komunikacji, energetyki, w szczególności alternatywnych źródeł energii, nowych rozwiązań instytucjonalnych, działalności inwestorów zagranicznych.

Wydajemy comiesięcznie "**Biuletyn Ekologiczny**", w którym zamieszczamy ciekawe artykuły, aktualne informacje o działaniach Klubu i mających się odbyć imprezach ekologicznych.

Organizujemy **otwarte spotkania** w pierwsze czwartki każdego miesiąca (za wyjątkiem przerwy wakacyjnej) o godz. 16⁰⁰, w Auli Uniwersytetu Śląskiego Wydziału Biologii w Katowicach przy ul. Bankowej 9.



Broszurę wydano staraniem Zarządu Głównego Polskiego Klubu Ekologicznego - Komisji Komunikacyjnej.

Redakcja: Tadeusz Kopta i Mieczysław Górski.

Polski Klub Ekologiczny, Zarząd Główny, 31-109 Kraków, ul. Piłsudskiego 8 IIp., tel. (0-12) 221-033 w. 410
Centrum Informacyjne Ochrony Powietrza, 40-950 Katowice, Pl. Grunwaldzki 8-10, p. 243, tel./fax (0-32) 594-315

Sponsor: The Swedish NGO Secretariat on Acid Rain

Skład komputerowy: Ewa Cimander

Łamanie i druk: "Font Art", Katowice, ul. Paderewskiego 32/4, tel.: (0-3) 155-44-17 w. 19