

Lewica, prawica i buspasy

Autor: Karol Pogorzelski

Już od kilku lat na ulicach polskich miast toczy się niewypowiedziana wojna. Po jednej stronie stoją dumni właściciele i użytkownicy pojazdów zmotoryzowanych, po drugiej — miłośnicy rowerów w koalicji z pasażerami komunikacji miejskiej. Ci pierwsi pomstują, że kierowcy samochodów w



polskich miastach są prześladowani — tworzy się buspasy, przez które jeszcze bardziej korkują się i tak już zakorkowane arterie, podnosi się opłaty za parkowanie, a nawet (o zgrozo!) myśli się o wprowadzeniu opłat za wjazd do centrum¹. Ci drudzy natomiast wciąż domagają się nowych udogodnień dla ulubionej formy transportu: wyznaczania kolejnych buspasów, modernizacji taboru, budowy nowych dróg rowerowych (zwłaszcza kosztem miejsc parkingowych), ograniczenia ruchu kołowego w centrum itp.

Rozpowszechniło się przekonanie, że konflikt pomiędzy obiema grupami ma charakter polityczny. Mówi się, że właściciele samochodów to kapitaliści korzystający ze swojej wolności, zaś wspieranie ich interesów jest przejawem prawicowości. Natomiast użytkownicy rowerów i komunikacji miejskiej (których oczywiście nie stać na własne auto) to nowi proletariusze, o których los lewica czuje się w obowiązku zatroszczyć. Takie ujęcie całego sporu w dość dosadny sposób przedstawił jakiś czas temu w swoim [felietonie](#) Łukasz Warzecha — kojarzony z prawicą prominentny komentator dziennika „Fakt”. Jeśli jednak się zastanowić, można mieć poważne wątpliwości, czy i w jakim stopniu nieco już wyeksploatowany schemat prawica — lewica rzeczywiście pasuje do konfliktu między kierowcami a całą resztą. Przyjrzyjmy się trochę historii.

¹ W niektórych miastach Europy, np. w Londynie, opłaty za wjazd do centrum funkcjonują już od wielu lat. Propozycja wprowadzenia takiej opłaty znalazła się w *Strategii zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne*.

W pierwszych dekadach motoryzacji panami sytuacji zdecydowanie byli kierowcy. Samochód był (i w wielu krajach na dorobku nadal jest) wyznacznikiem statusu. Władze publiczne ze zrozumieniem odniosły się do motoryzacyjnych aspiracji swoich obywateli i z niespożytą energią zaczęły opłacać coraz więcej miast gęstą siatką szerokich arterii połączonych płataniną wiaduktów, estakad, tuneli i mostów. Na nowe rozwiązania komunikacyjne przeznaczano całe kwartały miejskiej zabudowy. Liderem takiej polityki były Stany Zjednoczone, gdzie doprowadzono ją do absurdu, ale i w Polsce można wskazać wiele jej przykładów. Jakie przyniosła skutki?

Ludzie zachęteni dostępnością szerokich, wygodnych dróg zaczęli masowo przenosić się na przedmieścia; centra miast powoli pustoszały. Ten proces doczekał się nawet własnej nazwy — *urban sprawl*. Jego najbardziej charakterystycznym przejawem są korki. Nowe kosztowne trasy nie były po prostu w stanie obsłużyć rosnącej liczby mieszkańców przedmieść. Próby rozwiązania tego problemu tylko go pogłębiały. W końcu władze miast postanowiły zmienić swoją politykę i zaczęły promować komunikację zbiorową. Na głównych trasach miejskich zaczęto wyznaczać pasy tylko dla autobusów i taksówek (popularne buspasy). Przeprogramowano także sygnalizacje świetlne na skrzyżowaniach, tak aby tramwaje miały pierwszeństwo przejazdu. Zaczęto również rozbudowywać sieć ścieżek rowerowych. Wszystkie te zmiany usprawniają komunikację wewnątrz miast, są jednak niekorzystne dla użytkowników samochodów. I właśnie to stało się zarzewiem sporu. W miastach Stanów Zjednoczonych i Europy Zachodniej toczył się on już jakiś czas temu, ale dopiero teraz z opóźnieniem dociera do Polski.

Nie można zaprzeczyć, że użytkownicy samochodów stracą na zmianie polityki transportowej. Nie należy jednak zapominać, że tylko w 2011 r. na budowę i utrzymanie dróg krajowych państwo polskie wyda ok. 35 mld zł (30 mld zł z Krajowego Funduszu Drogowego i ok. 5 mld zł wprost z budżetu państwa). Kolejne miliardy — na drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne — przeznaczą samorządy². Do tego trzeba dodać wydatki na budowę i utrzymanie publicznych miejsc parkingowych. Ponadto, samochody emitują duże ilości

² Trudno powiedzieć, jaka to będzie kwota, ale tylko Warszawa w swoim budżecie na 2011 r. zarezerwowała ok. 1,5 mld zł na budowę i utrzymanie dróg.

spalin, których negatywne skutki, chociażby zdrowotne, ale i ekologiczne, są usuwane na koszt państwa, czyli ostatecznie — podatników. Nie należy również zapominać, że wszechobecne na ulicach i przy ulicach samochody są źródłem przykrych doznań estetycznych — po prostu strasznie hałasują i brzydko wyglądają. Doznań tych nie sposób oczywiście wycenić, ale niewątpliwie są one źródłem dyskomfortu mieszkańców miast.

Wszystko to musimy traktować jako rodzaj subsydium, jakie użytkownicy samochodów otrzymują od państwa, aby cieszyć się nieskrępowanym komfortem i wolnością podróżowania. Nie twierdzę, że te subsydia są zupełnie nieuzasadnione. W cywilizowanych państwach drogi, także te o podwyższonym standardzie, są potrzebne, choćby do przewozu towarów. Przyznaję również, że owo subsydium częściowo (bynajmniej nie w pełni) sfinansowali sami kierowcy, chociażby płacąc akcyzę na paliwa, wnosząc opłaty paliwowe i opłacając VAT. Twierdzę tylko, że kierowcy samochodów nie są ofiarami prześladowań państwa — jak czasami starają się siebie przedstawiać — ale długoletnimi beneficjentami ogromnych subsydiów, których na wolnym rynku by nie było. Trudno więc lobby motoryzacyjne postrzegać jako bojowników o prawicowe bądź liberalne wartości.

Zdaję sobie oczywiście sprawę, że również użytkownicy komunikacji miejskiej oraz rowerzyści są beneficjentami subsydiów. W obecnym systemie, w którym to państwo odpowiada za przestrzeń publiczną, wszyscy użytkownicy dróg są zarówno beneficjentami jakichś subsydiów, jak i płatnikami różnych podatków. Zastanówmy się jednak, co by było, gdyby to prywatni przedsiębiorcy a nie państwo zajmowali się infrastrukturą komunikacyjną. Można przypuszczać, że paradoksalnie budowa dróg, szczególnie tych o podwyższonym standardzie stałaby się trudniejsza. W tej chwili państwo może dość swobodnie pozyskiwać tereny pod nowe arterie i węzły, po prostu wywłaszczając ich dotychczasowych właścicieli. Prywatni przedsiębiorcy drogowi nie mieliby takiej możliwości, przez co skupywanie potrzebnych działek pod inwestycje kosztowałoby drożej i trwałoby dłużej. W konsekwencji, zmieniałaby się również struktura opłat za korzystanie z dróg. Nie byłoby akcyzy i innych podatków od paliw, ale kierowcy musieliby uiszczać opłaty za przejazd określonymi odcinkami dróg. Nie łudźmy się, że opłaty te byłyby niskie. Infrastruktura komunikacyjna przyjmuje często postać naturalnego monopolu (gdyby tak nie było, to nie powstawałyby korki) i przedsiębiorcom drogowym łatwo byłoby narzucić dość wysokie myto. Tym

wyższe, im wyższy byłby standard i długość oferowanej przez nich drogi. Taka a nie inna struktura kosztów, po pierwsze zniechęcałaby do przenoszenia się na przedmieścia (towarzyszyłyby temu wyższe koszty niż obecnie) a po drugie stanowiłaby bodziec do rozwoju alternatywnych form komunikacji: transportu zbiorowego oraz rowerów i innych niewielkich pojazdów. Innymi słowy, na wolnym rynku stałoby się mniej więcej to, co obecnie, choć z dużym opóźnieniem dzieje się w polityce transportowej polskich miast. Względne uprzywilejowanie komunikacji miejskiej i rowerów należy więc postrzegać raczej jako przywrócenie niż zaburzenie właściwych proporcji między różnymi formami transportu.