

Krzysztof Hołowczyc, kierowca rajdowy, o bezpiecznej jeździe, polityce

# Oddam DRZEWA



Elżbieta Mierzyńska

e.mierzyńska@gazetaolsztyńska.pl

— Popularyzuje Pan bezpieczną jazdę. Dlaczego w edukacji stawia Pan niemalże wyłącznie na młodych? Bo z ich stanem wiedzy jest najgorzej?

— Nie. Podam na to przykład sprzed kilku lat. Było cudowne lato, jadę sobie bez pośpiechu, hamuję przed przejściem dla pieszych, bo już z daleka widzę przed nim dwie młode dziewczyny. Aż tu kątem oka spostrzegam, że jedzie za mną Ford Fiesta, którego kierowca w ogóle nie zamierza się zatrzymać, a wręcz zabiera się do wyprzedzania mnie tuż przed przejściem! Błyskawicznie naciąłem klakson. Dziewczyny na przejściu zamarły tuż przed maską mojego samochodu — nie wiedziały, co się dzieje. A w ułamku sekundy mogło zdarzyć się najgorsze, bo ten drugi samochód uderzyłby właśnie w nie!

Zdenerwowałem się. Skorzystałem z okazji, gdy tamtem samochód zatrzymał się w innym miejscu, wysiadłem i spytałem kierowcę, starszego pana, „Czy pan wie, że przed chwilą by pan ranił albo nawet zabił dwie dziewczyny?”. Starszy pan ze stoickim spokojem odpowiedział „A czy pan wie, że ja wojnę przeżyłem?”. Tego pana już nie nauczymy bezpiecznej jazdy. Dlatego kieruję edukacyjne akcje głównie w stronę młodszych, wierząc, że mogą zmienić się mentalnie.

— A jaką ogólnie ma Pan opinię o polskich kierowcach? Są fatalni?

— Nie. To drogi są fatalne. I to drogi powodują wzrost agresji u tych, którzy się śpieszą, mają słabsze nerwy itd. Jeśli patrzemy na nasze statystyki, to są w porównaniu do europejskich przerażające. Ale to nie dlatego, że jesteśmy gorszymi kierowcami.

— Staje Pan przed kamerami i apelując o bezpieczną jazdę mówi też, by jechać wolniej. Pana naprawdę na to stać, by jechać wolniej?

— Oczywiście, że nie jestem święty i nie zawsze udaje mi się jechać 90 kilometrów na godzinę. Ale wie pani gdzie? Gdy widzę przed sobą kilometr ładnej, bezpiecznej, niezatłoczonej drogi. Ale w terenie zabudowanym, na krętej i wąskiej drodze, zdarza mi się nierzadko, że mijam mnie inny kierowca, dumny z tego, że Hołowczycza wyprzedził. Jestem człowiekiem, który kocha szybką jazdę, bo to mój zawód, moja pasja, moje życie. Ale nie realizuję swoich ambicji na mazurskich drogach — nie myślę ich po prostu z trasą rajdową!

— Nasz region słynie z pięknych dróg. To zwyczajnie aleje...

— I to nie jest normalne, że wąskie drogi z drzewami w skrajni są trasami codziennej koniecznej komunikacji.

— Nasze drogi są niebezpieczne, bo zarzewione?

— Oczywiście, że tak! Choćby nie wiem jak piękne byłoby drzewo, jest śmiertelnym zagrożeniem dla kierowcy.

— A co Pan na to, że modernizacja drogi, na którą składa się wygładzenie dziurawej nawierzchni i wycięcie drzewa, wcale nie poszerza pasa ruchu drogowego? Że to nadal ta sama droga, tyle że brzydsza?

— Tyle że bezpieczniejsza! Tak należałoby stwierdzić. Zdaje sobie pani sprawę z tego, że jeśli nie ma drzewa, to samochód, który z jakiegoś powodu — na przykład awarii, poślizgu, zajechania dużej przyczepy samochodu ciężarowego — wypadnie z pasa jazdy, ale nie uderzy w drzewo, lecz wpadnie na przykład do rowu i najwyżej się potłucze? Ta historia może spotkać dobrego kierowcę, trzeźwego, respektującego przepisy i mimo to może on zginąć.

— To co — golimy z drzew drogi na Mazurach? Wycinamy aleje?

— Najpierw trzeba zmierzyć natężenie ruchu. Jeśli jest piękna, zabytkowa aleja, do jakiejś wioski prowadzi i przejeżdżają tamteży trzy samochody na godzinę, to nieporozumieniem byłoby niszczyć drzewa, kaleczyć krajobraz. Ale jak droga jest intensywnie eksploatowana, jeżdżą nią tiry, to statystyka jest nieubлагana i pokaże wypadkowość na trasie. To wyraźnie wskazuje, co trzeba zrobić. Mojemu przyjacielowi zginęło dwóch synów, bo uderzyli w drzewo w sytuacji, gdy nie zmieścili się na drodze. Takich tragedii jest dużo. Można powiedzieć, że u nas zbyt często drzewa rnosną nie przy drodze, ale na drodze. I że przynoszą tym samym śmiertelne zagrożenie. Nawet posadzenie drzewa o dwa-trzy metry od pasa ruchu jest odległością zbyt małą, bo nie daje ona manewru do ucieczki i ratunku. Możemy sobie zatem opowiadać, jakie mamy aleje, zielone tunele, jakie uroki krajobrazowe w regionie, ale ja poświęcę sto drzew dla jednego życia ludzkiego. I tu jest różnica między tym, co każe podziwiać a tym, co każe chronić. Ja przede wszystkim chcę chronić człowieka. On ma dojechać szczęśliwie do pracy, do domu, do dzieci, na urlop. To najważniejsze. Bo życie ludzkie nie ma ceny.

— A może trzeba budować solidne drogi, obwodnice i aleje zostawić w spokoju?

— To jest marzenie. I wie pani co? Ja do tego proponuję szklane domy!

— Pan ze mnie kpi?

— Nie. Chcę tylko sprowokować do innego spojrzenia. Bo zrobienie nowej drogi to przecież także budowa mostów, wycięcie lasu, modyfikacja terenu. Zbudowanie nowej

drogi to dla nas kosztowo niewyobrażalna inwestycja.

— Europa, która do nas zjeżdża, żeby podziwiać na przykład zabytkową wieś, leżącą nad brzegiem jeszcze czystego jeziora, wie chyba, że poszerzenie drogi jest niemożliwe. Z jednej strony jezioro, z drugiej zabytkowe chaty. Wycięcie drzew nic nie da, Panie Krzysztofie! Jedynie oskubie to miejsce z uroku tak, że nikt tu nie przyjedzie.

— No, ma pani rację. Tylko zastanówmy się, o czym mówimy. Czy o pięknie przyrody, czy o życiu ludzkim. Ja mówię o życiu ludzkim.

— A ja o tym, że jeśli Europa chce mieć u nas uroczyska dla przyszłych pokoleń, to niech wspomóż inwestycje drogowe, a samorządy niech troszczą się o to należycie, bo jak dotąd to ograniczają się głównie do taniego asfaltu i zatrudnienia drwali.

— Nie wiem, co kto woli. Ja mimo wszystko nie chciałbym żyć w skansenie, w którym nie ma dobrych dróg.

— I są wypadki, bo kierowcy nie dostosowali prędkości do warunków drogowych?

— O, to jest właśnie ta najczęściej słyszana opinia z miejsca wypadku! Gładko brzmi. Tylko czy to znaczy, że kierowcy z głupoty walą w drzewa? Nie chciałbym, aby ktoś, kto tak mówi, miał potem przeżyć tragedię, gdy straci kogoś z bliskich — gdy ktoś rozbije się na drzewie, bo zahaustało przyczepą tira, a kierowca nie miał bezpiecznego pobocza.

— Całe zło widzi Pan w drzewach?

— Nie. Ja też kocham ten region i jego przyrodę. Ale jeśli drogi przelotowe mają być alejami śmierci, to ja jestem bezwzględny w ocenie. Na pierwszym miejscu liczy się życie ludzkie. I co? Mamy czekać 20 lat aż wybudujemy porządną obwodnicę? W tym czasie zginą setki, a pewnie i więcej, ludzi. A samochodów nie ubędzie, bo trzeba się przemieszczać. Widoki można podziwiać, gdy zjeżdża się w rejon turystycznych atrakcji, w boczne ścieżynki i dróżki. Tam jeździ się wolno, nic nie goni. Ale na miłość Boską, nie można tego wymagać na drogach, które są szlakiem przelotowym, trasą koniecznej komunikacji publicznej, transportowej. Nie dziwmy się, że kierowcy są wściekli i wypadków przybywa.

— Nie przyjmuję Pan żadnych argumentów ekologów?

— Jak ekolodzy są tacy wspaniali, to niech idą w swoich akcjach jeszcze dalej. Niech zabronią jazdy samochodami i każą wszystkim wsiąść na rowery. Tylko że niestety, ekologia, po akcji propagowania jazdy rowerami, wsiadają do swoich aut, by dojechać gdzieś szybko i wygodnie.

— Niedawno uczestniczyłam w organizo-

wanej przez Stowarzyszenie „Mała Ojczyzna” debacie publicznej na temat wycinki przydrożnych drzew. Obrońcy krajobrazu, którzy widzą w nim również nasze aleje, twierdzili, że jeśli „Hołowczyc w drzewie widzi mordercę, to dlaczego bierze udział w rajdach po lesie”?

— Bo jestem kierowcą rajdowym, który z premedytacją przygotowuje się do ryzyka. Jestem przygotowany do tego, że mogę zginąć i decyduję sam o sobie. Nie porównuję mnie do pana Kowalskiego, który jedzie z żoną i córeczką na Mazury i nie zamierza ryzykować jak kierowca rajdowy. Kowalski nie jedzie po odcinku specjalnym, żeby wygrać wyścig! On jedzie na urlop lub po zakupy do spermarketu.

— To porozmawiajmy o przydrożnych barierkach. Uchronią drzewa przed wycinką?

— Uchronią drzewa przed uderzeniem auta, ale nie uchronią kierowcy przed wypadkiem. Bo kierowca wtedy w drzewo nie uderzy, ale odbije się od bariery i zderzy się czołowo z autem z naprzeciwka. Proszę nie utożsamiać mnie z kimś, kto nie docenia piękna przyrody. Mieszkam przy lesie, lubię zwierzęta. Ale kocham życie. Opowiem pani coś. Ratowałem życie dziewczynie na trasie koło Mławy. Młodzi, wspaniali ludzie jechali sobie do Gdańska. Doszło do wypadku. Reanimowałem ranną dziewczynę. Nie udało się. Zmarła w karetce pogotowia. Gdyby nie drzewa, ci młodzi ludzie wylecieliby w pole, a ta dziewczyna miałaby szansę przeżyć. Doszło do tragedii tylko dlatego, że stało główne drzewo! To mnie przeraża. Powtarzam w nieskończoność. Najważniejsze jest bezpieczeństwo ruchu, bo najważniejszy jest człowiek. Jeśli samochód jedzie 90 kilometrów na godzinę, to dobre auto potrzebuje 35 metrów, żeby stanąć. Słabsze potrzebuje 50-60 metrów. Przy gorszej pogodzie — 100 metrów. A co zrobi kierowca, jeśli w tych 35 metrach są drzewa? Uderzy w nie! Nie mając innego wyjścia! Chrońmy aleje w wyjątkowych miejscach, ale nie na drogach przelotowych, z dużym natężeniem ruchu. Dajmy szansę ludziom.

— Ostrożność i trzeźwość też by się ludziom przydała.

— I większa wyobraźnia, i opony zimowe, i bardziej dotkliwe kary... Wszystko to zwiększa bezpieczeństwo polskiej drogi tylko o kilka procent. Pamiętajmy, błędy zdarzają się wszystkim, a decydują ułamki sekund, wystarczy na moment odwrócić wzrok. I co wtedy na to piękne drzewo?

— Ktoś przybije do niego krzyż.

— Tak. Czy te krzyże nie mówią o tym, co naprawdę ważne?

**>> Co tydzień na polskich drogach ginie sto dwadzieścia osób! Żałoba narodowa była po zawaleniu się hali targowej w Katowicach. A tu na drogach giną co tydzień dwie takie hale i nie wyciągamy z tego wniosków? Zdajmy sobie wreszcie sprawę z tego, że z ruchem drogowym mają styczność wszyscy — od dziecka po staruszkę. Dlaczego więc ten rodzaj bezpieczeństwa jest problemem mniej ważnym? Jak można tak sądzić? Co roku znika w Polsce pięć i pół tysiąca ludzi. To tak, jakby ktoś wysadził w powietrze małe miasteczko. I to nas nie obchodzi?!**