



Sondaż przeprowadzony w 2012 roku w Unii Europejskiej wykazał, że obywatele martwią się nie tylko pogorszeniem jakości powietrza w ciągu ostatnich 10 lat, ale także tym, że nie robi się wystarczająco dużo, aby ten problem rozwiązać. A problem jest poważny przede wszystkim z powodu zanieczyszczenia środowiska i zagrożenia zdrowia ludzi. Jacqueline McGlade, dyrektor Europejskiej Agencji Środowiska stwierdziła ostatnio, że średnia długość życia na całym kontynencie została skrócona przez zanieczyszczenie powietrza i przewlekłe choroby układu oddechowego. Wyniki sondażu potwierdzają tę opinię. 80 proc. Europejczyków uważa, że astma i alergie, a 92 proc., że choroby układu krążenia, to poważne problemy w ich krajach.

W ostatnich dziesięcioleciach UE wdrożyła instrumenty prawne w celu zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza, m.in. dyrektywę w sprawie jakości powietrza, która reguluje stężenie związków chemicznych, takich jak dwutlenek azotu, benzen czy ołów. Ustawodawstwo przyczyniło się do wyraźnego zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza, ale normy jakości są nadal znacznie przekroczone, a transport jest głównym tego winowajcą. 79 proc. ankietowanych obywateli podkreśliło, że UE powinna zaproponować dodatkowe działania w celu rozwiązania problemu. Większość stwierdziła też, że jednym z najważniejszych takich działań powinno być wprowadzenie ograniczeń w korzystaniu z samochodów. Mieszkańcy zdają więc sobie sprawę z korzyści jakie mogą przynieść rozwiązania zrównoważonej mobilności miejskiej w zakresie poprawy jakości powietrza. Aż 72 proc. badanych twierdzi, że władze publiczne zbyt mało przywiązują wagi do zanieczyszczenia powietrza. Podkreślają ponadto kluczową rolę samorządów w tym zakresie.

Rok 2013 został ogłoszony Rokiem Powietrza i w tym czasie będzie ono tematem dyskusji politycznych UE, natomiast miasta skupione w inicjatywie CIVITAS będą

nadal badać rozwiązania, które pomogą Europie lepiej oddychać. Podstawowym zadaniem jest promowanie czystszych paliw, energooszczędnych pojazdów do transportu pasażerskiego i towarowego, a przede wszystkim przyzwyczajanie obywateli do korzystania z bardziej przyjaznych środowisku środków transportu. Trzy miasta współpracujące z CIVITAS, holenderski Utrecht, hiszpańska Donostia – San Sebastian i słoweńska Lublana, stanowią dobre przykłady do naśladowania.

Utrecht

Czystsze powietrze dzięki zrównoważonemu transportowi towarów

Między 1990 a 2007 rokiem emisje gazów cieplarnianych z transportu wzrosły o 36 proc. W związku z rosnącym popytem na transport towarowy przewiduje się, że między rokiem 2010 a 2050 emisja gazów wzrośnie o kolejne 45 proc. Dlatego, częściowo w ramach projektu CIVITAS MIMOSA, holenderski Utrecht rozpoczął starania o lepszą jakość powietrza. Wiele wysiłku włożono w optymalizację i innowację transportu towarowego, aby uczynić go bardziej ekologicznym. – Chcemy zmniejszyć emisję CO₂ o co najmniej 30 proc. do 2020 roku dzięki inwestycjom w zrównoważony transport i jakość przestrzeni publicznej- wyjaśnia Mark Degenkamp, doradca ds. polityki mobilności w Utrechcie. – Ruch ciężkich pojazdów w mieście oznacza złą jakość powietrza i niszczenie historycznej infrastruktury.

W celu zmniejszenia emisji PM10 i NOx w mieście pojawił się Cargohopper, 16-metrowy mini-pociąg, który transportuje ładunki około 5 samochodów. Przez 9 miesięcy działa na energię słoneczną, a w pozostałych 3 – elektryczną. Cargohopper umożliwia dystrybucję towarów w centrum miasta i zapobiegł ponad 4 tys. przejazdów ciężarówek. Zmniejszyło to emisję CO₂ o 73 proc., 27 proc. NOx i 56 proc. PM10. Bazując na tym sukcesie, w 2011 roku wprowadzony został większy Cargohopper II.

Ograniczenia dla ciężarówek rozwinęły transport wodny

Od 2010 roku w Utrechcie działa też elektryczna łódź, która dostarcza produkty do sklepów, barów i restauracji. Kursuje ona sześć razy dziennie, cztery dni w tygodniu i zaopatruje ponad 60 lokali. Dzięki łodzi natychmiast poprawiła się jakość powietrza, zmniejszył się hałas i polepszyły warunki życia mieszkańców w centrum miasta. Zaoszczędzono dzięki temu emisji 38 ton CO₂, 31 kg NOx i 6 kg PM10. To sprawiło, że łódź stała się atrakcyjna dla miasta, w którym dostawcy, firmy transportowe i sieci sklepów podejmują decyzje racjonalne ekonomicznie i korzystne dla środowiska. W 2012 roku do floty dołączyła elektryczna łódź – śmieciarka.

Donostia-San Sebastian

Testowanie alternatywnych paliw daje efekty

Zwycięzca konkursu CIVITAS w kategorii Miasto Roku 2012, Donostia-San Sebastian przez ostatnie 20 lat osiągnął dobre wyniki w zmniejszaniu ilości zanieczyszczeń i

poprawy jakości powietrza dzięki sprzyjaniu pieszym i rowerowym podróżom, a także rozwojowi transportu publicznego. W 2009 roku miejskie przedsiębiorstwo transportu publicznego CTSS-DBUS przeprowadził badania nad alternatywnymi paliwami i technologią pojazdów, z uwzględnieniem aspektów środowiskowych i finansowych. Przeprowadzono cały szereg badań realizowanych w ramach inicjatywy CIVITAS ARCHIMEDES dzięki ponad 4 mln euro dofinansowania. Celem przedsięwzięcia było stworzenie czystszej ekologicznie floty pojazdów transportu publicznego i zmniejszenie emisji substancji zanieczyszczających powietrze. Osiągnięto go poprzez rozszerzenie stosowania biodiesla w nowych i starych pojazdach oraz zakup nowych autobusów z silnikami diesla, spełniającymi normę EEV.

Aktywna promocja na szeroką skalę

W 2008 roku do siedziby CTSS wprowadzono stacje umożliwiające testowanie mieszanek biopaliw i ich wykorzystanie w różnych warunkach. Biodiesel jest obecnie stosowany w całej flocie 120 autobusów (95 z nich działa na mieszance B30, co oznacza 30-procentowy dodatek biopaliw, 15 na B50 i 6 na B100). Stosowanie biodiesla jest wykorzystywane do reklamy i pozytywnego wyróżniania się wśród innych przewoźników i indywidualnych właścicieli samochodów. Badane są także inne opcje, np. w 2011 na kilku trasach zaczął kursować autobus hybrydowy.

Ponadto, 82 pojazdy komunalne korzystają z biodiesla, gmina wprowadziła też 13 pojazdów hybrydowych, 7 elektrycznych i 4 elektryczne rowery dla policji i urzędników miejskich. Aby rozpowszechnić wyniki swoich działań w Donostia-San Sebastian zorganizowano międzynarodową konferencję na temat biopaliw i czystych pojazdów w czerwcu 2011 roku.

Wyniki

W 2011 roku zmniejszenie emisji wyniosło od 20 proc. CO₂ do 45 proc. w przypadku pyłów. Mimo że stosowanie biopaliw może prowadzić do zwiększonego ich zużycia, to jednocześnie znacznie zmniejsza uzależnienie od paliw kopalnych.

Lublana

Jak z przeszłości kształtować przyszłość

Stolica Słowenii zrobiła wiele, aby w ramach projektów CIVITAS II i CIVITAS Plus zmniejszyć emisję CO₂, promując styl życia mniej zależny od samochodów oraz zarządzanie mobilnością. W mieście żyje 280 tys. mieszkańców, a kolejnych 535 tys. w bliskim sąsiedztwie. W 1961 roku w Lublanie zrezygnowano z komunikacji tramwajowej, a w kolejnych realizowanych projektach urbanistycznych ignorowano potrzeby transportu publicznego, rowerzystów i pieszych. Spowodowało to sytuację, w której większość przestrzeni publicznej oddana została samochodom. Teraz władze miasta starają się odwrócić ten trend.

Mniej samochodów, lepsze powietrze

W słoweńskim społeczeństwie samochód wciąż jest symbolem oznaczającym dobrobyt, niezależność i wolność. Zmiana postaw i zachowań ludzi nie jest zadaniem łatwym, ale możliwym do wykonania. Nie można oczywiście oczekiwać, że ludzie sprzedadzą swoje samochody, ale można namawiać ich do rozsądnego i ograniczonego korzystania. Niezbędne do tego jest wsparcie polityczne i medialne.

Jednym z bardziej udanych działań w tym zakresie było wprowadzenie rowerów miejskich w maju 2011 roku. Już po pierwszym roku funkcjonowania wypożyczalni okazało się, że każdy rower był używany prawie 8 razy dziennie, a po 1,5 roku zarejestrowanych w systemie było 40 tys. użytkowników, którzy w tym czasie wykonali ponad milion przejazdów. Pozwoliło to na zmniejszenie redukcji CO₂ o 500 ton. W tym samym czasie, w latach 2009-2011, o 27 proc. wzrosła liczba osób korzystających z prywatnych rowerów. Miasto nadal promuje rowery jako zdrowe i przyjazne dla środowiska środki transportu. Zwraca także większą uwagę na pieszych i rowerzystów w zakresie planowania przestrzennego, np. poprzez rozszerzenie stref dla pieszych o 550 proc. w ciągu ostatnich 5 lat.

Zintegrowane podejście dla lepszych wyników

W Lublanie stwierdzono, że nie wystarczy jedynie zmodernizować floty operatorów transportu publicznego. Należy również sprawić, że komunikacja publiczna będzie bardziej atrakcyjna dla pasażerów. W planach jest więc bilet elektroniczny, możliwość płacenia za przejazd za pomocą telefonu, informacje w czasie rzeczywistym na przystankach autobusowych, planowanie przejazdów na Google Transit, zwolnienie z opłat pojazdów elektrycznych i komunikację publiczną na żądanie dla pasażerów niepełnosprawnych.

We wrześniu 2012 roku w Lublanie przyjęto Plan Zrównoważonego Transportu Miejskiego. Określa on zadania realizowane w stolicy do 2020 roku.

Źródło: CIVITAS

Tł. IH