

Miasta bez samochodów? (I) Zrównoważony rozwój

Utworzono: poniedziałek, 04, marzec 2013 08:50 Agnieszka Serbeńska



500 mln obywateli 27 państw Unii Europejskiej łącznie wydaje na paliwo do samochodów jeden miliard euro dziennie, czyli średnio 365 mld euro rocznie. Unia Europejska dąży do zmniejszenia zużycia paliwa i obniżenia kosztów transportu. Obniżając zużycie paliwa UE chce równocześnie zapewnić Europejczykom możliwość dojechania do szkół, pracy, placówek medycznych, punktów usługowo-handlowych itp. – To nie jest proste, ale możliwe – podkreśla Udo Becker z Uniwersytetu Technicznego w Dreźnie (Technische Universität Dresden).

Rozwiązaniem tego problemu jest zwiększenie wydajności transportu. – Polega to na tym, że do miejsc, do których zwykle się udajemy, dotrzemy zużywając mniejszą ilość paliwa. Wprowadzając takie rozwiązanie równocześnie chroni się środowisko i zapewnia rozwój gospodarczy – podkreśla Udo Becker, trener w module pt. „Działania na rzecz zarządzania mobilnością dla rodzin, przedszkoli i szkół” szkolenia Transport Learning. Europejski projekt Transport Learning, finansowany przez Komisję Europejską z programu Inteligentna Energia – Europa, skupia się właśnie na aspektach wydajnego i oszczędnego transportu w odniesieniu do zrównoważonego rozwoju.

W powszechnym rozumieniu pojęcie „rozwój” oznacza wydatkowanie większych pieniędzy na inwestycje infrastrukturalne, jak budowy dróg czy lotnisk, a także idący za tym wzrost środków na zakup dóbr i usług konsumpcyjnych, czyli między innymi samochodów. Przekłada się to na zwiększone zużycie energii, zasilającej na przykład coraz liczniejsze w gospodarstwach domowych telewizory i urządzenia, oraz na rosnące zużycie paliw w pokonywaniu własnym samochodem podróży po mieście lub urlopowych wyjazdów na dalsze odległości. – Jeśli tak rozumiemy „rozwój”, to będziemy wydawać jeszcze więcej pieniędzy na energię. Trzeba więc przededefiniować ideę „rozwoju”. Wówczas może się okazać, że mniejsze wydatki

Miasta bez samochodów? (I) Zrównoważony rozwój

Utworzono: poniedziałek, 04, marzec 2013 08:50 Agnieszka Serbeńska

miast i ich społeczności będą oznaczać większy rozwój – zaznacza Udo Becker. Jak ten paradoks wytłumaczyć? Na przykład w niemieckim Dreźnie na tysiąc mieszkańców przypada 400 samochodów; na przykład w Krakowie ten wskaźnik kształtuje się na podobnym poziomie. Ale w europejskich państwach są też miasta i miejscowości, w których liczba samochodów w przeliczeniu na mieszkańców jest dużo mniejsza. – Wówczas takie miejscowości postrzegane są jako opóźnione w gospodarczym rozwoju. Ale patrząc na takie miasta w perspektywie przyszłości okaże się, że będą bardziej rozwinięte – stwierdza Udo Becker. Te ośrodki dzięki swojemu motoryzacyjnemu „zapóźnieniu” uplasują się bowiem na ścieżce zrównoważonego rozwoju.

Zrównoważony rozwój to proces zmian dokonujący się w aspekcie potrzeb środowiska i społeczeństwa, a także uwzględniający przesłania ekonomii. Udo Becker hierarchizując sfery zrównoważonego rozwoju w pierwszej kolejności jako najważniejszy wskazuje aspekt społeczny, ponieważ efekty takiego procesu rozwojowego przede wszystkim zależą od zmian w ludzkich zachowaniach i nawykach. – Kiedy zadawane jest mi pytanie, czym jest zrównoważony rozwój, odpowiadam, że głównie chodzi tu o społeczność, o ludzi, którzy muszą zaspokajać swoje podstawowe potrzeby. Zrównoważony rozwój wspomaga ludzi w byciu istotami społecznymi. Kolejna jest ekonomia. Pieniądz rządzi światem, dlatego kwestie finansowe są istotne. Zaspokojenie ludzkich potrzeb w zrównoważonym rozwoju dokonuje się przy użyciu mniejszej ilości paliw, co w efekcie daje mniejsze zanieczyszczenie powietrza czy mniejszą liczbę wypadków. Trzecią kwestią zrównoważonego rozwoju jest środowisko naturalne. Zawsze wymieniam je na końcu, podczas gdy wiele organizacji pozarządowych tłumacząc zrównoważony rozwój rozpoczyna od problemów środowiska. Wówczas ludzie się boją. Wzbudzanie strachu nie jest dobre – tłumaczy Udo Becker.

Faktem jest, że nauka i badania dostarczają konkretnych danych, argumentujących konieczność zmian w strukturze transportowej. One też są podstawą polityk przyjmowanych przez Unię Europejską. W globalnych emisjach dwutlenku węgla udział transportu jako ich źródła stanowi 30 procent (w tym za jedną czwartą tych emisji odpowiada ruch w miastach). Zużycie jednego litra paliwa napędowego, niezależnie od rodzaju pojazdu samochodowego, daje blisko 2,5 kg dwutlenku węgla (w przypadku samolotów ta emisja jest dwukrotnie większa). Konsekwencją tej emisji są zmiany klimatu, których objawem jest wzrost temperatur i idące za tym ocieplenie.

W 1988 r. Organizacja Narodów Zjednoczonych ustanowiła Międzyrządowy Zespół ds. Zmian Klimatu (Intergovernmental Panel on Climate Change – IPCC), który skupia tysiące naukowców z całego świata. Ich zadaniem jest ocena badań i wiedzy na temat zmian klimatu i tego skutków. Ten międzynarodowy zespół przygotował scenariusze zmian klimatycznych, jakie mogą nastąpić na naszej planecie. Według zakładanych prognoz po 2030 roku wzrośnie tempo zmian temperatur, a szczególnie dotknie to Syberię, Indie, Norwegię. Prądy z Zatoki Meksykańskiej już transportują ciepłe masy wód w kierunku północnych obszarów globu. – W związku ze zmianami klimatu dochodzi do zmian kierunków prądów morskich. W

Miasta bez samochodów? (I) Zrównoważony rozwój

Utworzono: poniedziałek, 04, marzec 2013 08:50 Agnieszka Serbeńska

konsekwencji tego akurat w Norwegii klimat będzie się ochładzał. Dzisiaj jednak trudno przewidzieć, jak będzie wyglądał nasz świat w przyszłości. Prawdopodobnie wyludni się afrykańska Namibia, kontynent Australii, a na Syberii zniknie wieczna zmarzlina. W Polsce prawdopodobnie będzie panował klimat podobny do tego, jaki obecnie charakteryzuje Afrykę Północną czy Sycylię. Z kolei w Dreźnie, analizując wzorce zmian klimatycznych, przewidujemy, że w 2100 r. temperatura wzrośnie do poziomów, jakie obecnie osiągane są w Neapolu – opisuje sytuację Udo Becker.

W 2011 r. Komisja Europejska opublikowała dokument pt. „Biała księga - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, w którym podkreślono potrzebę zmian w zasadach funkcjonowania transportu. Zmiany dokonywane w tej chwili w transporcie zakładają uzyskanie w najbliższych latach zahamowania we wzroście temperatur o 2 st. C. By mogło się to powieść całkowita emisja dwutlenku węgla powinna wynosić 1000 Gt na rok. Do 2050 r. emisja dwutlenku węgla w przeliczeniu na jedną osobę (niezależnie od miejsca zamieszkania) w światowej populacji powinna wynosić 1 tonę na rok, co sprowadza się do zużycia 400 l ropy naftowej rocznie. Obecnie na przykład przeciętny obywatel Niemiec zużywa 5500 l rocznie.

– Unia Europejska powinna do 2050 roku zmniejszyć w stosunku do poziomu z 1990 r. zużycie energii ze źródeł nieodnawialnych o 80-95 procent. W 2050 roku nie będziemy zatem używać w ogóle tradycyjnych paliw. Jak więc będziemy funkcjonować, jak dojeżdżać do pracy spoza miasta? Zakładana zmiana jest bardzo drastyczna. Transport jest bardzo ważnym sektorem, ale też stwarzającym ogromne problemy. Unia Europejska zakłada również do 2050 roku obniżenie o 60 procent emisji gazów cieplarnianych. To jest bardzo mało czasu na osiągnięcie tych celów. Dlatego musimy zmienić organizację transportu, szczególnie w miastach – tłumaczy Udo Becker.

Agnieszka Serbeńska