Mobilność a zmiany klimatyczne

Utworzono: czwartek, 12, grudzień 2013 08:36 REDAKCJA EDROGA.PL



Międzyrządowy Panel ds. Zmian Klimatycznych (IPCC) przy ONZ opublikował raport, w którym stwierdzono, że w 95 proc. to czynnik ludzki jest przyczyną globalnego ocieplenia. W raporcie zgromadzono poglądy 800 naukowców ze 195 krajów, którzy ostrzegają, że w ciągu najbliższych kilku dekad temperatura na Ziemi podniesie się o około 2 stopnie Celsjusza w porównaniu do czasów sprzed epoki przemysłowej. Konieczne jest zatem istotne i trwałe ograniczenie emisji gazów cieplarnianych.

W walkę ze zmianami klimatycznymi na pewno musi zostać zaangażowany sektor transportu, który jest drugim (po energetycznym) co do wielkości producentem gazów cieplarnianych. Transport drogowy przyczynia się do emisji około 1/5 gazów cieplarnianych w Europie. W latach 1990-2010 emisja CO_2 pochodząca z transportu wzrosła o prawie 23 proc. i przewidywany jest jej dalszy wzrost. Transport miejski to około 40 proc. wszystkich środków transportu drogowego w EU i jest odpowiedzialny za ¼ emisji CO_2 z transportu. W związku z tym miasta europejskie mają do odegrania kluczową rolę w osiągnięciu znacznej i trwałej redukcji gazów cieplarnianych.

Wiele miast już podejmuje działania w celu ograniczenia zmian klimatycznych poprzez zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych. Np. w Utrechcie wprowadzono elektryczny pojazd, zasilany energią słoneczną, który służy do dystrybucji towarów w centrum miasta. Tzw. cargohopper zastępuje przejazd 100 tys. km ciężarówkami w ciągu roku, co ogranicza emisję 30 ton CO_2. Z kolei w Pradze wprowadzono strefy środowiskowe, zakazujące wjazdu pojazdom o masie powyżej 3,5 tony do centrum miasta. Pojazdom o masie powyżej 6 ton nie wolno wjeżdżać nawet w okolice

Phoca PDF

centrum. Pozwoliło to na obniżenie emisji o 1650 ton CO^2 rocznie. Londyn postawił na promocję jazdy na rowerze. Na głównych trasach tego miasta ruch rowerowy wzrósł o 173 proc. od 2011 roku. Wprowadzono również nowe, hybrydowe spalinowo-elektryczne autobusy, które emitują o połowę mniej dwutlenku węgla niż tradycyjne. W Nantes emisja CO_2 jest o połowę niższa niż średnia unijna, choć jest to szóste co do wielkości miasto we Francji i trzecie pod względem liczby mieszkańców korzystających z komunikacji miejskiej. Nantes było pierwszym francuskim miastem, które w 1980 roku przywróciło komunikację tramwajową i obecnie posiada najdłuższą sieć tramwajową w kraju.

Takie inicjatywy lokalne są cenne, jednak pojedyncze działania i rozproszone wysiłki nie wystarczą do osiągnięcia pożądanego obniżenia emisji gazów cieplarnianych. W 2011 roku Komisja Europejska opublikowała Białą Księgę „Transport 2050”, w której proponuje kroki ograniczające 60 proc. emisji gazów z transportu w Europie do 2050 roku. Komisja Europejska chciałaby usunąć z ulic miast konwencjonalnie zasilane samochody do 2050 roku oraz wprowadzić wolny od dwutlenku węgla transport towarów w centrach największych miast do 2030 roku. Takie cele nie mogą być osiągnięte przez jednostkowe i rozproszone inicjatywy poszczególnych miast. Wymagają one starannego, długoterminowego planowania, osadzonego w szeroko rozumianym planowaniu urbanistycznym i z wizją zrównoważonego rozwoju. Zintegrowane podejście do planowania dotyczy wszystkich rodzajów i form mobilności w miastach i okolicach. Mieszkańcy powinni aktywnie uczestniczyć we wszystkich etapach planowania takiego rozwoju, aby nie doszło do sytuacji odgórnego narzucania pewnych rozwiązań i potrzebnych do ich wdrożenia kwot. Podobnie jak Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powinny one określać w jaki sposób powoli zbliżać się do ustalonego celu.

Źródło: Eltis

Tł. IH

Phoca PDF