

Podróżując, możesz przenosić się do miejsc o innym klimacie, ale to, czym podróżujesz, może sprawić, że znajdziesz się w innym klimacie, nie zmieniając miejsca zamieszkania!

1 TO, CZYM JEDZIESZ, MA ZNACZENIE DLA KLIMATU ZIEMI

Każda podróż wiąże się ze zużyciem energii. Może to być energia Twoich mięśni, ale może to być też energia pochodząca ze spalania ropy naftowej lub wykorzystania wiatru. Spalanie paliw kopalnych powoduje emisję gazów cieplarnianych, głównie dwutlenku węgla, zwiększających temperaturę ziemskiej atmosfery. Dlatego, aby zmiany klimatu nie były zbyt gwałtowne, warto zastanowić się czym i jak często podróżujesz.

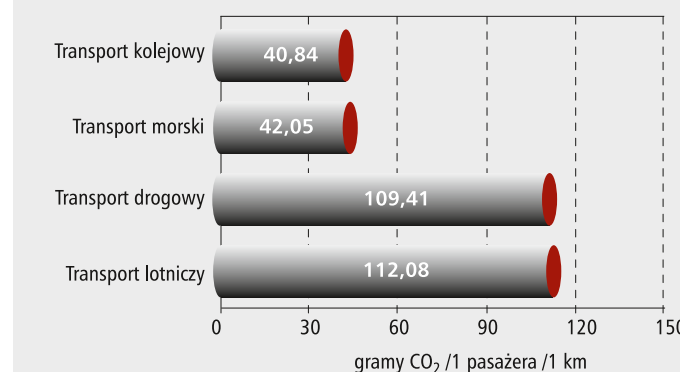
Istotą podróży jest przemieszczenie ładunku lub osoby z punktu A do B i ewentualnie z powrotem. Zasady zrównoważonego rozwoju wymagają, by decyzja o takiej podróży zapadła po znalezieniu odpowiedzi na następujące pytania:

- Co można zrobić, aby podróż z A do B nie była konieczna?
- Jeśli podróż z A do B jest konieczna, to co zrobić, aby była ona ekonomicznie efektywna oraz możliwie mało szkodliwa społecznie i ekologicznie?

Za podróż możliwie mało szkodliwą ekologicznie można uznać taką, podczas której zużyjesz najmniejszą ilość energii. Nadmiar energii zużywanej przez dany środek transportu przekłada się na inne, odczuwalne przez człowieka

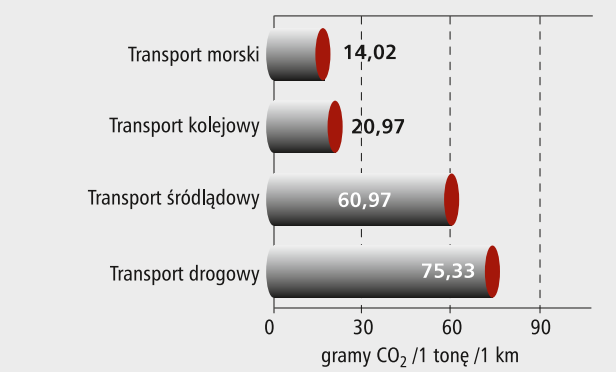
negatywne skutki podróżowania. Należą do nich: hałas, przekształcenia przyrody lub krajobrazu w przestrzenie techniczne (np. drogi, parkingi, tory kolejowe) oraz zanieczyszczenie powietrza spalinami, w tym gazami cieplarnianymi. Jeśli zestawimy różne branże transportu według ilości dwutlenku węgla emitowanego w celu przemieszczenia osoby lub tony towaru o 1 km, otrzymamy następującą hierarchię.

Emisja dwutlenku węgla (transport pasażerski, rok 2011)



Źródło: Specific CO₂ emissions per passenger-km and per mode of transport in Europe, 1995-2011, European Environment Agency, 2013

Emisja dwutlenku węgla (transport towarowy, rok 2011)



Źródło: Specific CO₂ emissions per passenger-km and per mode of transport in Europe, 1995-2011, European Environment Agency, 2013

Spalanie paliw płynnych w transporcie to nie tylko zagrożenie dla klimatu, ale także dla bezpieczeństwa energetycznego kraju i gospodarki. Polska w 2012 roku w 100% importowała ropę naftową zza granicy wydając na ten cel 60 mld złotych (20% wartości budżetu Państwa). Większość tych środków wypływa z kraju wspierając gospodarkę innych Państw, w 95% Rosji.

2 TRANSPORT NA UPZYWILEJOWANEJ POZYCJI

Pod względem ograniczania wpływu na klimat transport zajmował dotychczas wśród różnych sektorów gospodarki pozycję uprzywilejowaną. Emisje CO₂ pochodzące z transportu były w 2012 roku w UE o 14% wyższe, a w Polsce o 117% wyższe niż w roku 1990. Sektor transportowy odpowiadał w Polsce za 12,3% ogólnej emisji CO₂, przy czym 93,5% emisji tego sektora pochodziło z transportu drogowego. Co więcej, transport jest jedynym sektorem gospodarki, w którym przewidywana emisja w przyszłości jeszcze wzrośnie. Niemniej jednak także w transporcie w coraz większym stopniu należy ograniczać skalę emisji gazów cieplarnianych. Stopniowo się to udaje. W UE emisje z transportu w 2012 roku były o 10,5% niższe, niż w 2007 roku, kiedy emisje te były rekordowo wysokie od 1990 roku.

W Polsce mamy duży potencjał redukcji emisji gazów cieplarnianych w transporcie.

3 CO MOŻESZ ZROBIĆ?

Ogranicz liczbę swoich podróży, np.:

- zamiast jeździć do pracy, stosuj pracę na odległość przez internet i telefon (tzw. telepracę),
- zamiast jeździć po zakupy, kupuj przez internet,
- zamiast jeździć daleko do sklepu, wybierz dostawców usług lub produktów w pobliżu swojego domu.

Jeśli już musisz pojechać, to np.:

- staraj się załatwić kilka spraw podczas jednej podróży,
- połącz przyjemne i zdrowe z pożytecznym, jadąc rowerem lub idąc pieszo,
- jeśli to tylko możliwe, na niewielkich odległościach korzystaj z komunikacji miejskiej, a na większych – z kolei.

Jeśli już musisz pojechać samochodem, to np.:

- skorzystaj z punktów przesiadkowych Park&Ride jeśli do celu podróży możesz dotrzeć komunikacją miejską,
- zabierz ze sobą dodatkowych pasażerów, których możesz zostawić na trasie, żeby załatwili swoje sprawy,
- jeździj zgodnie z przepisami ruchu drogowego, stosując ekologiczny styl jazdy.

45 osób zwykle podróżuje 30 samochodami spalającymi łącznie ok. 180 l paliwa na 100 km, choć mogłyby pojechać jednym autobusem zużywającym ok. 40 l paliwa.

Podróżując zajmujemy przestrzeń, na której mógłby rosnąć las, zboże, owoce. Lasy i uprawy pochłaniają emitowany przez człowieka dwutlenek węgla. Zajmując mniej przestrzeni chronimy także klimat.

Lublin. Przestrzeń zajęta przez 45 osób



Źródło: Forum Rozwoju Lublina – polski remake znanego zdjęcia z Münster, pokazującego zajęcie terenu przez różne środki transportu.

4 PRZYKŁADOWE MOŻLIWOŚCI

Jeśli samochód, to niskoemisyjny

Obecnie w Polsce 79% samochodów osobowych ma co najmniej 10 lat, a ich liczba systematycznie wzrasta. Statystyczny polski konsument każdego roku kupuje też samochód o mocy większej o 3 kW i cięższy o 40 kg w stosunku do poprzedniego. To zwiększa emisję CO₂. Stare, większe i cięższe samochody emitują i spalają więcej niż samochody nowe, mniejsze i lekkie.

Już od 2008 r. funkcjonuje w Polsce unijny system informowania kupujących pojazdy o emisji gazów cieplarnianych i zużyciu paliwa przez nowe samochody. Na każdym sprzedawanym w salonie nowym samochodzie musi być umieszczona w widocznym miejscu etykieta informująca o zużyciu paliwa na 100 km oraz emisji CO₂ na km. W salonie powinno być też dostępne zestawienie takich danych dla wszystkich pojazdów znajdujących się w sprzedaży. Na stronie Ministerstwa Infrastruktury (http://www.mir.gov.pl/transport/transport_drogowy/informacje_o_pojazdach/warunki_techiczne/strony/start.aspx) zamieszczono porównanie danych o emisjach i spalaniu dla wszystkich pojazdów oferowanych do sprzedaży w danym roku. Skorzystaj z tych informacji przy kupnie nowego lub używanego samochodu.

Towarowy transport morski jest najbardziej ekologiczny pod względem emisji CO₂



Fot. SXC

Uprzywilejowanie komunikacji miejskiej chroni klimat. Na zdjęciu pas autobusowy w Warszawie



Fot. Rafał Muszczyński, Stowarzyszenie Zielone Mazowsze

OPRÓCZ DRÓG, MAMY KOLEJ

Polska ma jedną z najdłuższych sieci kolejowych w Europie, liczącą ponad 19 000 km linii, porównywalną do sieci dróg krajowych. Kolej przewozi u nas 22,5% towarów i 6,7% pasażerów, ale generuje zaledwie 0,4% emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu. Mimo to publiczne nakłady finansowe na 1 km linii kolejowej wynoszą zaledwie 4 euro, czyli siedmiokrotnie mniej niż na 1 km drogi krajowej. Dlatego aż 97% Polaków chciałoby, aby na inwestowanie w transport kolejowy przeznaczano w Polsce więcej środków niż obecnie. Także Komisja Europejska rekomenduje przeznaczenie 40% środków unijnych na inwestycje kolejowe, a 60% na inwestycje drogowe.

O to aby stacja lub linia kolejowa przetrwała, mogą zadbać także samorządy. Od początku 2011 r. mogą one przejmować na własność stacje kolejowe. Mogą także zaopiekować się lokalnymi liniami kolejowymi. Dzięki takiemu posunięciu nie zlikwidowano w Polsce kolejek wąskotorowych, które nadal wożą towary i pasażerów, np. w gminach: Krośnice, Rewal, Stegna, Śmigiel oraz powiatach: gnieźnieńskim i żnińskim. Samorządy te wykorzystują kolej nie tylko w związku z turystyką. W gminie Krośnice kolejka wąskotorowa przewozi znaczną ilość towarów, ograniczając niszczenie dróg przez ciężarówki.

CZAS NA NISKOEMISYJNY TRANSPORT ZBIOROWY

W polskich miastach transport publiczny oparty jest najczęściej na komunikacji autobusowej. Znacznie mniej wykorzystywane są pojazdy zasilane elektrycznie: tramwaje i trolejbusy. Nowe autobusy, często niskopodłogowe, klimatyzowane i spełniające wysokie normy emisji spalin kursują już w każdym dużym mieście. Większość z nich to jednak wciąż pojazdy na paliwa płynne, emitujące najwięcej CO₂. Czasem spalają one także więcej paliwa ze względu na klimatyzację oraz, paradoksalnie, dodatkowe zasilanie układów oczyszczających spaliny.

Aby ochronić klimat trzeba więc zmienić paliwo. Samorządy lokalne mogą zamawiać usługi przewoźników komunikacji zbiorowej, korzystając z systemu zielonych zamówień publicznych.

W Szwecji dzięki ekologicznym warunkom przetargów większość taboru autobusowego, także w komunikacji o zasięgu powiatowym, zasilana jest gazem ziemnym CNG, emitującym w procesie spalania o połowę mniej CO₂. Zaledwie 0,1% polskiego taboru autobusowego to autobusy gazowe, a tylko 6 sztuk to autobusy hybrydowe, wykorzystujące napęd elektryczny.

Rower potrzebuje najmniej energii ze wszystkich środków transportu. Nawet idąc pieszo spalamy więcej kalorii, niż jadąc rowerem.



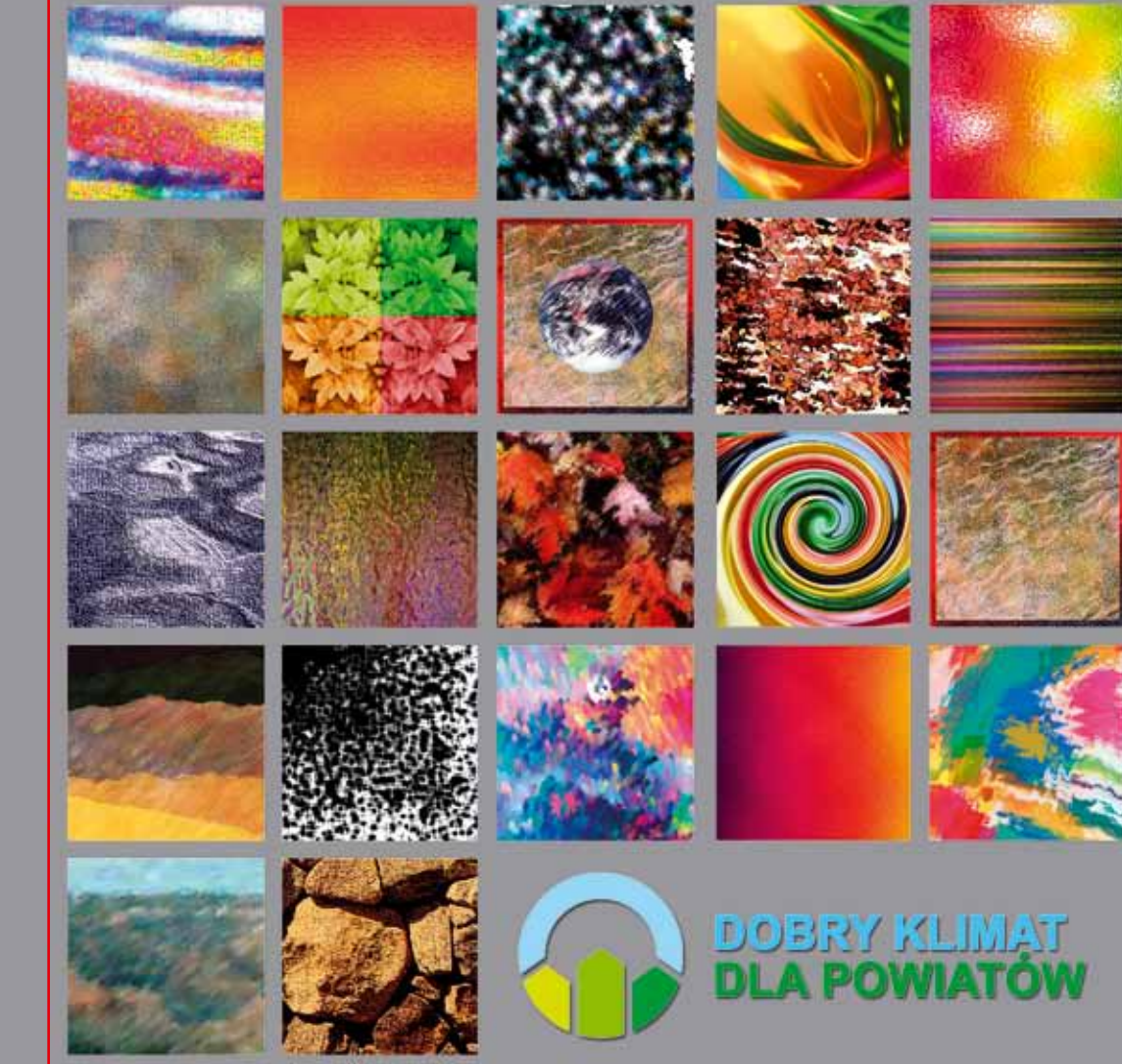
Fot. SXC

Kolej przewozi u nas 22,5% towarów i 6,7% pasażerów, ale generuje zaledwie 0,4% emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu.



Fot. SXC

Transport a zmiany klimatu



Literatura:

1. Alternatywna polityka transportowa w Polsce według zasad ekorozwoju. Instytut na rzecz Ekorozwoju, raport nr 4/1999.
2. Towards a resource-efficient transport system, TERM 2009: indicators tracking transport and environment in the European Union. European Environmental Agency, Report no 2/2010.
3. Polska - Dokument dotyczący polityki transportowej. W kierunku zrównoważonego rozwoju transportu lądowego. Bank Światowy, 2011, Raport Nr. 59715-PL.
4. Emisja CO₂ w transporcie drogowym. Instytut Transportu Drogowego, 2009.
5. Dirand J., Railway travel in Europe - Faster and More Frequent. Centre for European Railways, 2010, EPF Conference.
6. Polacy nie czują się na drogach bezpiecznie i chcą większych wydatków na kolej. Instytut Spraw Obywatelskich, 2011, informacja prasowa kampanii tirynatory.pl
7. Transport – wyniki działalności w 2013 roku, GUS, 2014
8. Janusz P., Kierunki dostaw i struktura zużycia ropy naftowej w Polsce w latach 2000-2009. Ministerstwo Gospodarki, Departament Ropy i Gazu, 2010.
9. EU transport in figures – statistical pocketbook 2014, Unia Europejska, 2014



Projekt „Dobry Klimat dla Powiatów” jest realizowany przy udziale środków instrumentu finansowego LIFE i Komisji Europejskiej oraz dofinansowaniu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej

Celem partnerskiego przedsięwzięcia LIFE+ „Dobry Klimat dla Powiatów” jest aktywne zaangażowanie polskich samorządów w działania prowadzące do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych oraz służące lepszej adaptacji do zmian klimatu. Głównymi adresatami projektu są władze powiatowe oraz społeczności lokalne na poziomie powiatów. Działania projektowe będą trwały do końca sierpnia 2015 roku. Liderem projektu jest Instytut na rzecz Ekorozwoju, partnerem krajowym Związek Powiatów Polskich, a partnerem zagranicznym brytyjska organizacja Community Energy Plus.

Kontakt: Instytut na rzecz Ekorozwoju, 00-743 Warszawa, ul. Nabelaka 15 lok. 1, tel.: (22) 851 04 04, e-mail: doklip@ine-isd.org.pl