



Dofinansowano ze środków Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Katowicach

Treści zawarte w publikacji nie stanowią oficjalnego stanowiska organów Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Katowicach.

Alternatywy dla transportu samochodowego

Dwa koła zdrowsze i tańsze

Polacy mają dużo samochodów i lubią nimi jeździć. Pod względem ich posiadania wyprzedzamy takie państwa jak Norwegia, Niemcy czy Szwajcaria. W Polsce na 1000 mieszkańców przypada 599 aut, podczas gdy średnia dla Unii Europejskiej wynosi 564 samochody. Z badań przeprowadzonych wśród mieszkańców największych polskich miast wynika, że kierowcy narzekają na niedogodności związane z korzystaniem z samochodu – głównie z korkami, kosztami, brakiem miejsc parkingowych – ale nie chcą z niego zrezygnować. Może dlatego, że nie znają dobrej alternatywy?

Polacy przemierzają się po mieście środkami lokomocji najczęściej w celu dojazdu i powrotu z pracy. Według Głównego Urzędu Statystycznego przeciętny Kowalski w drodze do pracy przebywa dystans od 6 do 20 kilometrów. Dziennie w obie strony wychodzi więc od 12 do 40 kilometrów. Przy założeniu, że miesięcznie pracują średnio przez 22 dni, łącznie pokonują w celach zawodowych od 264 do 440 kilometrów. Około 55 proc. aut, które jeździ po polskich drogach, ma ponad 10 lat, co powoduje dużą emisję spalin do atmosfery. Cały sektor transportu jest odpowiedzialny za 40 proc. emisji dwutlenku węgla, zatem bez jego zmian nie będziemy w stanie zatrzymać zmian klimatycznych. Nie stanie się to od razu, ponieważ do zmian trzeba podejść systemowo – im lepiej rozwinięta będzie sieć komunikacji publicznej i infrastruktura rowerowa, tym mniej osób będzie jeździć samochodami w miastach.

KOSZTOWNE AUTA

Według respondentów z dużych miast trzema największymi kłopotami komunikacyjnymi miast są korki (68 proc.), droga komunikacja miejska (59 proc.) i brak parkingów (42 proc.). Transport samochodowy produkuje ogromne ilości substancji, które wyjątkowo szkodzą naszemu zdrowiu. Znajdują się one przede wszystkim w powietrzu, którym oddychamy, w formie gazów, cieczy lub ciał stałych. Europejska Agencja ds. Ochrony Środowiska stwierdza, że samochody odpowiadają za 10–25 proc. europejskiej emisji pyłów, ale ich wkład w zanieczyszczenie powietrza w miastach na poziomie gruntu jest znacznie większy, co wynika ze zjawiska wtórnego pylenia przez koła samochodów. Dodatkowo samochody są największym emitorem toksycznych związków chemicznych, takich jak: 1,3-butadien, benzen i liczne karcenogeny związane z pyłami. Ryzyko zachorowania

wynikające z zanieczyszczenia powietrza jest zróżnicowane: szczególnie duże w przypadku dzieci, osób w starszym wieku, cierpiących na wcześniejsze choroby, kobiet w ciąży oraz dzieci nienarodzonych.

Ruch samochodowy w miastach obniża też naszą jakość życia w inny sposób – przez ciągły hałas. W Polsce 35 proc. obywateli jest narażonych na ciągle oddziaływanie hałasu o poziomie większym niż dopuszczalny – 85 dB. Powyżej tego progu przy ośmiogodzinnym przebywaniu w hałasie powstaje niebezpieczeństwo pogorszenia słuchu. Z kolei harmider o natężeniu powyżej 130 dB jest nie tylko bolesny, ale może wręcz uszkodzić słuch w sposób nieodwracalny. Hałas jest też jednym z czynników stresowych, który działa na organizm człowieka poprzez uwalnianie w organizmie substancje chemiczne, m.in. różne hormony. Stały i uciążliwy hałas męczy nas psychicznie i fizycznie oraz pogarsza nasze samopoczucie. Głośne dźwięki przeszkadzają nie tylko w spokojnym śnie i uniemożliwiają odpoczynek, ale również osłabiają naszą koncentrację i wywołują agresję.

WYGODNA KOMUNIKACJA

Wiemy już, że kierowcy nie przesiądą się do transportu publicznego z powodu niższej ceny – trzeba użyć innych argumentów. Mocnym atutem tramwajów i autobusów są rosnący komfort, dostępność i szybkość przejazdów. Korzystanie z komunikacji miejskiej pomaga chronić środowisko, sprawia, że ulice są mniej zakorkowane, nie trzeba ponosić kosztów benzyny, często też linie miejskie mają przywileje na drodze (buspasy czy zielone światła dla tramwajów). Nowoczesne rozwiązania promują zrównoważony, elastyczny transport pojazdami, które są innowacyjne i niskoemisyjne oraz mogą zostać dopasowane do uwarunkowań konkretnych regionów. W coraz większej liczbie miast lokalni przewoźnicy wzbogacają swój tabor o nowe modele autobusów i tramwajów, które kuszą pasażerów klimatyzacją i wentylacją, cichą pracą silnika, wyświetlaczami informacyjnymi oraz nowoczesnie zaaranżowanym wnętrzem, w którym jest miejsce dla dzieci, seniorów i mam z wózkami.

Liczba mieszkańców miast korzystających z komunikacji publicznej rośnie z roku na rok – na przykład w Warszawie w 2006 roku odbyło się ok. 880 mln przejazdów transportem publicznym, w 2008 roku – 932 mln, a w 2016 roku ponad miliard, a w Gdańsku



Miejskie wypożyczalnie rowerów rosną jak grzyby po deszczu

liczba pasażerów wzrosła z ponad 147 mln w roku 2009 do ponad 168 mln w 2013 roku. Przyrostowi pasażerów towarzyszą inwestycje w infrastrukturę – w Olsztynie niedługo powstanie pierwsza od wielu lat nowa linia tramwajowa, w Warszawie otwarto drugą linię metra, a w Krakowie są duże szanse na budowę podziemnej kolejki, ponieważ mieszkańcy opowiedzieli się za nią w referendum. Nie można też zapominać o mniej wymiernych, ale równie ważnych korzyściach ekologicznych. Przykładowo, rezygnując z samochodu i jadąc autobusem z 15 innymi pasażerami, po 8 kilometrach ograniczymy emisję dwutlenku węgla o 4392 gramów, po 12 kilometrach o 6588 gramów, a na dystansie 16 kilometrów o 8784 gramów.

NAJZDROWSZY ROWER

W polskich miastach rower staje się coraz popularniejszym środkiem codziennego transportu zarówno z powodu nowego trendu, jakim są miejskie wypożyczalnie rowerów, jak i mody na własne, przeznaczone do jazdy po mieście jednoślady. Oczywiście pod względem ścieżek rowerowych wciąż sporo nam brakuje do Holandii – w samym Amsterdamie jest ponad 400 kilometrów ścieżek rowerowych, a 90 proc. ulic to ulice przyjazne rowerzystom – jednak trend ten jest rosnący. Świadczy o tym budowana w całej Polsce nowoczesna infrastruktura, która spełnia surowe wymagania – szerokość ścieżek jest odpowiednia, instalowane są podpórki przy sygnalizacjach świetlnych i obniża się krawężniki. Coraz częściej powstają trasy z asfaltu, a nie z kostki brukowej. Najwięcej ścieżek rowerowych ma, ze względu na swoją rozległość, Warszawa – 360 kilometrów,

następnie Wrocław (215 kilometrów), Kraków (145), Gdańsk (115) i Poznań – 90 kilometrów.

Według statystyk wypadki z udziałem rowerzystów są o wiele rzadsze niż z udziałem pieszych i kierowców samochodów. Łatwiej wymijają oni pojazdy, mają więc większą szansę uniknąć wypadku, pod warunkiem że ich rowery są wyposażone w sprawne hamulce, dobre opony, dzwonek i światła. Gdy już odpowiednio przygotujemy się do jazdy, przekonamy się, że poruszanie się po mieście rowerem ma praktycznie same zalety.

Mknąc rowerem, omijamy korki, czyli zmoreń wszystkich kierowców, którzy nie mają drogi odwrotu. Rowerzyści w każdej chwili mogą wybrać inną drogę, ominąć samochody lub skrócić na chodnik i pomyśleć nad inną trasą. Na krótkich dystansach w mieście rower jest po prostu szybszy. O wiele łatwiej też nim zaparkujemy – rower możemy przypiąć do latarni, znaku drogowego lub stojaka. Szybko znajdujemy miejsce, za parkowanie nie płacimy i nie musimy przez 10 minut iść pod właściwy adres, ponieważ przybywamy prosto do celu. Rower jest o wiele tańszy od samochodu – za jednośląd zdolny do jazdy zapłacimy poniżej 100 złotych, porządny model do jeżdżenia po mieście kupimy w granicach 1–2 tys. złotych, a koszty jego serwisowania (przebieg, opony) nie wyniosą więcej niż 100 złotych w sezonie. Jeżdżenie rowerem nie jest szkodliwe dla środowiska – do jego prowadzenia używamy siły własnych mięśni. Dzięki temu zapewniamy sobie codzienną dawkę gimnastyki i zyskujemy lepszą formę fizyczną, wzmacniamy mięśnie, wytrzymałość i kondycję, a także zrzucimy zbędne kilogramy. ☺

WFOŚiGW w Katowicach

Smog Stop

15 maja br. rozpocznie się nabór wniosków do drugiej edycji pilotażowego programu dotacji do inwestycji ograniczających tzw. niską emisję „Smog Stop”. Dzięki ponad 4 mln złotych dotacji powinno m.in. zniknąć 750 starych kotłów.

Przedsięwzięcie o pełnej nazwie „Smog Stop” – dofinansowanie zadań realizowanych przez mieszkańców województwa śląskiego na rzecz ograniczenia niskiej emisji” jest kierowane do osób fizycznych – właścicieli lub współwłaścicieli jednorodzinnych budynków

mieszkalnych. Koordynuje je Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Katowicach. Podczas zeszłorocznego pierwszego naboru do pilotażu mieszkańcy złożyli ponad 1,5 tys. wniosków. Wobec ciągłego zainteresowania programem fundusz postanowił przygotować jego drugą edycję, która odbędzie się według tych samych zasad.

Warunkiem koniecznym uzyskania dotacji w ramach programu Smog Stop jest wymiana źródła ciepła w oddanym do użytkowania i ogrzewanym obiekcie, tj. fizyczna

likwidacja dotychczasowego źródła ciepła opalanego paliwem stałym pracującego na potrzeby centralnego ogrzewania i zabudowa nowego źródła. Wraz z wnioskiem należy dostarczyć: zdjęcia obecnego źródła lub w przypadku jego likwidacji przed 15 maja 2017 roku imiennego dokumentu zezłomowania – karty przekazania odpadu (za wyjątkiem likwidacji – rozbiórki pieców kaflowych lub trzonów kuchennych, wówczas wymagane są protokoły potwierdzające wykonanie prac); zdjęcia budynku w zakresie, w jakim planowana jest jego termoizolacja.

Wnioski będą przyjmowane od 15 do 26 maja 2017 r. Można je będzie składać w siedzibie WFOŚiGW w Katowicach przy ul. Plebiscytowej 19 od 7.30 do 15.30 lub przesłać pocztą (decyduje data wpływu do funduszu). Przed rozpoczęciem naboru fundusz uruchomi w swojej siedzibie w Katowicach punkt konsultacyjny, czynny od poniedziałku do piątku od 9.00 do 14.00, w którym pracownicy WFOŚiGW będą udzielać szczegółowych informacji na temat programu. ☺