

# Darmowa komunikacja a smog

MATEUSZ BABAK

Większość zimy upłynęła pod znakiem dyskusji o smogu i jego źródłach, w tym niskiej emisji. Siłą rzeczy wplątana jest w nią komunikacja publiczna. Czy zasadnie? Z jednej strony nacisk położony na jej związek ze smogiem wydaje się zbyt duży. Z drugiej, im więcej dyskusji o roli i istocie komunikacji – tym lepiej.

Przed wszystkim w dyskusji chyba zbyt często zapomniano, że problem smogu i źródeł jego powstawania silnie warunkuje specyfika miejsca. W tym kontekście różna okazuje się waga decyzji o bezpłatnej komunikacji publicznej w okresach najgorszego smogu. W zakorkowanych miastach, takich jak Warszawa czy Kraków, próba ograniczania liczby pojazdów może pewnie dawać efekty.

W konurbacji katowickiej udział transportu drogowego w powstawaniu smogu szacowany jest jednak tylko na kilkanaście procent. Zarówno przedstawiciele KZK GOP i Kolei Śląskich, jak i niektórzy samorządowcy akcentowali, że działań antysmogowych wymaga przede wszystkim sfera komunalno-bytowa i że tam powinny być kierowane nakłady finansowe.

Oszacowano przy tym, że dzień bezpłatnej komunikacji to dla większego miasta kwota rzędu 100 tysięcy złotych. Można za to dofinansować wymianę co najmniej kilku, a nawet kilkunastu starych pieców (zależnie od ustalonej wartości wsparcia). Do niedawna zresztą średnie miasta regionu przeznaczały na takie dotacje kwoty tylko kilkakrotnie większe – w skali roku.

Czy więc darmowa komunikacja miejska się opłaca? Przy założeniu, że tylko część pozostawionych w domach samochodów to wyeksploatowane diesle bez filtrów cząstek stałych – raczej nie. Nawet kilkaset takich samocho-

dów, które przez dzień czy dwa w miesiącu nie pokonają swojej stałej trasy, w skali regionu nie da mierzalnego efektu.

Z perspektywy wiedzy na temat kosztowej efektywności działań ograniczających niską emisję zbyt małym echem odbił się chyba ogłoszony w styczniu raport Najwyższej Izby Kontroli w tej sprawie (badano skuteczność działania ośmiu wybranych gmin województwa śląskiego). NIK wykazała między innymi, że działania gmin były dotąd zbyt wolne, a ich skala ograniczona, by obniżyć niską emisję do poziomu obowiązujących norm.

”

W konurbacji katowickiej udział transportu drogowego w powstawaniu smogu szacowany jest tylko na kilkanaście procent. Zarówno przedstawiciele KZK GOP i Kolei Śląskich, jak i niektórzy samorządowcy akcentowali, że działań antysmogowych wymaga przede wszystkim sfera komunalno-bytowa i że tam powinny być kierowane nakłady finansowe.

NIK porównała przy tym efektywność poszczególnych działań, określając wartość nakładów potrzebnych dla osiągnięcia redukcji emisji jednej tony pyłu zawieszzonego PM10. Dla instalacji

coi kolektorów słonecznych średni koszt wyliczono tu na 3,98 mln zł, dla termomodernizacji (bez wymiany kotła) – na 2,76 mln zł, dla wymiany kotła – na 102-347 tys. zł, a dla podłączenia do sieci ciepłowniczej – na 245 tys. zł.

Tymczasem kontrola wykazała, że z wydanych przez badane gminy na ograniczenie niskiej emisji środków 85 procent funduszy zostało przeznaczonych na termomodernizację, 10 procent służyło wymianie kotłów, a po 2,5 procenta przeznaczono na przyłączenia do sieci oraz na kolektory słoneczne.

Kontrolerzy NIK wnioskowali (prócz rozwiązań systemowych na szczeblu państwa), że dla najszybszej poprawy jakości powietrza w województwie śląskim należy zrezygnować z finansowania projektów o niskiej efektywności. Trzeba koncentrować się na tych, które pozwalają na jak najszybszą wymianę maksymalnej liczby przestarzałych kotłów na nowoczesne źródła ciepła, przy zapewnieniu stabilnych źródeł finansowania.

Z tej perspektywy można teraz przeanalizować przygotowane i realizowane już działania samorządów (również przy wsparciu z UE), związane z szeroko pojętą efektywnością energetyczną. Część miast wiąże je z walką z niską emisją, choć przy różnych projektach mają one także inne walory, na przykład ekonomiczne czy społeczne.

Warto o tym pamiętać, słysząc na przykład o termomodernizacjach samorządowych budynków, a zwłaszcza o montowaniu w nich instalacji wykorzystujących odnawialne źródła energii. Choć są potrzebne, ich kluczowym efektem będzie ograniczenie zużycia energii i związanych z nią kosztów w dłuższej perspektywie.

Znacznie lepszy efekt w walce ze smogiem dadzą dopłaty do wymiany pieców i tak zwane uciepłowanie. A jeżeli przy tym systemowo udało by się zrealizować założenie niskiemisyjności transportu miejskiego, zachęcając do niego mieszkańców, dzięki między innymi poprawionej infrastrukturze, za kilka lat dyskusja o smogu być może nie będzie już potrzebna. ■

Mateusz Babak | Dziennikarz  
Polskiej Agencji Prasowej

