



Konferencija „Nastaviti se kretati prema održivoj mobilnosti“

Rotterdam, 11.listopad 2012.

Konferencija je održana uz godišnji sastanak Europske mreže savjeta za zaštitu okoliša i održivi razvoj (EEAC), u su-organizaciji domaćina RLI - Savjeta za okoliš i infrastrukturu Nizozemske.

Na početku je **Miranda Schreurs**, predsjednica EEAC-a predstavila knjižicu eseja „Nastaviti se kretati prema održivoj mobilnosti“ te ju je uručila Janezu Potočniku, europskom povjereniku za okoliš. Publikacija se može naći u ODRAZ-ovoj knjižnici.



Povjerenik Potočnik obratio se sudionicima Konferencije, njih preko 270. Govorio je o brizi EK za održivu mobilnost i ciljevima smanjivanja upotrebe fosilnih goriva u automobilima u gradovima, većem udjelu međugradskih putovanja željeznicom i vodenim putovima te većem udjelu čistijih goriva u zračnom i prometu vodenim putevima. EK je proglasila 2013. godinom čistog zraka i ciljevi su: zaštita ljudskog zdravlja, zaštita prirodnih resursa, poljoprivreda koja će manje zagađivati tlo i dr. EK promovira održivi rast, usprkos ekonomskoj krizi, imajući u vidu da će održivi transport i zaštita zraka doprinijeti europskoj konkurentnosti. Naglasio je i važnost inovacija i inovativnih rješenja u prometu.



Naglasio je da politika zaštite zraka i održivi transport moraju ići zajedno. Osvrnuo se na važan projekt Europske prometne mreže, naglasivši da buduća izgradnja prometne infrastrukture mora biti pažljivo planirana. Prema njegovom mišljenju, izazov čovječanstva su rast populacije i veliki rast potrošnje po glavi stanovnika. U prošlom stoljeću započeo je trend značajnog povećanja potrošnje i taj trend se mora zaokrenuti, jer nije održiv. Osim toga proizvodnja mora voditi brigu o smanjivanju neodgovornog korištenja resursa. Treba napraviti promjene u glavama političara, na način da razmišljaju dugoročno, a ne samo kratkoročno kao što je do sada bio običaj. Govor povjerenika na engleskom jeziku može se pročitati na http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-12-720_en.htm

Phil Goodwin, profesor prometnih znanosti iz Velike Britanije govorio je što se zapravo misli pod geslom „Nastaviti se kretati prema održivoj mobilnosti“. Koncept održivosti je započeo kao jednostavan princip u šumarstvu – ako posiječeš jedno drvo, treba zasaditi novo. U međuvremenu se održivost zakomplicirala i sada razgovaramo o različitim aspektima održivosti: ekonomskoj, okolišnoj, društvenoj, zemljopisnoj, političkoj, financijskoj, o jednakosti odnosno distribucijskoj održivosti, i dr. Zapravo, o održivosti treba voditi brigu u svim područjima života.

Mobilnost – trebala bi biti jednostavna ideja; kretanje – neprestani rast mobilnosti nije održiv; zbog zagušenja, zagađenja, nepovezanosti malih zajednica. Mobilni telefoni- postali smo mobilni i bez kretanja. Mobilnost se ipak odnosi na pristup mogućnostima, dobrima i uslugama, a ne (samo) na kilometre i broj putnika.

Održivost – problem u konzistentnosti, upornosti, ozbiljnosti, financiranju – na putu održivosti su uspješniji bogatiji gradovi, gdje ljudi više nisu impresionirani npr. automobilima, dok u zemljama u razvoju se još vidi taj trend.

U raspravi je istaknuto da je možda najveći problem mijenjanja navika ljudi, no ekonomska kriza je doprinijela promjeni navika, jer je npr. cijena goriva velika. Također je istaknuto da je pored potrebe dugoročnog razmišljanja, potrebna i integracija politika (npr. okoliša i transporta) te uključivanje i drugih sektora (pored javnog i poslovni i civilni). Kako promijeniti navike ljudi, npr. potrošačke. Često se razmišlja o održivosti, ali na način da se ne mijenjaju postojeće (potrošačke) navike. Potočnik smatra da treba niz kombiniranih mjera – od regulative, financijskih kazni, jačanja svijesti i edukacije.



Todd Litman iz Kanade govorio je o trenutnim trendovima vezanim za mobilnost i implikacijama na održivost. Održivost naglašava integrativnu prirodu ljudskih aktivnosti i zbog toga treba u planiranje biti uključeno više sektora.

Za *win-win* rješenja treba postaviti integrirana pitanja, npr.; koje rješenje problema zagušenja doprinosi smanjenju broja parkirnih mjesta, većoj sigurnosti u gradovima i sl. U to treba uključiti i sve troškove i njihovu međuovisnost. Npr. povećava li smanjenje zagušenja broj nesreća, pa dovodi do većih troškova.

Istraživanje u Americi je pokazalo da su produktivniji gradovi koji nisu orijentirani samo na cestovni promet. Ako se manje vozi auto, manje se troši na benzin i ima više novaca za trošenje na lokalnoj razini (restorani, obrti i sl.) te zarada ostaje u lokalnoj zajednici. Ako se želi smanjiti ovisnost o automobilima, treba se povećati kvaliteta javnog prometa (ne nužno i brzinu, na što se operatori uglavnom fokusiraju).

Arie Bleijenberg iz Nizozemske govorio je o poželjnim transparentnim politikama, osvrnuvši se na povijest mobilnosti zadnja dva stoljeća (uključujući želju za bržim i daljim putovanjima; brzina generira udaljenost).

Napredak je postignut u smanjenju onečišćenja zraka od prometa u zadnjih dvadesetak godina, kombinirajući politike, kazne, financijske povlastice za čistija goriva, povećanje poreza na fosilna goriva i sl. U postizanju prometa s niskim udjelom ugljičnog dioksida važna

će biti energetska učinkovita vozila, ali i bolja organizacija i planiranje prometa u čemu ulogu imaju donositelji odluka.

Predloženo je da se novi prometni sustavi provjere u demonstracijskim gradovima. Održiva mobilnost traži nove tehnologije, čistija goriva te mijenjanje mišljenja i navika.

Pogled na dobrovoljno smanjenje upotrebe privatnih automobila je tema o kojoj je govorio **Tommy Gärling** iz Švedske. Rezultati anketa pokazali su različite motive ljudi za upotrebu automobila – olakšava život, omogućava nezavisnost, zabavno je, daje mi status, i dr. Postavlja se pitanje kako smanjiti upotrebu automobila - zabranama, plaćanjem cestarina ili nekim drugim načinima. Sve moguće mjere moraju biti kombinirane na inteligentne načine, imajući u vidu da nisu moguće brze promjene.

Maarten Hajer iz Nizozemske održao je prezentaciju pod nazivom: 'Promjena brzine: izvan klasične politike mobilnosti i urbanog planiranja'. Kada se govori o mobilnosti obično se misli na infrastrukturu, no treba uzeti u obzir i druge elemente, kao npr. kreiranje vizije, promjena vrijednosti, pokazivanje mogućih rješenja u praksi, inovacije, država koja daje okvir i promiče neka nova rješenja (npr. zeleno gospodarstvo) i dr.

Što treba napraviti: treba se obvezati i odrediti što želimo i postaviti jasne ciljeve, odrediti prioritete te pored 'tvrde infrastrukture' omogućiti i 'meku' infrastrukturu (npr. postaviti pravila). Za bitne promjene u društvu pored tehnologije treba promijeniti društvo, uključujući političare; treba nepolitička koalicija koja će odlučiti gdje dugoročno želimo biti i što se želi postići .



Miranda Schreurs je govorila o različitim akterima održive mobilnosti te je spomenula Bijeli papir EK o transportu iz 2011. 'Put prema zajedničkom transportnom prostoru', gdje se govori o potrebi poboljšanja energetske učinkovitosti, optimiziranja performansi više-modalnih logističkih lanaca, i dr. n

Bas Haring, filozof iz Nizozemske je dao svoj prilog pogledu na održivu mobilnost. Održivost podrazumijeva buduće generacije (stranci koji još nisu tu) - kao posljedica toga da im ne želimo nauditi trebamo voditi računa o klimatskim promjenama; npr. kad se govori o previše ribarenja, zapravo ima manje riba, ali ima više drugih morskih bića, koje će buduće generacije možda rado jesti. *Small – a new big*; mnogo malih aktivnosti će dovesti do promjene - početi od lokalnih razina, ne od Bruxellesa ili Washingtona.

Prezentacije se mogu naći na <http://en.rli.nl/eeac-conference/eeac-rli-conference-speakers>

Priredila: Lidija Pavić-Rogošić

ODRAZ-Održivi razvoj zajednice