

Miasto, które zabija

19 sierpnia 2015

Nawet 9,4 tys. osób rocznie umiera przedwcześnie z powodu długotrwałego wystawienia na działanie zanieczyszczonego londyńskiego powietrza – wynika z najnowszych ustaleń naukowców. Nic więc dziwnego, że władze miasta za główny cel obrały walkę o jakość powietrza w stolicy Wielkiej Brytanii.

Naukowcy z King's College London po raz pierwszy w historii oszacowali pełny wpływ zanieczyszczeń powietrza w Londynie na zdrowie ludzi. Do tej pory w tego typu badaniach brano pod uwagę jedynie tzw. pył zawieszony (PM2.5 czyli cząsteczki o średnicy nie większej niż 2,5 mikrometrów). Tym razem naukowcy uwzględnili w nim również tlenki azotu, które w większości pochodzą z zanieczyszczeń generowanych przez samochody z silnikami diesla.

Według raportu, przygotowanego na zlecenie władz miasta, emisje tlenków azotu w samym tylko 2010 roku przełożyły się na przedwczesną śmierć niemal 5,9 tys. osób na terenie Londynu. Jeśli doliczymy do tego znane już wcześniej dane mówiące o 3,5 tys. zgonów spowodowanych cząsteczkami PM2.5, uzyskamy około 9,4 tys. przedwczesnych zgonów spowodowanych zanieczyszczeniem powietrza.

Naukowcy zauważają jednak, że niemal połowa zgonów spowodowana jest zanieczyszczeniami docierającymi do Londynu z zewnątrz, w tym również spoza Wielkiej Brytanii. Dotyczy to przede wszystkim pyłu zawieszzonego, który niemal w całości dociera nad brytyjską stolicę z zewnątrz.

– Jakkolwiek szokujące są dane przedstawione w raporcie, trzeba pamiętać, że jest to jedynie czubek góry lodowej. Na każdą osobę, która przedwcześnie umiera z powodu długotrwałego oddziaływania zanieczyszczeń powietrza, przypada bowiem wiele innych, które z tego powodu poważnie chorują – zauważa Alan

Andrews, prawnik z organizacji ekologicznej ClientEarth.

WODA NA MŁYN EKOLOGICZNEJ KRUCJATY BORISA

O tym, jaką skalę przyjęło zanieczyszczenie powietrza w Londynie świadczą inne badania ze stycznia tego roku, z których wynika, że na Oxford Street roczny limit emisji dwutlenku węgla wyznaczony rządowymi regulacjami został przekroczony w zaledwie cztery dni.

Problem nie dotyczy oczywiście wyłącznie Londynu. W kwietniu tego roku brytyjski Sąd Najwyższy nakazał rządowi podjęcie natychmiastowych działań mających na celu ograniczenie zanieczyszczenia powietrza nad Wielką Brytanią do legalnie obowiązujących poziomów. Zwrócił jednak uwagę, że rozwiązanie problemu wymaga skoordynowania działań na skalę europejską, gdyż duża część zanieczyszczeń trafia nad Wielką Brytanię z Europy kontynentalnej.

Dla burmistrza Londynu Borisa Johnsona, znanego ze swoich proekologicznych poglądów, raport jest kolejnym argumentem potwierdzającym słusność realizowanej od początku sprawowania przez niego urzędu strategii „zielonego Londynu”.

– Byłem często krytykowany za swoje działania w kierunku uczynienia bardziej ekologicznymi londyńskich taksówek, unowocześnienia floty autobusowej i wprowadzenia pierwszej na świecie strefy ultraniskich emisji, ale ten raport jasno pokazuje, dlaczego wszystkie te działania są tak niezbędne – skomentował publikację raportu Johnson. Dodał przy tym, że liczy na ścisłą współpracę z rządem oraz Unią Europejską w celu skutecznego rozwiązania problemu.

Pomimo takiej postawy, przeciwnicy polityczni Johnsona nie szczędzą mu słów krytyki. Rzecznik Zgromadzenia Londynu i członek Partii Pracy Murad Qureshi zarzuca burmistrzowi granie na zwłokę w kwestii walki o czyste powietrze nad Londynem.

– Nadszedł czas by burmistrz zaczął poważnie traktować

potrzebę walki z zanieczyszczeniem powietrza, a więc zgodził się na poszerzenie proponowanej strefy ultraniskich emisji i pozwolił londyńskim gminom na jednostronne dołączanie do tej strefy. Prawo do oddychania świeżym powietrzem nie powinno podlegać dyskusji, a stanowisko burmistrza traktuje je jako opcjonalny dodatek – grzmiał Qureshi.

RADNI CHCĄ OSTRZEJSZYCH RYGORÓW W CENTRUM

Z całą pewnością nie jest zbiegiem okoliczności, że zaledwie dzień przed publikacją raportu, Zgromadzenie Londynu (London Assembly) zaleciło burmistrzowi podjęcie szeregu działań mających uczynić stolicę jeszcze bardziej przyjazną dla środowiska.

Według raportu specjalnie w tym celu powołanego komitetu, za blisko 40 proc. zanieczyszczeń powietrza w mieście odpowiadają samochody z silnikami diesla. W związku z tym zalecił on wprowadzenie regulacji mających zakazać tym pojazdom wjazdu do ścisłego centrum miasta lub ponoszenia z tego tytułu wysokich opłat.

Zalecenie to pokrywa się z ogłoszonym w marcu tego roku przez burmistrza planem wprowadzenia do 2020 roku w centrum Londynu tzw. strefy ultraniskich emisji (Ultra Low Emission Zone – ULEZ). Miałaby ona stanowić rozszerzenie istniejącej od 2008 roku strefy niskich emisji.

ULEZ miałaby objąć zaledwie część powierzchni obecnej strefy niskoemisyjnej – tereny Westminsteru i City oraz fragment południowego wybrzeża Tamizy od Vauxhall Bridge po Tower Bridge. Na jej terenie obowiązywać będą jednak znacznie ostrzejsze niż obecnie limity emisji. Zmiany dotyczą przede wszystkim diesli. Wszystkie pojazdy z takimi silnikami będą mogły poruszać się po centrum miasta tylko pod warunkiem wypełnienia normy Euro VI. W praktyce będą to jedynie samochody wyprodukowane od jesieni tego roku.

Pomysł ten ma rzecz jasna zarówno zwolenników jak i

przeciwników. Ci pierwsi twierdzą, że decyzja burmistrza jest i tak zbyt późna, a strefa objęta ULEZ powinna być taka sama jak obecnie istniejąca strefa niskoemisyjna.

Ten ostatni argument powtarza się również w raporcie przygotowanym przez London Assembly i nie jest wykluczone, że w ostatecznej wersji ULEZ nie zostanie rozszerzona do granic obecnej strefy niskoemisyjnej. Oprócz tego raport zaleca również podwyższenie proponowanych opłat za wjazd do strefy dla pojazdów nie spełniających norm emisyjnych, które w obecnym projekcie wynoszą 12,5 funta za dzień dla samochodów osobowych i dostawczych oraz motocykli oraz aż 100 funtów dziennie dla samochodów ciężarowych oraz autobusów.

STREFA PEŁNA ZNAKÓW ZAPYTANIA

Zdaniem przeciwników, a w najlepszym razie sceptyków idei ULEZ, wprowadzenie jej od 2020 roku jest zdecydowanie przedwcześnie. Obawiają się oni przede wszystkim, czy do tego czasu możliwe będzie zmodernizowanie flot pojazdów, które muszą poruszać się po centrum miasta. Chodzi przede wszystkim o pojazdy dostarczające różnego rodzaju zaopatrzenie, ale również taksówki, radiowozy policji, karetki czy wozy straży pożarnej.

Ich zdaniem, chcąc zachować ideę strefy, nie można również robić wyjątków od ustalonych reguł dla autobusów komunikacji miejskiej, a warto tu zaznaczyć, że norm ULEZ nie spełnią nawet najnowocześniejsze we flocie transportowej miasta autobusy Routemaster.

Ma to się zmienić już jesienią tego roku, gdy chińska firma BYD dostarczy Londynowi pięć pierwszych w pełni elektrycznych doubledeckerów. Będzie to pierwszy tego typu autobus na świecie. Chińskim konstruktorom jako pierwszym udało się usprawnić akumulatory pojazdów na tyle, że przestaną być konieczne baterie instalowane na dachu. Warunek ten był do tej pory przeszkodą dla wprowadzenia elektrycznych autobusów w

Londynie – z akumulatorami na dachu nie mieściłyby się one pod wieloma londyńskimi wiaduktami.

Co ciekawe Chińczycy docelowo rozważają przeniesienie tych autobusów do Wielkiej Brytanii, uzależniając tę decyzję od skali zainteresowania lokalnego rynku.

Innym wyzwaniem nie do pokonania w tak krótkim okresie ma być, według sceptyków wprowadzenia ULEZ, możliwość zapewnienia odpowiedniej liczby punktów szybkiego ładowania samochodów elektrycznych oraz stacji tankowania wodoru, co jest niezbędne dla uniknięcia paraliżu komunikacyjnego w centrum stolicy.

Wątpliwości co do wprowadzenia zaostrzonych regulacji mają też mieszkańcy centrum Londynu. Mieliby oni co prawda otrzymać dodatkowe trzy lata na wymianę samochodów na spełniające nowe wymogi, ale nie zmienia to faktu, że pomysł ten nie cieszy się wśród nich wielkim poparciem.

Zadowoleni nie będą także taksówkarze. Burmistrz Londynu obiecał im co prawda okres przejściowy na dostosowanie floty do nowych wymogów, ale zaproponował również, by wszelkie nowe pojazdy starające się o licencję od stycznia 2018 roku spełniały już nowe wymogi emisyjne. Zachętą dla właścicieli taksówek ma być specjalny fundusz z budżetem wartym 25 mln funtów, który ma oferować wsparcie dla tych, którzy zdecydują się zainwestować w nowoczesne pojazdy.

Z proponowanych zmian nie cieszy się także branża motoryzacyjna, która i bez tego musi zmagać się z malejącą popularnością samochodów napędzanych olejem napędowym.

Dla wszystkich jasne jest, że samo wprowadzenie strefy o zaostrzonym rygorze emisji nie rozwiąże problemów Londynu z jakością powietrza. Do tego potrzebne są szeroko zakrojone działania o charakterze ogólnokrajowym, jak choćby wsparcie dla nisko- lub zeroemisyjnych środków transportu, a wręcz kontynentalnym. Brytyjska stolica daje jednak w ten sposób kolejny sygnał, że nie chce by na trwałe przyłągła do niej

tytuł jednego z najbardziej zanieczyszczonych miast świata.

Autorstwo: Marcin Szczepański

Źródło: eLondyn.co.uk