Czy rower faktycznie jest odpowiedzią na nadmierną emisję CO2? Miejski lifestyle powinien obejmować coś więcej niż transport

**Autor: Julia Piątkowska, Kierownik biura marketingu i komunikacji, Respect Energy**

Walka ze śladem węglowym już na stałe wpisała się w świadomość odpowiedzialnych konsumentów, dlatego też szczególnie młodsze pokolenia zaczynają szukać (eko)alternatyw w przestrzeni miejskiej. Jednym z najbardziej doskwierających środowisku sektorów jest transport, który przez nieformalnych aktywistów potrzeb planety zaczyna być postrzegany jako niemała bolączka głównie w dużych aglomeracjach. Stąd też rosnąca popularność idei *smart-city*, tzw. miasta 15-minutowego i w końcu — rowerów. Czy to jednak wystarczy, aby skutecznie powstrzymać ślad węglowy?

Rower symbolem polskich miast?

Badania zespołu ARC Rynek i Opinia jeszcze sprzed 3 lat mówiły o regularnych wzrostach liczby Polaków, którzy przesiadają się na niskoemisyjne jednoślady. W tej grupie znalazło się około 40 proc. społeczeństwa, z czego prym wyraźnie wiodą panie (41 proc.). Powyższe dane mogą napawać pewnym optymizmem, biorąc poprawkę na rosnącą popularność zakupu samochodów na własność (nie trzeba przypominać, że nieco bardziej ekologiczną alternatywą jest *car-sharing*). Jednakże kwestia rowerów nie jest postrzegana przez większą część Polaków, jako realne rozwiązanie komunikacyjne. Według raportów Głównego Urzędu Statystycznego, tylko 1/4 z nas decyduje się na regularne dojeżdżanie do pracy czy szkoły właśnie rowerem, a przeważająca część (bo aż 87 proc.), widzi w tym środku transportu raczej okazję do rekreacji, a nie użytkowania na zasadzie *daily-basis*.

Szkoda, ponieważ w przestrzeni miejskiej to właśnie rower stanowi kompleksową odpowiedź na zagrożenie emisyjne ze strony sektora transportowego. W Amsterdamie, Kopenhadze czy na ulicach Barcelony nie dziwi widok całych rodzin (nawet z niemowlętami), które konsekwentnie, dzień w dzień realizują swoje obowiązki właśnie na jednośladach. W tych aglomeracjach za takim stylem życia przemawia faworyzująca mniejsze pojazdy infrastruktura. W Polsce mamy z tym niemały problem i choć wydawać by się mogło, że np. Warszawa jest w stanie zagwarantować cyklistom dogodne warunki do jazdy, to mieszkańcy stolicy wcale nie są w rowerowej czołówce kraju. Najchętniej na ten środek transportu stawiają rezydenci Opola (85 proc.), Wrocławia (84 proc.), Łodzi (83 proc.) oraz Szczecina, Krakowa i Olsztyna (po 82 proc.). Czy jest więc szansa na większą popularyzację rowerów? Tak, a gra jest jak najbardziej warta świeczki.

Cykliści vs ślad węglowy

Według badań zespołu prof. Christiana Branda z Uniwersytetu Oxfordzkiego, wybierając rower raz dziennie (zamiast samochodu), jesteśmy w stanie zmniejszyć średnią emisję CO2 na osobę aż o 67 proc. Dla porównania roczny ślad węglowy generowany przez statystycznego Polaka to około 10 ton, z czego na dwutlenek węgla przypada blisko 8 ton, a na inne gazy cieplarniane, takie jak metan czy podtlenek azotu, pozostałe 2 tony (dane banku BNP Paribas). Ponadto, potencjał zmiany przyzwyczajeń transportowych jest spory, ponieważ w realiach europejskich z samochodu korzystamy częściej w przypadku wyjazdów wakacyjnych lub zakupowych. O ile pierwsza kategoria jest o wiele bardziej odporna na ekorewolucję, to już szybkie przejażdżki do sklepów jednośladem są jak najbardziej w zasięgu polskich możliwości.

Naukowcy z Oxfordu szacują, że stała zmiana przyzwyczajeń “tylko” 10 proc. populacji mogłaby doprowadzić do zmniejszenia emisji o 10 proc. Co więcej, spory potencjał ma również dobrze zintegrowany system komunikacji publicznej, ponieważ w tym wariancie przesiadka z samochodu na metro lub tramwaj skutkowałaby 19-proc. spadkiem indywidualnej emisji CO2. Wśród respondentów zespołu znalazło się 4 tys. mieszkańców Antwerpii, Barcelony, Londynu, Rzymu, Wiednia, Zurychu oraz szwedzkiego Orebro, a więc aglomeracji, które oprócz ekologicznych alternatyw komunikacyjnych wypracowały także inny system — promocji zielonej energii.

Nadrabianie zaległości

Takie państwa jak Szwecja, Austria czy Szwajcaria stały się przykładami krajów, które skutecznie potrafiły połączyć trend ekologicznego lifestyle’u z pogłębioną refleksją nad polityką energetyczną. Tym samym jazda na rowerze w ładowanych zieloną energią AirPodsach stało się czymś naturalnym, wręcz rutynowym, kiedy to w Polsce nadal OZE postrzegane jest jako wciąż rozwijająca się nisza. Z drugiej zaś strony, obserwujemy wyjątkowo poważną dyskusję o produktach ze źródeł odnawialnych w środowisku biznesowym. Temat ten jednak powinien obejmować również samych klientów — w tym — mieszkańców dużych i średnich aglomeracji. W przypadku mniejszych miejscowości sprawa ma się nieco inaczej, ponieważ tam, chociażby przydomowa fotowoltaika, zaczyna być niezaprzeczalnym trendem dekady, jeśli chodzi o energetykę prywatną. W większych miastach, o wiele tańszą inwestycją jest odbiór gotowych produktów.

Tym samym jazda na rowerze, bez wątpienia zasłużenie, stała się synonimem ekologicznej rewolucji w przestrzeni miejskiej, jednak powinna być wspierana przez nasze inne wybory, wpływające na redukcję CO2. Jednym z najbardziej podstawowych jest zmiana dostawcy prądu, co skutkuje realnym wpływem na redukcję ogólnokrajowego śladu węglowego. Dla przykładu, tylko w 2020 roku 12 tys. klientów Respect Energy S.A. zredukowało 219 463 ton CO2 właśnie dzięki odbiorowi całkowicie zielonej energii elektrycznej. Podczas naszej współpracy podmiotami biznesowymi zauważyliśmy, że źródła odnawialne stały się nie tylko ich elementem mikropolityki energetycznej, ale również integralnym elementem lifestylu — i to jest trend, który zachęca do optymistycznego spojrzenia w przyszłość.

**Nie należy jednak spoczywać na laurach. Promocja niskoemisyjnego transportu, a także aktywizacja mieszkańców, to podstawowe postulaty, które są w stanie przeciągnąć szalę na naszą stronę w wyjątkowo nierównej walce społeczeństwa z kryzysem klimatycznym. Powyższa strategia musi również obejmować racjonalną politykę energetyczną — a ta być wspierana przez odbiorców energii.**