

Jacek Sobański, student, Stosunki Międzynarodowe na Uniwersytecie Opolskim, „Nowa Energia”

# Spółeczeństwo na dorobku

## – spółeczeństwem braku innowacyjnego laku?

W dywagacjach o zabarwieniu polityczno-gospodarczym, jakie przeprowadzam ze swoimi rodakami, niepokojąco często spotykam się ze stwierdzeniami typu katastroficznego. Jak mantra powtarzane są slogany – „to nieosiągalne”, bądź – to obecnie krasomówczy „hit na czasie” - „dlaczego akurat my, a nie oni?”.

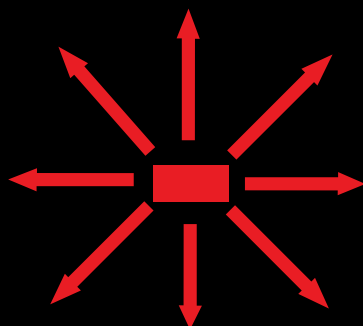
Smutne jest też to, iż wtórują nam przedstawiciele naczelných regulatorów Spierwotnych i wtórnych – Parlamentu RP i brać samorządowa, którzy wpisują się w obecny nastrój spółeczny, w większości będąc biernymi w kwestii implementacji innowacyjnych rozwiązań systemowych. Słowo „system” jest tutaj kluczowe.

Zasłużone wyrazy szacunku i uznania należą się władzom Bielska-Białej, Niepołomic i Łubianki, które jako jedyne miasta z Polski dołączyły do zaszczytnego grona 350 europejskich miast-założycieli projektu „Porozumienie między Burmistrzami”, powstałego z inicjatywy organu wykonawczego UE - Komisji Europejskiej. Jednak jest to jedynie skromny asumpt do budowy kompleksowych, trwałych i ogólnonarodowych mechanizmów efektywnościowych, jakie zaobserwować możemy na świecie. Szczególnie inspirujące jest rozwiązanie zastosowane w zaliczanej do niedawna do państw Trzeciego Świata, Brazylii, a konkretniej stolicy stanu Parana, Kurytybie – miejscu, które szczególnie upodobała sobie Polonia brazylijska.

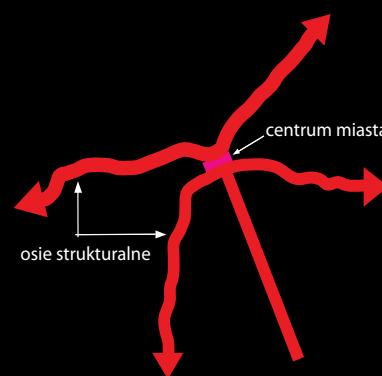
### ■ Obywatelska dywidenda

1,8-milionowa rzesza rezydentów, tej liczącej obecnie 435 km<sup>2</sup> powierzchni metropolii, to najprawdopodobniej jedna z najbardziej przesiąkniętych endorfinami spółeczności w skali globu.

Stanowi ona w końcu część do cna roztańczonego narodu, a ponadto 45 lat temu(!) uświadoczyła milenijnego skoku cywilizacyjnego w dziedzinie transportu publicznego, za którym stała mądra i świadoma pełnionej misji władza gminy. Ojcem zaprojektowanego sta-



Przed planem Lerner'a



Po planie Lerner'a



nu przepoczwarczenia się miasta z przytłoczonego flotą mało wydajnych osobowych czterokołowców, w przyjazną każdemu obywatelowi miasta, wolną od ciągnących się kilometrami korków, był trzykrotny burmistrz miasta Kurytyba, „idealistyczny” architekt i planista, Jaime Lerner. Odnotowując ogromny przyrost demograficzny w zarządzanej przez siebie aglomeracji z 430 tys. osób w 1960 r. do 600 tys. osób w 1970 r. (5,7% rocznie) - miasto stanowiło atrakcyjną przystań nawet dla przybyszów z całego świata, m.in. Japonii, Syrii czy Libanu - Lerner wraz z zespołem ekspertów Uniwersytetu Parana postanowił, używając przysłowiowej marchewki, zniechęcić ludność do poruszania się indywidualnymi środkami komunikacji.

Warto zaznaczyć, iż koncept został zrealizowany przy aprobacie centralnego aparatu, którym była posiadająca mocne fundamenty polityczne junta wojskowa, zarządzająca krajem w latach 1964-1985, a która w spadku pozostawiła swoim podwładnym zaskakująco wydajną energetycznie gospodarkę. Do niewątpliwych sukcesów generałów zaliczyć można pozostawiony na zaawansowanym etapie plan rozwoju energetyki jądrowej i, a może przede wszystkim, łatkę kraju zakochanego w biopaliwach, jaka przylgnęła do narodu brazylijskiego w wyniku działań junty. Wdrożyła ona, w inauguracyjnym roku sprawowanej pieczy nad krajem, centralistyczny program uniezależnienia się kraju od importu paliw płynnych z Za-

toki Perskiej i przekierowała tryby m.in. przemysłu motoryzacyjnego na produkcję aut zdolnych do spalania biopaliw. Rekord produkcji takich czterokołowców padł w latach 1985-1986 r., wtedy to ok. 90% z nich posiadała silniki zdolne do przetworzenia energii chemicznej etanolu na energię mechaniczną kół.

Legislacyjnym następstwem tego rodzaju działań strategicznych jest dzisiejszy obowiązek 4% udziału paliw alkoholowych w diesel'u. Od stycznia 2010 r. pod groźbą użycia mechanizmów sankcyjnych ich udział ma się zwiększyć o 1 p.p. Czy zatem jest to dowód na większą skuteczność i wyższość mechanizmów decyzyjnych w warunkach autokratyzmu?

### ■ Efektywna sieć pajęcza

W embrionalnej fazie rozwoju nowoczesnej i wydajnej sieci komunikacyjnej miasta napotymano na wiele trudności behawioralnych i ekonomicznych dla ekspansji linii autobusowych, które stanowiły clous Planu Lerner'a. Żle zorganizowane trasy przejazdu autobusów, drogie bilety nań spowodowały, iż ludność skłaniała się ku napędzanym prądem elektrycznym - trolejbusom. Świadczy o tym ogromny dysonans w liczbach bezwzględnych przewiezionych pasażerów w 1938 r., w którym to trolejbusy przewiozły aż 10,975,699 osób, a ich napędzani paliwami ciekłymi konkurenci ledwie 2,678,638 osób, czyli 4-krotnie mniej. Przełom i podwaliny dla rewolucji transportowej przyniosła decyzja administracyjna władz z 1951 r., która ustaliła urzędową cenę za całodobowy przejazd autobusami (średnio 70 km) osoby pełnoletniej na 0.5 reala brazylijskiego (80 groszy zł.). Ten bliski portfelowi użytkownika transportu klocek domina, pociągnął za sobą całą resztę. Mieszkańcy zaczęli systematycznie rezygnować z przejazdów samochodami na rzecz komunikacji miejskiej, gdyż w sposób oczywisty było to dla nich niezwykle opłacalne. Obecnie również, mimo że od-

setek ludności Kurytyby posiadających własne auto jest większy niż średni dla Kraju Kawy, to jednak gros tych pojazdów zostaje w garażach.

Ruchy społeczne ponownie doskonale egzemplifikują statystyki. Aby podać rosnącemu zainteresowaniu tym sposobem przemieszczania się, systematycznie rozbudowuje się przepustowość sieci od 50 tys. osób/dzień w 1974 r., przez 800 tys. osób/dzień w 1994 r., po bieżący rok, gdy przepustowość pozwala na transfer 2.14 mln osób/dzień. 75% dojeżdżających do pracy wybiera właśnie autobus.

### ■ Komponenty systemu

Strategia genialnego futurologa rozbijała dotychczasową promienistą strukturę transportu kreując linearną, gdzie wyszczególnić można było dwie osie komunikacyjne (aktualnie jest ich 5), składające się z trzech równoległych pasów, przy czym dwa „skrajne” przeznaczone były/są do transportu konwencjonalnego, a centralny wyłącznie dla komunikacji miejskiej/masowej. Główna nitka została otwarta w 1974 r. po kilkuletnich pracach projektowych przeprowadzonych w specjalnie utworzonej do tego celu komórce - Instytucie ds. Badań i Miejskiego Planowania w Kurytybie (IPPUC) i procedurach wykupu gruntu pod budowę samej magistrali drogowej oraz blokowisk w ścisłym centrum miasta dla społeczności-biedoty tzw. *favel* tak, by ta mogła w pełni korzystać z dobrodziejstw transportu publicznego i miała poczucie przynależności zbiorowej.

Lerner słusznie założył, iż w jego pomysłe nie może zabraknąć elementów inwestycji *hard greening* i *soft greening*, które komplementarnie zapewnią prośrodowiskowość całemu obszarowi urbanistycznemu. Jakiż sens miałoby zapewnianie ultranowoczesnego taboru wyłącznie średniej i zamożnej klasie społecznej, jeżeli na obrzeżach metropolii najbardziej jej mieszkańcy skutecznie degradowałiby ekosystem

przestarzałymi wehikulami? Godna pochwały jest więc rezygnacja burmistrza z waloru estetycznego - centralny punkt miasta postrzegany jest w świecie jako jego wizytówka, na rzecz humanitarnego pragmatyzmu – budowy szpetnych budynków z „wielkiej płyty”. Sensowność tego typu rozwiązania docenili nawet „krwiożerczy” kapitaliści, którzy ochoczo zaoferowali swoje usługi transportowe na rzecz miasta, tworząc w ten sposób pieczę partnerstwa publiczno-prywatnego nad całym przedsięwzięciem. Podział obowiązków między oboma sygnatariuszami porozumienia jest klarowny.

” Miasto, które rozpoczynało proces transformacji w okresie głębokiej Zimnej Wojny, aktualnie jest wzorcem do naśladowania dla ponad 41 innych aglomeracji. Tyle oficjalnie współpracuje z Kurytybą, powielając rozwiązania tam zastosowane.

Do zadań głównych gminy należą wydatki opex na infrastrukturę transportową i okołotransportową (dworce przesiadkowe, przystanki), natomiast biznesowi partnerzy miasta odpowiedzialni są za komunikację sensu stricto, wożąc kurytybian po arteriach. Jedni i drudzy czynią wielkie starania, by przypadający im sektor nie spoczął na mieliźnie archaizmu. Dworce przesiadkowe zachęcają ludność całą paletą usług (garmażeria, kolportaż), jakich przeciętny da Silva uświadczyt-

by w Sao Paulo, Rio de Janeiro na... stacjach metra. Z kolei przystanki rażą modernizmem, przykuwając oko przechodnia. Ciekawostką jest fakt, iż znajdują się one na wysokości autobusu, co w znaczący sposób ułatwia wypróżnienie się pojazdu (np. kobieta z wózkiem ma znacznie ułatwione wyjście). Szacunki mówią, iż zastosowanie takiego ulokowania wiat przesądza o tezauryzacji nawet 25% czasu, dzięki czemu na najbardziej popularnych liniach autobusy stają nawet co minutę. Według Teksańskiego Instytutu Transportu niedroższe ulice miast były w ub. r. bezpośrednio przyczyną straty aż 4,2 mld godzin rocznie przez amerykańskich kierowców w 439 miastach USA. To rozwiązanie techniczne w sposób sugestywny zmniejszyło także zużycie paliw przez komunikację miejską o ok. 30%, paliw, które i tak mają mniejszą emisyjność GHG ze względu na znaczący udział biopaliw, wymaganych krajowym ustawodawstwem. Istotnym wkładem prywatnych przewoźników w ekspansję dla planu Lerner'a było zainwestowanie przez nich kapitału w budowę niespotykanych wcześniej na świecie autobusów dwuprzegubowych, które są w stanie przewieźć nawet 300 os. - w Kurytybie w ciągu trzech godzin szczytu transferuje się więcej osób niż w wielu miastach Stanów Zjednoczonych kolejami miejskimi przez cały dzień.

### ■ Eko-logiczni

Sine qua non miasta z rocznym budżetem rządu 600 mln \$ (dane z 2003 r.) była innowacyjna inicjatywa elit politycznych i prowadzona w sposób rzetelny polityka edukacyjna i socjalna wobec mieszkańców Kurytyby. Kolejni burmistrzowie szli za „zielonym” ciosem i implemetowali coraz to nowsze i postępowe idee efektywnościowe. Oto kilka z nich:

- częściowe ulgi podatkowe dla osób prawnych, które prowadząc prace budowlane na terenie miasta uwzględnią w swoim projek-

cie miejsce na przestrzeń zieloną (w sposób wymierny zwiększyło to powierzchnie parków w mieście z 1 m<sup>2</sup>/os w 1970 r. do 52 m<sup>2</sup>/os obecnie. Kurytybianie mogą dziś wypocząć w 1 z 28 parków rozlokowanych na terenie gminy,

- program „Zielona Wymiana” skierowany do najniższych warstw społecznych skorelowany z wydajnym 70% recyklingiem śmieci, jakie produkuje miasto (dzięki odzyskowi papieru oszczędza się 1 200 drzew dziennie). W zamian za kubel z nieczystościami, jaki „odbiorcy wrażliwi” przynoszą do pobliskich centrów handlowych otrzymują oni preferencyjnie bilety na komunikację miejską lub jedzenie,
- nauczanie wczesnoszkolne. Uczniowie placówek publicznych, sortujący śmieci w gospodarstwach domowych, otrzymują każdorazowo drobne podarki (czekolady, zabawki).

### ■ Ile to kosztuje?

Ktoś mógłby zapytać, ile to kosztuje włodarzy miasta? Czy ta jednostka samorządowa generuje chroniczne deficyty budżetowe w związku z prowadzonymi działaniami, tak bliskimi przecież doktrynie lewicowej? Otóż bilans jest dodatni. Ewentualne zyski z przeprowadzanych programów demonstracyjnych i komercyjnych na zasadzie finansowego sprzężenia zwrotnego wracają do budżetu i ponownie wydatkowane są w formie pozycji sztywnych na kolejne ekopomysły. Kurytyba notuje permanentny wzrost ok. 7,1% rdr, a wpływ z samej tylko turystyki do kasy miasta stanowi niebagatelna kwota rządu 280 mln \$/rok. Turystów przyciąga magia zwirowanych na punkcie ekologii mieszkańców oraz pobliski cud natury – wodospady Iguacu. Miasto, które rozpoczynało proces transformacji w okresie głębokiej Zimnej Wojny, aktualnie jest wzorcem do naśladowania dla ponad 41 innych aglomeracji. Tyle

oficjalnie współpracuje z Kurytybą, powielając rozwiązania tam zastosowane.

### ■ Quo Vadis Polsko?

My, Polacy, genetycznie obciążeni potężnym rezerwuarem surowców węglowych, wydajemy się być w oczach świata, a szczególnie Europy, zatwardziały konserwatystami w dziedzinie ochrony środowiska. Historyczny region Śląska de iure i de facto „odpowiedzialny” jest za 70% emisji CO<sub>2</sub> całego kraju. Do niedawna Warszawie, naszemu brylantowi w koronie, jaką winna być stolica, Komisja Europejska groziła cofnięciem dotacji w wysokości 1 mld zł na rozbudowę oczyszczalni Czajka, a Główny Inspektorat Ochrony Środowiska trzymał nad zarządcami miasta 1,5-miliardowy bat za niewywiązanie się z legislacyjnego obowiązku, tj. zaprzestania zrzutów nieczystości do Wisły wraz z nadejściem daty zero – 1.01.2011 r. Warszawiacy nadal będą mogli bezkarnie spuszczać ścieki do królowej polskich rzek. Należy jednak pochwalić władze Miasta Stołecznego, które jako jedyne mogą pochwalić się skromną, bo skromną, ale 31-kilometrową, związku z tym komercyjną, długością bus-pasów (na tle innych europejskich stolic wypadamy jednak blado: Madryt (104 km), Berlin (102 km) czy Sztokholm (80km)) w głównej mierze zlokalizowanych na trasie Łazienkowskiej i fragmencie Marszałkowskiej. Gros wydziałów urbanistycznych, odpowiedzialnych za działalność planistyczną w innych aglomeracjach kraju, nie odważyło się póki co zaimplementować tego prostego pomysłu na skalę przemysłową, nie wspominając o wdrożeniu pomysłu kurytybskiego, który znacząco wykracza poza idee pojedynczych bus-pasów na 3, 4 pasmowych arteriach.

Jak w tym ślimaczym tempie podążać zapisowi z Pakietu Klimatyczno-energetycznego, w którym zobowiązaliśmy się do redukcji o 14% do 2020 r. emisji w sektorze nieobjętym obowiąz-

kiem kwotowania praw doń tzw. non-ETS, którego lwią część stanowi właśnie transport? Potencjał redukcyjny mamy ogromny, jednak w naszym przypadku przykład nie idzie z góry. Konsekwentnie zwiększane są wydatki na budowę dróg ekspresowych i autostrad, przeznaczonych w głównej mierze dla transportu indywidualnego. W latach 1992-2004 aprecjonowano z 177 mln euro do 1 236,9 mln euro - natomiast na jeden z elementów transportu publicznego, infrastrukturę kolejową przypadł wzrost z ledwie 57,1 mln euro do 219,4 mln euro. Skutkuje to przerażającą różnicą w przewozach pasażerskich, jakie odnotowują te dwa skrajne sektory (transport pasażerski drogowy – 250 mln pkm, transport pasażerski szynowy – 18 mln pkm). Uzależnieni od wyborców, nieambitni politycy podążają często za demagogicznym głosem ludu, który wszedłszy w posiadanie będącego jeszcze 20 lat temu luksusem samochodu, żąda kreacji szos, zapominając przy tym o bardziej efektywnych sposobach komunikacji.

Bardzo często taka postawa tłumaczona jest charakterem naszego narodu – społeczeństwa na dorobku – który jednak obalają przecież kurytybianie. Warto jednak ponownie zauważyć, iż tam te zmiany sprokurowała silna i stanowcza administracja samorządowa, a w Polsce?

A w Polsce mamy uwięzionych na łańcuchu kadencyjności wyborczej przedstawicieli narodu i społeczności lokalnych, którzy boją się podjąć działania kontrowersyjne tak, by zapewnić sobie polityczną przyszłość i szansę na reelekcję, bardzo często w pierwszym roku urzędu docierając się z procedurami i strukturami, drugim roku ciężko pracując, a w trzecim i czwartym roku organizując kampanie wyborczą, co w sposób automatyczny hamuje ich pomysłowość i ambicję.

Niestety, na ówczesnym poziomie rozwoju naszej młodej demokracji, nawoływanie o wyłączenie spod jurysdykcji ordynacji wyborczej kategorii „mądrych zarządców” (niezbędne nie-

zawodne, selekcyjne kryterium aktuarialne) byłoby postrzegane jako apel o powrót do czasów minionych. Skoro tak, to być może nie będąc w stanie wymyśleć własnych idei, po prostu je hektografujemy od odważniejszych. To nie wstyd.

### ■ Literatura:

- [1] <http://www3.iclei.org/localstrategies/summary/curitiba2.html>
- [2] <http://www.pbs.org/frontlineworld/fellows/brazil1203/master-plan.html>
- [3] [http://www.solutions-site.org/artman/publish/article\\_62.shtml](http://www.solutions-site.org/artman/publish/article_62.shtml)
- [4] Von Weizsacker E., Lovins A., Lovins L., *Mnożnik cztery – podwójny dobrobyt – dwukrotnie mniejsze zużycia zasobów naturalnych*, Toruń 1999.
- [5] Karaczun Z., Kassenberg A., Sobolewski M., *Polityka klimatyczna Polski – wyzwania XXI wieku*, Warszawa 2009. □



Rys. 2. Plan miasta Kurytyba