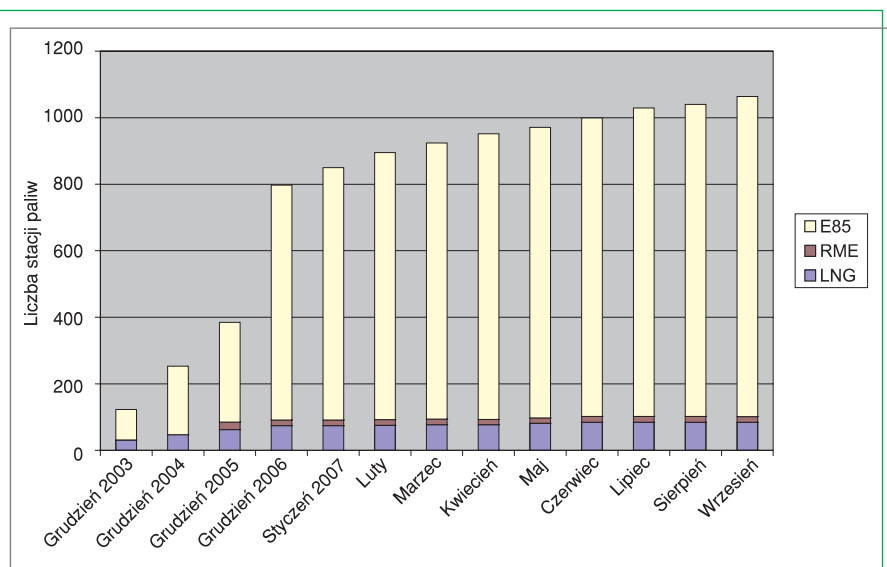


dowane zmiany w wewnątrzmijskim transporcie.

Władze miasta próbują dotrzeć do mieszkańców stolicy różnymi drogami (artykuły w gazetach, informacje na stronach internetowych) i przekonać ich do postępowania w duchu proekologicznym. Zachęcają do korzystania z publicznych środków transportu, do podwożenia znajomych do pracy, budują parkingi na obrzeżach miasta i wskazują korzyści wynikające z organizowania konferencji telefonicznych, ograniczających wyjazdy w delegacje. Na ulicach coraz częściej widzi się służbowe rowery zamiast samochodów, powstają parkingi i wypożyczalnie rowerów, listonosze przesiadają się na przyjazne dla otoczenia jednoślady. Kierowcom oferowane są kursy tzw. ecodriving, podczas których zdobywają wiedzę na temat biopaliw i ich efektywnego wykorzystywania. Kierowcy dowiadują się, gdzie w danym regionie znaleźć można stacje paliw zaopatrzone w biopaliwa, zostają przeszkoleni z zakresu przepisów prawnych. Zyskują wiedzę o tym, że zabronione jest eksploatowanie silnika na wolnych obrotach przez okres dłuższy niż jedna minuta, zaś wskazane jest podgrzewanie zimnego silnika na pół godziny przed rozpoczęciem jazdy. Poza tym władze miasta zalecają rozmontowanie bagażników na dachach, gdy nie są one używane, co w rezultacie zmniejsza opór wiatru, a w efekcie zużycie paliwa. Wykorzystanie paliwa spada również, gdy ciśnienie w oponach jest utrzymane na odpowiednim poziomie, więc zauważalne są wszędzie plakaty: **KIEROWCO SPRAWDŹ OPONKI!**

Najświeższym wynalazkiem są dobrze znane „opłaty rogatkowe”. Od 1 sierpnia 2007 r. każdy kierowca chcący wjechać albo wyjechać z miasta musi uiścić opłatę



Dynamika powstawania stacji paliw z paliwami alternatywnymi

20 koron (ok. 8 zł). W tym celu na obrzeżach miasta ustawiono czytniki, które rejestrują opłatę przy pomocy transponderów zamocowanych na przedniej szybie samochodu, zawierających informacje o pojeździe. Istnieją jednak samochody, które są zwolnione z opłat rogatkowych w ramach promowania polityki ekologicznej. Bardzo szczegółowa definicja wymienia uprzywilejowane samochody uznane za ekologiczne. Warunkiem jest zasilanie samochodu w pełni lub po części przez następujące biopaliwa: biogaz, E85, etanol, prąd, gaz drzewny metanol, gaz ziemny (metan) oraz wodór.

Samochody ekologiczne korzystają również z innych przywilejów, takich jak bezpłatne parkowanie na terenie całego miasta, subwencje rządowe na paliwo, jak i wcześniej wspomniana jednorazowa premia finansowa. W rezultacie osoba prywatna, która postanowi kupić samochód ekologiczny, może liczyć się z oszczędnościami rzędu

28 000 (ok. 11 000 zł) w pierwszym roku użytkowania samochodu.

Inne miasta również nie zostają obojętne na „ekologiczny boom”, który opanował Królestwo Szwecji. Poza tym, że starają się naśladować proekologiczną politykę stolicy, mogą się pochwalić nie lada wyczynem, którego Sztokholm z pewnością im zazdrości. W siedmiu miastach na terenie Szwecji (Göteborg, Karlstad, Luleå, Skara, Västerås, Växjö) wszystkie pojazdy komunikacji miejskiej oraz samochody służbowe wyposażone są w ekologiczne instalacje.

Co dalej?

Jest jeszcze wiele do zrobienia, by Szwecja osiągnęła zamierzone cele. Pierwszoplanowe zadanie to dostosowanie się do dyrektyw UE, a w dalekosiężnych planach zastąpienie 15% konsumowanych tradycyjnych paliw biopaliwami do 2020 r. W dalszej perspektywie zakłada się rozpoczęcie komercyjnej sprzedaży bioetanolu, w 2014 r. nawet poza granice Szwecji, przy czym głównymi odbiorcami miałyby być Wielka Brytania i Polska (wg niepotwierdzonych informacji).

Szwecja w pełni zdaje sobie sprawę z powagi sytuacji. Wie, że „kurek z ropą” niedługo może zostać zakręcony, więc wspiera na szeroką skalę rozwój alternatywnych i odnawialnych źródeł energii. Szlaki przetarte przez naszego sąsiada z północy mogłyby być wskazówką, a nawet wzorem do naśladowania dla wielu krajów. Czy również dla Polski?

Magdalena Składanowska, Polsko-Szwedzka Izba Gospodarcza



Lars Adolfsson