

Metro sam po sebi nigde u svetu nije smanjio broj automobila na ulicama, pogasio kotlarnice na ugalj i prljavu industriju.

Navika kretanje automobilom je saobraćajna navika koju je najteže promeniti. To se može ispratiti i po komentarima o vestima o zagađenju, gde su upravo automobilski zavisnici najaktivniji. Upiru prstom na kotlarnice, dizelaše, termoelektrane, paljenje strništa... Ne može se pročitati komentar tipa: „Obezbedite mi bezbedne uslove za bicikliranje, iole dostojanstvene uslove u javnom prevozu i da se poštuje red vožnje, pa ću ja sam daleko manje koristiti kola.“

Kakve veze sa svim ovim ima metro? Pri političkom marketingu metro projekata, obično se pominju neke silne tone CO₂ koje se smanjuju na licu mesta kada se metro izgradi. U praksi, tako bude samo u početku. Posle toga, prostor koji je na ulici oslobodio deo putnika koji je prešao u metro brzo popune nova automobilska kretanja.

Svetska praksa je da se automobilska kretanja smanjuju samo silom. Osnovne mere koje utiču na smanjenje automobilskih kretanja su ekonomske, zakonske i fizičke. Ekonomske mere su, poskupljenje parkiranja, naplata ulaska u centar, poskupljenje registracije i poreza za automobil i slično.

Zakonske promene podrazumevaju sisteme zabrana, recimo ulaska kolima u određeni deo grada, pretvaranje određenih ulica u jednosmerne i slično. U Teheranu i Pekingju su pored svega preduzimane mere potpune zabrane kretanja kolima dana kada je zagađenje kritično. Fizičke mere su fizičko smanjivanje prostora za automobilska kretanja i parkiranje.

Uključuje i potpunu zabranu automobilskih kretanja na određenim ulicama i trgovima. Pored planiranih mera, na smanjenje kretanja automobilima mogu uticati i ekonomske krize i nestašice nafte.

Odnosno velike investicije u transportne sisteme uključujući i metro mogu ostvariti efekat na kontrolu zagađenja samo ukoliko se sprovede paralelno sa drugim merama za smanjenje automobilskog saobraćaja. Sada će automobilski zavisnici vrisnuti „a električni automobili?“ Električna drumska vozila su i dalje preskupa uvozna tehnologija za zemlju koja inače premalo izvozi i previše uvozi. Potpuni prelazak na električna drumska vozila planiraju tek neke od zemalja sa najvećim BDP po glavi stanovnika, a i sa domaćom industrijom takvih vozila. Čak i ako bi se znatno smanjio broj vozila na naftne derivate sa širom primenom električnih, u Evropi se i dalje najveći deo struje proizvodi korišćenjem fosilnih goriva. Sam koncept prevoza jedne tone „gvoždusine“ radi jednog do dva putnika je energetski rasipnički. Različite forme javnog prevoza od minibusa do voza na klasičnim železnicama troše od 3 do 20 puta manje energije po putniku.

Ovde se ne postavlja automobil kao neko ultimativno zlo. To je nešto sa čime ova i ovakva

civilizacija živi. Ali zagađenje vazduha nije jedini razlog zbog kojeg bi trebalo razmatrati mere ograničenja upotrebe automobila, i veće podrške biciklističkom i masovnom javnom prevozu.

To su i zato što je automobil najmanje bezbedan prevoz, kao i ogroman prostor koji zahteva jedan automobilski putnik za kretanje i parkiranje. Sa te strane, prenamena dela sadašnjih automobilskih uličnih površina u površine za bezbedno bicikliranje i rezervisan prostor za električan javni prevoz (trolejbus, tramvaj, elektrobus) uz širenje mreže istog mogu dati velike efekte u relativno kratkom roku i za za Beograd dostižna sredstva.

Izvor: danas.rs