

MIASTO i TRANSPORT 2012

INNOWACYJNOŚĆ TRANSPORTU - OSZCZĘDZANIE ENERGII

WPROWADZENIE DO DYSKUSJI PANELOWEJ

PROF. WOJCIECH SUCHORZEWSKI

Politechnika Warszawska

Transport w miastach w polityce

Temat miasta i transport we wszystkich dokumentach dot. polityki – wybrane:

- UE: Biała Księga – Transport – 2011
- Polityka Transportowa Państwa 2005 na lata 2006-2025 (PTP 2005 - RM)
- koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK 2011 – RM)
- Strategia Rozwoju Transportu (SRT 2012 - projekt)
- POLSKA 2030 - Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Projekt (2011)
- Bank Światowy – Dokument 59715-PL
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportu Warszawy (Warszawa - SZRST 2009)

Transport – zróżnicowane podejście

Transport na liście kluczowych sektorów

Problemy:

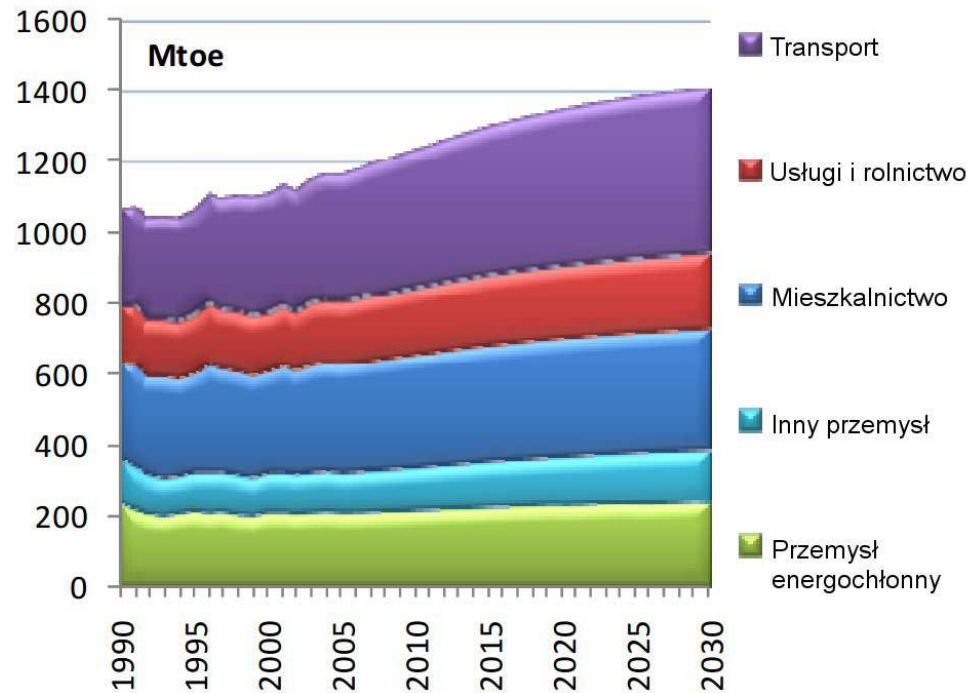
- dostępność
- zatłoczenie
- energochłonność/emisje
- bezpieczeństwo („*safety*” i „*security*”)

Zróżnicowane podejście (w zależności od obszaru: Europa, kraj, region, miasto

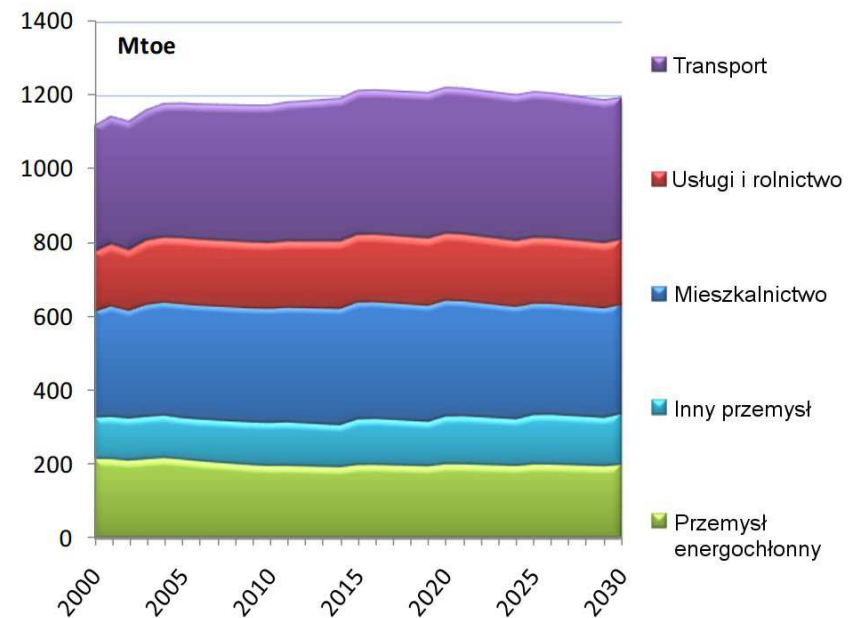
- transportochłonność – czy kontrolować?

EU 27: ZAPOTRZEBOWANIE NA ENERGIĘ KOŃCOWĄ W SEKTORACH GOSPODARKI

(a) Prognoza 2007



(b) Prognoza 2009



Źródło: European Energy and Transport. Trends to 2030
(a) Update 2008. (b) Update 2010

UE: Biała Księga – Transport – KOM(2011) 144

Transport miejski - ok. 25% emisji CO₂ z transportu

18. Nie możemy jednak ograniczyć mobilności (*Curbing mobility is not an option*)

Ale miasta:

„Zarządzanie zapotrzebowaniem i zagospodarowanie przestrzenne mogą przyczynić się do ograniczenia ruchu”

Udział samochodów o napędzie konwencjonalnym:
2030 r. ↘ 50%, 2050 r. → 0%

Opłaty dla użytkowników dróg w miastach oraz ograniczenie dostępu

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju – RM 13.12.2011

Chaotyczna i ekstensywna zabudowa →

transportochłonność **o 50% większa** „w porównaniu do zabudowy relatywnie zwartej i uporządkowanej”
Konsekwencją „jest bardzo niska – ekonomiczna i społeczna – efektywność nakładów na infrastrukturę oraz nieopłacalność rozwoju i utrzymania transportu publicznego”

Wizja: „Energochłonny transport samochodowy wewnątrz miast jest skutecznie wypierany przez zintegrowane systemy transportu publicznego, bazujące w dużej mierze na kolejach aglomeracyjnych”.

Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności

Projekt - 2011

„Kierunki działań dla rozwoju transportu miejskiego”,
m.in. :

- zwiększenie udziału transportu publicznego
- zwiększenie efektywności energetycznej pojazdów transportu publicznego
- zwiększenie roli kolei
- rower jako samodzielny środek transportu
- węzły przesiadkowe „park and ride”, „bike and ride”
- ograniczanie wjazdu do centrów miast - instrumenty finansowe

„Udrożnienie miast i metropolii wymaga koordynacji polityki przestrzennej z polityką miejską rozumianą jako **zarządzanie popytem** na usługi transportowe”

Strategia Rozwoju Transportu. Projekt 2012

Miasta – cele i działania:

- redukcja kongestii
- zwiększenie udziału transportu publicznego przez integrację, dostępność
- logistyka miejska
- kluczowa rola kolei
- nowe formy mobilności; strefy bez samochodu, *car pooling*, promocja rower-pieszy, redukcja popytu, np. e-praca i tp.
- Innowacje, w tym energia, emisje!!! (*Low Emmission Zone*)
- stopniowe wdrażanie zasady „zanieczyszczający płaci, użytkownik płaci”!!! - powołanie się na politykę UE

Bank Światowy – Dokument 59715-PL

Dokument 59715-PL dotyczący polityki transportowej
„W kierunku zrównoważonego rozwoju transportu
lądowego” (2011)

M.in.:

- opłaty za użytkowanie dróg oraz za wjazd do centrum w dużych miastach
- ustanowienie stref niskoemisyjnych na obszarach zurbanizowanych
- bardziej zdecydowane działania na rzecz ograniczenia korzystania z samochodów, co oznacza konieczność znaczących zmian w bieżącej polityce transportowej

Warszawa – strategia/polityka transportowa

Strategia zrównoważonego rozwoju
transportu Warszawy do 2015 roku i na
lata kolejne,

w tym zrównoważony plan rozwoju
transportu publicznego Warszawy (2009)

Całkowicie zgodna z kierunkami polityki UE
i dokumentami krajowymi!!!

Wnioski dotyczące miast

Środki uzyskania celów efektywności energetycznej i redukcji CO₂eq zgodne z innymi celami polityki transportowej dot. miast

- Transportochłonność (struktura funkcjonalno-przestrzenna, zachowania użytkowników i in.)
- Technologia (czyste, energooszczędne pojazdy, ITS)
- Podział zadań przewozowych (samochód, TP, rower, pieszo)
- Priorytety dla transportu zbiorowego w tym *car pooling*
- Polityka parkingowa
- Opłaty (parkowanie, wjazd do centrum)

Kwestie do dyskusji - 1

1. Jakie szanse na zastosowanie innowacyjnych, preferowanych rozwiązań, zwłaszcza modyfikowania sposobu(ów) korzystania z samochodu w mieście?

Kwestie do dyskusji - 2

2. Jak osiągnąć ambitne cele polityki zrównoważonego rozwoju transportu?
 - wizja + plan
 - wola polityczna
 - poparcie społeczne?
 - poparcie interesariuszów biznesowych
 - media