

# TRANSPORT W RPO WOJ. MAZOWIECKIEGO 2014-2020

**Wojciech Makowski**

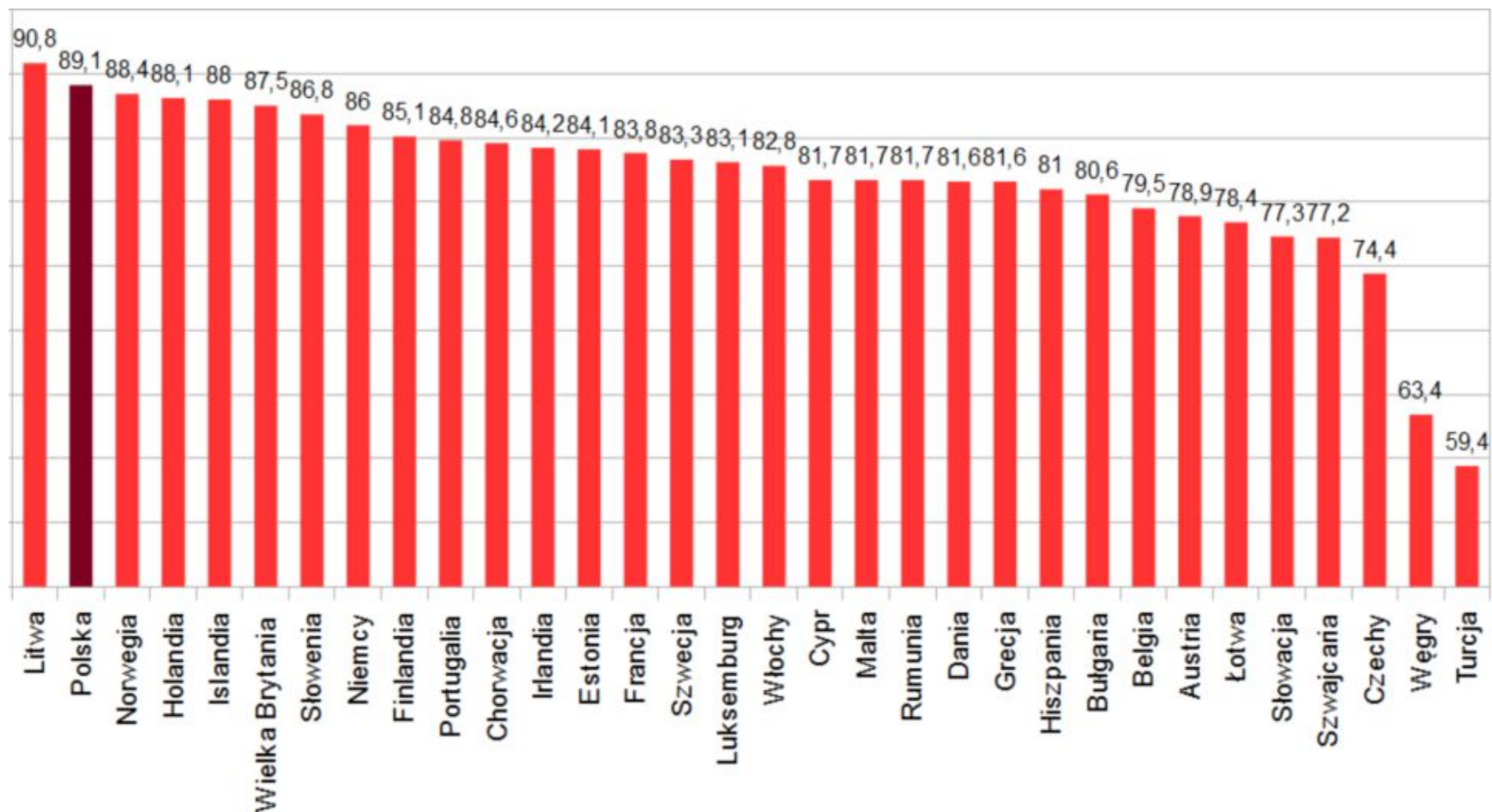
Projekt współfinansowany przez Szwajcarię w ramach SZWAJCARSKIEGO PROGRAMU  
WSPÓŁPRACY Z NOWYMI KRAJAMI CZŁONKOWSKIMI UNII EUROPEJSKIEJ



# Plan prezentacji

1. Sytuacja wyjściowa: dlaczego POE nie mogą zaufać władzom, kiedy planują "zrównoważony transport"?
2. Rekomendacje POE ws. sieci TEN-T (2012)
3. Zgłoszone wnioski do RPO Mazowieckiego
4. Transport w RPO 2014-2020 - komentarz do zapisów

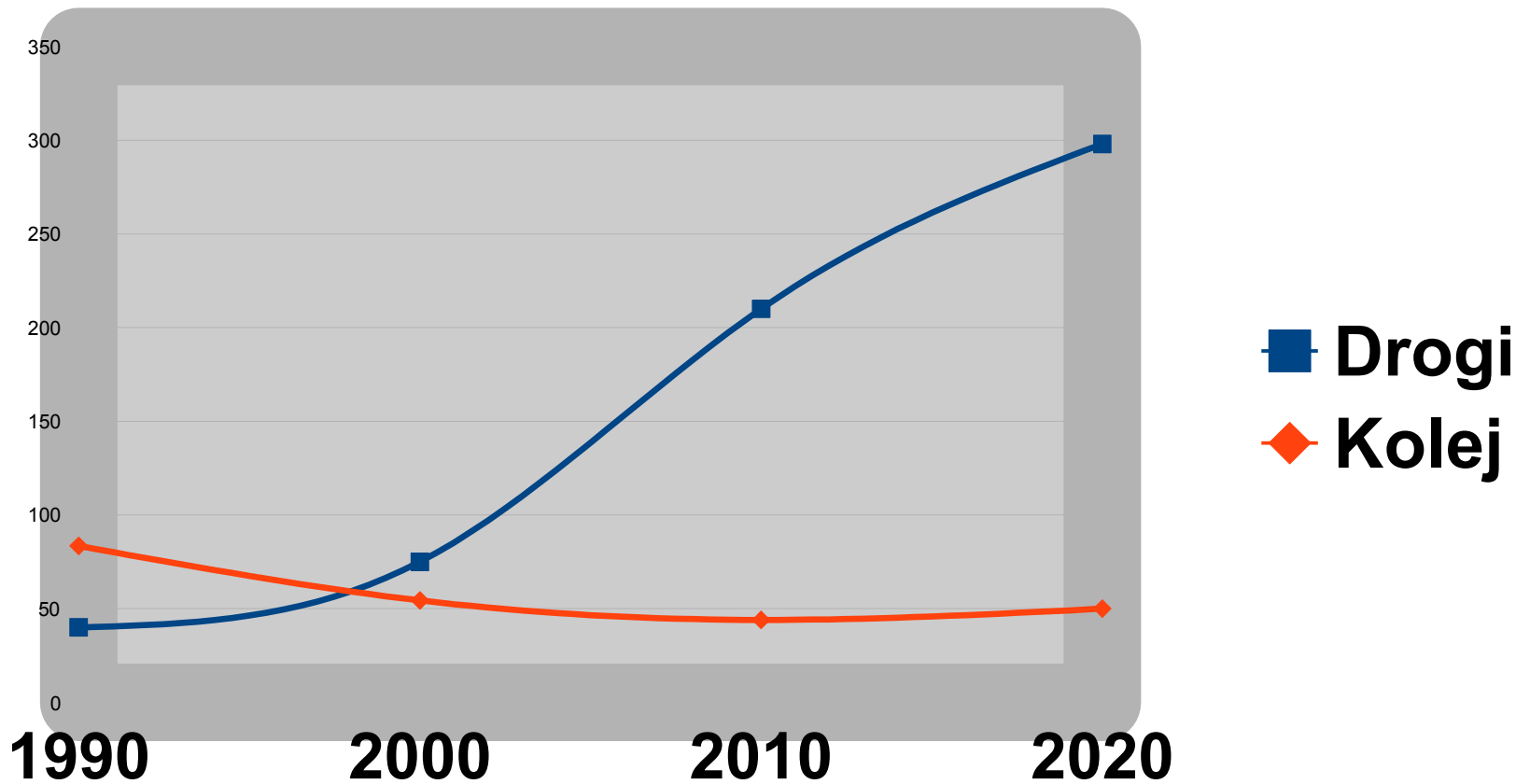
# Kontekst: „osiągnięcia” 2000-2011 - pkm



# Kontekst: „osiągnięcia” 2000-2011 pkm

- Udział samochodów w obsłudze przewozów wzrósł w w latach 2000-2011 z 72,8% do 89,1%
- To najbardziej przeciwskuteczna polityka w UE
- PL stała się drugim najbardziej uzależnionym od samochodu krajem w UE
  - Każdego roku 1.5% transportu osób przenosiło się do samochodów

# Kontekst: „osiągnięcia” 1990-2020 - tkm



# Kontekst: stanowisko rządu ws. transportowej Białej Księgi UE

Nie da się:

Ograniczyć GHG o 60% do 2050 r.

Ograniczyć emisje CO<sub>2</sub> o 80-95% w por. z 1990

Całkowicie wyeliminować samochody z napędem spalinowym z komunikacji w miastach do 2050 r.

Ograniczyć liczby wypadków śmiertelnych do zera do 2050 r. (dalekosiężny cel PTP 2005-2025!)

Podnieść udział kolei w przewozach towarów w odległości powyżej 300 km do 30%,

Osiągnąć 40% wykorzystania paliwa niskoemisyjnego w lotnictwie do 2050

# Kontekst: Fatalna SRT 2020 (2030)

Metoda: ekstrapolacja obecnych trendów, brak zarządzania mobilnością

Poziom wzrostu PKB jedyną zmienną, która różnicuje scenariusze

2010-2030: Wzrost kosztów dla użytkownika z 12% do 17% dochodu gospodarstw domowych!

2010-2030: Wzrost emisji CO<sub>2</sub> o 28%

Brak kryteriów wyboru priorytetów w sytuacji niedoboru środków

Brak uwzględnienia mechanizmów:  
użytkownik/zanieczyszczający płaci, opodatkowanie zależne od emisji



# Kontekst: Jakość infrastruktury rowerowej budowanej 2007-2013





# Rekomendacje POE ws. TEN-T (2012)

Inwestycje w sieć TEN-T powinny być:

modelowe/demonstracyjne jeżeli chodzi o  
konsultacje społeczne, przezorność ekologiczną

w zakresie planowania - oparte o analizie  
multimodalnej, z wyznaczonymi celami dot.  
wzrostu udziału kolei

w zakresie pobierania opłat od użytkowników - nie  
dyskryminować kolei/transportu zbiorowego

z zapewnionymi budżetami utrzymaniowymi

# Rekomendacje POE ws. TEN-T (2012)

Inwestycje w sieć TEN-T powinny :

zapewniać dobrą/porównywalną jakość dróg i kolei w korytarzu

obejmować też informację umożliwiającą planowanie przed rozpoczęciem podróży

rozbudowanie przed wykorzystaniem min. 80% przepustowości powinno być zakazane

MOP powinny zapewniać obsługę pojazdów o nietradycyjnych napędach

Uwzględniać bezpieczeństwo jako kryterium jakości

Uwzględniać wygodne, wysokosprawne węzły

# Transport w RPO Mazowieckie

W dwóch miejscach:

PI 4.5 Wspieranie strategii niskoemisyjnych, w tym zmniejszenie uciążliwości transportu w mieście

PI 7.2 Poprawa spójności regionalnej sieci drogowej z siecią TEN-T oraz zwiększenie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej.

# Wnioski POE do RPO Mazowieckiego

Zagadnienia ogólne:

- "Zbilansowania Programu i poszczególnych jego osi priorytetowych tak, by były co najmniej neutralne dla klimatu ."
- dla PI 7.2 – możliwe tylko jeżeli nie będzie tylko drogowa! Przypomnienie: do przewiezienia towaru pociągiem potrzeba 1/3 energii zużywanej przy transporcie ciężarówką!

# Wnioski POE do RPO Mazowieckiego

rozwój infrastruktury rowerowej - dodać możliwości przebudowy [dodano]

rozwijać transport publiczny poza miastami wraz z uzupełniającym rowerowym [brak dostrzeżenia styku TZ/rower, brak diagnozowania obszarów wykluczenia poprzez brak TZ]

wydatki na kolej muszą być nie mniejsze niż na drogi [zignorowane]

elementem każdej inwestycji drogowej musi być ciąg pieszo-rowerowy [zignorowane - mimo dużego potencjału na poprawę brd]

# Wnioski POE do RPO Mazowieckiego

Zestaw projektów kolejowych – b. duży potencjał, jeżeli kryterium ewaluacji są izochrony!

Podstawowe: nr 29 (Tłuszcz-Ostrołęka) i nr 33 (Kutno-Płock)

Drugorzędne: dr 22 (Drzewica-Radom Zachodni), nr 27 (Nasielsk-Sierpc) i nr 33 (Płock-Sierpc)

Trzeciorzędne: m.in. mazowieckie odcinki: Olsztyn-Szczytno-Ostrołęka-Małkinia-Siedlce-Lublin-Rzeszów

- Tabor: 50 nowych EZT, 30 do modernizacji [jeden wpisany]

- nowe przystanki, ew. przesuwanie linii do zabudowy

# Transport w RPO Mazowieckie 4.5

Pozytywy wśród zasad:

Procedura konkursowa

kryterium: największa redukcja emisji CO<sub>2</sub> w stosunku do nakładów

projekty o dużej skali i sile oddziaływania



# Transport w RPO Mazowieckie 4.5

Do dopracowania wśród zasad:

Park & Ride – czy cena oszczędności tony CO2 poprzez parking kubaturowy (30 tys/miejsce) jest do obronienia? Czy wydłużenie linii TZ nie byłoby tańsze? Jak to wpływa na różne grupy społeczne?

ITS – czy wiadomo, jak zapewnić krótszą podróż, a nie tylko krótszy przejazd pojazdem? Jak uprzywilejować zrównoważone środki transportu?

Propozycja: wpisać, że wspierane są tylko

**ITS poprawiające konkurencyjność ZT**

# Transport w RPO Mazowieckie 4.5.

Drogi rowerowe – na terenach upadku TZ dla wielu jedyna szansa na samodzielną mobilność

dłaczego długość, a nie liczba użytkowników?  
Jak zapewnimy finansowanie infrastruktury transportowej, a nie rekreacyjnej? Czy są standardy jakości? Czy oferujemy powiatom koordynację i wsparcie know-how? Czy wiemy, jak bardzo kluczowy jest to rower dla powodzenia kolei w regionie? Rower zwiększa zasięg przystanku 15-krotnie!

## Transport w RPO Mazowieckie 7.2.

Kryterium strategiczne: Wewnętrzna dostępność potencjałowa transportu drogowego w województwie mazowieckim (stare dane wyjściowe z 2008!)

Wątpliwość: dlaczego tylko drogowego? dlaczego nie wyłącznie transportem publicznym? czy izochrony muszą być liczone tylko do Warszawy, choć są powiaty znacznie powyżej 120 minut, które potrzebują usług publicznych w bliższych centrach wzrostu?

# Transport w RPO Mazowieckie 7.2.

## **Można ocenić wyłącznie odnosząc się do listy projektów**

Punkty wątpliwe wśród zasad (wszystkie):

Tryb pozakonkursowy

Bardzo luźne kryteria

Brak zabezpieczenia, że interwencje rozwiążą problem, a nie go przesuną (paradoks Braessa itp.)

Opis – daleki od jasnych intencji, co jest priorytetem, brak zbieżności wskaźników z opisem

# Transport w RPO Mazowieckie 7.2.

## Co jest priorytetem?

Włączenie do sieci TEN-T?

Większa przepustowość?

Czas dojazdu do Warszawy?

Obwodnice „mniejszych miejscowości”?

Wyprowadzenie ruchu z miast? Czy są dane o udziale tranzytu w ruchu na wybranych ciągach?

Budowanie konkurencyjności opartej na dostępności transportowej – sensowne tylko w odniesieniu do wybranych obszarów (są wybrane?)

**Lista projektów wymaga poważnych konsultacji**

**Dziękuję za uwagę**

**makowski@inspro.org.pl**

**TT: @wojtek\_makowski**

Projekt współfinansowany przez Szwajcarię w ramach SZWAJCARSKIEGO  
PROGRAMU WSPÓŁPRACY Z NOWYMI KRAJAMI CZŁONKOWSKIMI UNII  
EUROPEJSKIEJ

Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć, ul. Sławkowska 12, 31-014 Kraków

