



W kierunku „zielonej metropolii” poprzez liczne inwestycje w transport publiczny

Warszawa, Polska

WIADOMOŚCI W SKRÓCIE

Miasto przechodzi gruntowną transformację systemu transportu publicznego, aby przeciwdziałać wysokiemu udziałowi transportu indywidualnego, a w konsekwencji zanieczyszczeniu powietrza.

Informacje wstępne

Cele zrównoważonego rozwoju należy interpretować w kontekście lokalnym. Od połowy lat 90-tych XX w. warszawska polityka ochrony środowiska zyskała wiele dzięki finansowanej przez UE współpracy międzynarodowej, w ramach programów miast bliźniaczych z Berlinem czy Londynem, a także dzięki sieciom miast. Warszawa była jednym z pierwszych polskich miast, które przystąpiły do Porozumienia Burmistrzów w 2009 roku. Dwa lata później miasto przyjęło Plan działań na rzecz zrównoważonego zużycia energii (SEAP) w celu wdrożenia zarządzania energią na poziomie lokalnym. W 2015 r. Warszawa przyjęła Plan gospodarki niskoemisyjnej, w którym wymieniono inwestycje z zabezpieczonym finansowaniem pozwalające na redukcję emisji i poprawę jakości powietrza.

Warszawa i jej obszar metropolitalny to bardzo dobrze rozłożone, szybko rosnące i rozwijające się miasto. Wysoki wskaźnik 9 samochodów na 10 mieszkańców jest dla niego dużym wyzwaniem, podczas gdy rodzaj transportu indywidualnego cieszy się coraz większą popularnością. Z wyłączeniem pieszych, udział transportu publicznego w podróżach wynosi obecnie 60%, podczas gdy kilkadziesiąt lat temu wynosił 70%. Poza zatorami komunikacyjnymi prowadzi to do wysokiego poziomu zanieczyszczenia powietrza, a system transportu odpowiada za ponad 16% emisji CO₂ i około 60% emisji zanieczyszczeń. Przekonanie mieszkańców do poruszania się pieszo, rowerem lub środkami transportu publicznego, m.in. dzięki modernizacji systemu transportowego, jest w związku z tym kluczowym wyzwaniem SEAP.

Rozwój alternatywnego taboru autobusowego

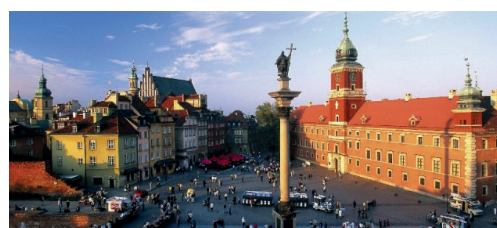
Połowa systemu transportu publicznego w Warszawie (metro, tramwaj i Szybka Kolej Miejska) już jest zasilana energią elektryczną, a do około 2010 r. wszystkie 1500 autobusów w mieście było napędzanych silnikami wysokoprężnymi. Miejskie Zakłady Autobusowe (MZA) zdecydowały się na znaczne inwestycje w park autobusowy, który zmniejsza emisję zanieczyszczeń i działa w oparciu o nowoczesne technologie.

Na początek w 2011 roku MZA zakupiły cztery 18-metrowe autobusy hybrydowe Solaris. W 2015 r. do floty dołączyło 35 autobusów zasilanych skroplonym gazem ziemnym (LNG). Od 2018 r. zostanie ona uzupełniona o 80 dodatkowych autobusów na sprężony gaz ziemny (CNG). Należy tu wspomnieć, że Polska była w przeszłości uzależniona od dostaw gazu rosyjskiego. Dzięki nowemu gazoportowi w Świnoujściu może ona teraz zabezpieczyć sobie dostawy gazu w sposób bardziej niezależny, a w Warszawie w przyszłości planowane są kolejne autobusy gazowe.



Przystanek tramwajowy w Warszawie

WARSZAWA



Populacja:
1.7 miliona

Obszar:
517 km²

Sygnatariusz Porozumienia Burmistrzów od:
2009

Cel ograniczenia emisji CO₂:
-20% do roku 2020

Dodatkowo MZA zainwestowały w autobusy elektryczne. Dzięki kilku zakupom w 2014, 2016 i 2017 roku w Warszawie kursuje obecnie 30 12-metrowych autobusów elektrycznych. Poza korzyściami dla środowiska, pozytywnym efektem inwestycji w pojazdy elektryczne są znaczne oszczędności w kosztach eksploatacji. Ponieważ 30% warszawskich linii autobusowych obsługiwanych jest przez prywatnych przewoźników z uwzględnieniem kryteriów zrównoważonego rozwoju zapisanych w zawartych z nimi umowach, te zewnętrzne firmy będą również dostarczać ekologiczne autobusy, począwszy od partii 50 pojazdów hybrydowych.

Zgodnie z podpisaną w 2015 r. przez Warszawę Deklaracją C40 na rzecz Ekologicznych Autobusów, do 2020 r. MZA będzie eksploatować co najmniej 130 autobusów hybrydowych i elektrycznych. W tym celu w 2016 r. Warszawa złożyła wnioszek o dofinansowanie z unijnego programu operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”, a w 2017 r. podpisała umowę o dofinansowanie. Pierwsze 30 autobusów elektrycznych zostało w całości sfinansowanych z budżetu MZA, natomiast dodatkowe 130 18-metrowych autobusów (wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym 19 stacjami ładowania) zostanie zakupionych przed 2020 r. dzięki wsparciu finansowemu UE. Całkowity koszt tego przedsięwzięcia wynosi 99 mln EUR, w tym 42,7 mln EUR ze środków UE. Całkowita redukcja emisji CO₂ na drogach wynikająca z tego przedsięwzięcia wyniesie 135 200 ton w ciągu 10 lat eksploatacji.

W 2017 r. Miasto Stołeczne Warszawa, reprezentowane przez MZA, przystąpiło również do rządowego programu rozwoju i budowy nowego autobusu elektrycznego w Polsce, który może zapewnić Warszawie do roku 2023 r. dodatkowe ekologiczne pojazdy.

Udoskonalenia systemów tramwajowych, kolejowych i metra (2007–2016)

Oprócz wymiany taboru autobusowego, modernizacja systemu transportu publicznego w Warszawie kładzie również nacisk na masowy transport kolejowy, realizując związane z tym inwestycje przy pomocy funduszy unijnych. Miasto wybudowało 9,5 km tras tramwajowych i wyremontowało 54 km istniejących torowisk. Miejskie przedsiębiorstwo tramwajowe dysponuje ponad 700 tramwajami, w tym ponad 300 ostatnio zakupionymi nowoczesnymi pojazdami niskopodłogowymi.

Ponadto 35 nowych pociągów metra będzie wykorzystywanych na 11 nowo wybudowanych stacjach rozlokowanych wzdłuż nowej linii o długości 10,5 km. Prędkość metra może zostać zwiększona do 80 km/h.

Pedałowanie przez miasto

W 2012 r. w Warszawie uruchomiono system rowerów publicznych „Veturilo”. Na koniec 2017 roku system obejmował 5100 rowerów i 355 stacji. Dodatkowo można wynająć 100 rowerów elektrycznych dostępnych na 10 stacjach. Podczas gdy około roku 2007 udział rowerów w transporcie wynosił 0,4%, obecnie wzrósł on do imponujących 5%. Będzie to największa sieć ścieżek rowerowych w Polsce o łącznej długości prawie 500 km. Miasto planuje dalszy rozwój w ciągu najbliższych dziesięciu lat, w tym budowę ścieżek rowerowych łączących Warszawę z sąsiednimi gminami.

PRZYDATNE ŁĄCZA

- ▶ Profil Warszawy w witrynie Porozumienia Burmistrzów:
<https://bit.ly/2JMFILY>
- ▶ Warszawski plan działań na rzecz zrównoważonej energii:
<https://bit.ly/2IVikVK>



- 9** hybrydowych autobusów Solaris
- 35** autobusów zasilanych skroplonym gazem ziemnym (LNG)
- 80** autobusów zasilanych sprężonym
- 12** autobusów elektrycznych
- 160** autobusów elektrycznych do 2020 r. eksploatowanych przez operatora miejskiego, przy spodziewanej redukcji emisji CO₂ w wysokości 135 200 ton w ciągu 10 lat eksploatacji
- 311** nowoczesnych tramwajów niskopodłogowych
- 11** nowych stacji metra w latach 2007–2016
- 5100** rowerów i e-rowerów w systemie rowerów publicznych bike sharing system
- 1100 km** of new bike lanes by 2023
- 5%** udziału rowerów w transporcie w porównaniu do 0,4% w 2007 r.



FINANSOWANIE PROJEKTÓW

- + **Źródła finansowania:**
Budżet spółki miejskiej na 149 autobusów zasilanych paliwami alternatywnymi. Ponadto 130 długich elektrycznych autobusów zostanie zakupionych ze wsparciem z funduszy strukturalnych UE. Pomimo tych znacznych inwestycji ceny biletów, które są w dużym stopniu dotowane z budżetu miasta, nie wzrosły znacząco.
- + **Kwota ogółem:**
Odnowienie taboru autobusowego: 99 mln EUR, w tym 42,7 mln EUR z EFRR (Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego)



KONTAKT

Aby uzyskać więcej informacji dotyczących przedsięwzięcia należy się kontaktować z: Marcinem Wróblewskim Kierownikiem Projektu z Biura Infrastruktury Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy mwroblewski@um.warszawa.pl