

Niskoemisyjna Polska 2050

Transport - przypomnienie



niskoemisyjna
Polska 2050

Andrzej Kassenberg
Instytut na rzecz Ekorozwoju

Przygotowano w oparciu o materiały opracowane w ramach projektu
„Niskoemisyjna Polska 2050”

Podstawowe przesłania I

- Wzrost **zamożności i mobilności** społeczeństwa są ze sobą ściśle związane;
- Uzależnienie sektora transportowego od paliw kopalnych **rodzi szereg problemów** ekonomicznych, geopolitycznych, zdrowotnych i środowiskowych.
- Konkurencyjny sektor transportu musi wspierać nie tylko wzrost mobilności, ale również **zrównoważony rozwój** całego kraju
- Historia sektora transportowego dowodzi, że ambitne normy wytyczone producentom przez regulatorów są **efektywnym sposobem** na przyspieszenie pożądanych zmian.
- Oprócz zmian technologicznych istotne są również **zmiany zachowań** obywateli, zachęcanie ich do wyboru oszczędniejszych i bardziej przyjaznych środowisku środków transportu.
- Transport drogowy w Polsce jest i pozostanie **dominującą formą mobilności**, zużywającą najwięcej paliwa i wywierającą największą presję na środowisko.
- Energochłonność transportu drogowego w Polsce zmieniać się będzie zgodnie z **historycznymi trendami dla Europy Zachodniej** i zrówna się ze średnią dla UE ok. 2050 roku.

Podstawowe przesłania II

- *Pozytywne skutki modernizacji polskiej floty zostaną ograniczone przez skłonność do zakupu większych, **bardziej paliwochłonnych samochodów**.*
- *Polska jest na drodze do **szybkiego osiągnięcia** porównywalnego z Europą Zachodnią zużycia paliw na mieszkańca – ale przy niższym poziomie dochodu będzie to oznaczało większe obciążenie dla gospodarki i obywateli.*
- *Sprawne, nowoczesne państwo, zapewniające wysokiej jakości usługi publiczne, infrastrukturę oraz planowanie przestrzenne sprzyja zainteresowaniu obywateli **zrównoważonymi formami mobilności**.*
- *Scenariusz modernizacji zakłada przede wszystkim **zmiany w konstrukcji silników spalinowych** oraz redukcję wagi pojazdów.*
- *Realizacja scenariusza modernizacji doprowadzi do **obniżenia importu płynnych paliw kopalnych o ponad jedną trzecią**, podczas gdy zaniechanie zmian skutkować będzie jego wzrostem o połowę.*

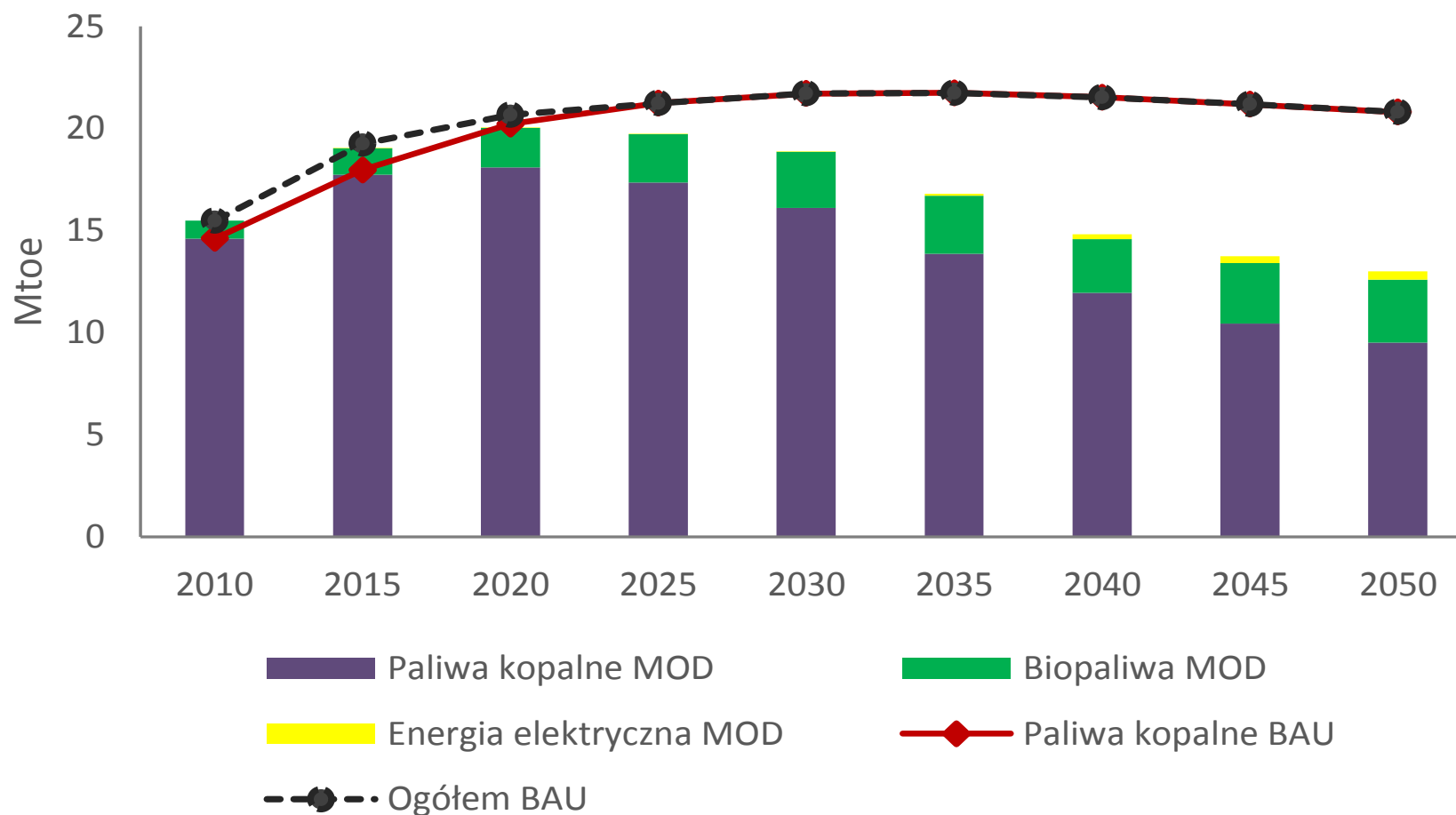
Dwa scenariusze

- **scenariusz odniesienia** (BAU), w którym zanika europejska presja regulacyjna na zmniejszanie paliwochłonności transportu, ograniczone zostaje wsparcie rozwoju nowych technologii w tym obszarze, a polityka krajowa nie wprowadza żadnych bodźców przyspieszających modernizację polskiej floty samochodowej,
- **scenariusz modernizacji** (MOD), w którym na szczeblu europejskim realizowana jest i wspierana przez Polskę ambitna agenda poprawy efektywności paliwowej oraz wykorzystania alternatywnych źródeł energii w transporcie, natomiast na poziomie krajowym wprowadzane są zachęty do wybierania pojazdów bardziej paliwooszczędnych oraz przyjaznych zdrowiu i środowisku form rozwoju transportu.

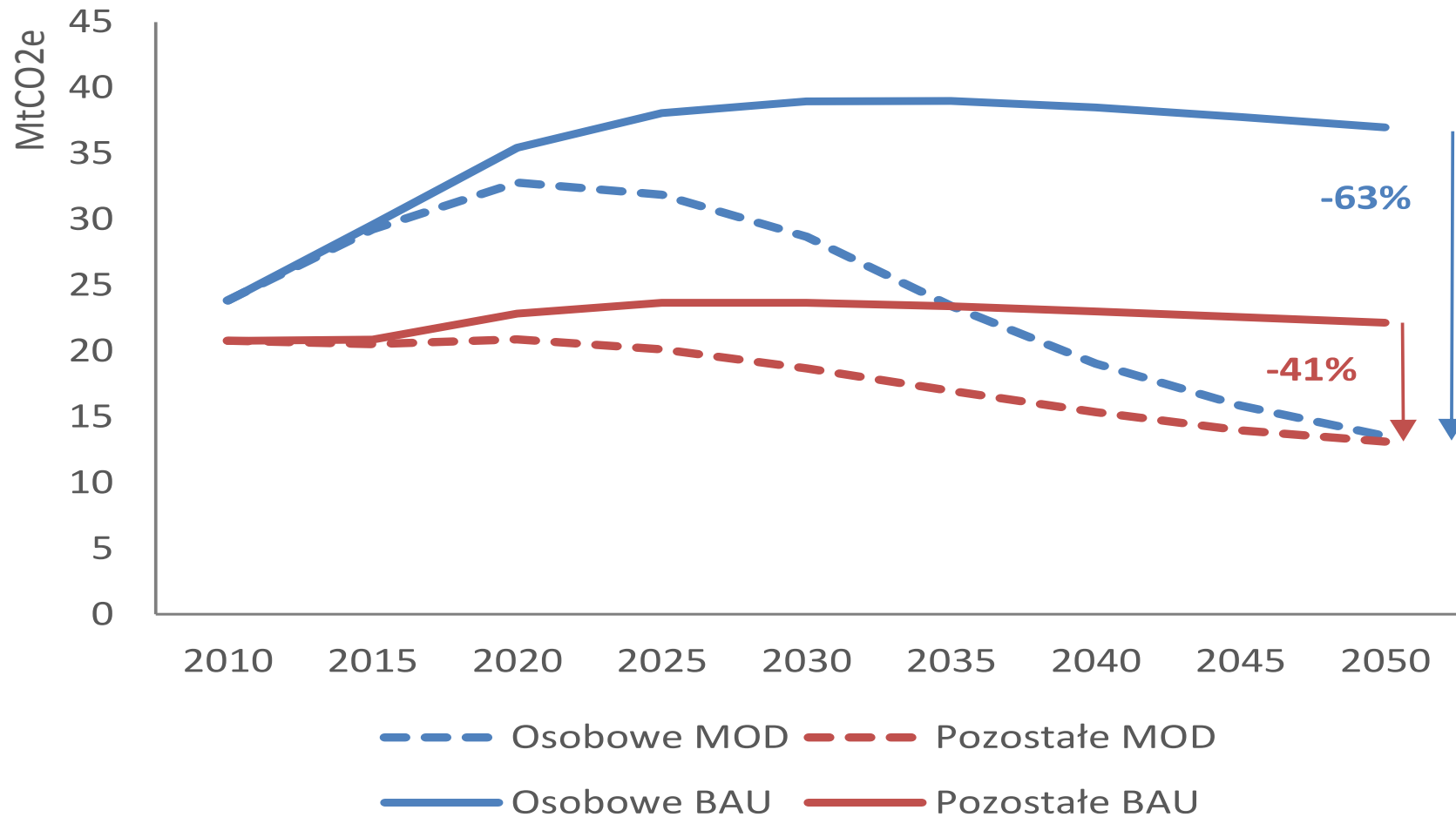
Potencjał poprawy efektywności w transporcie

- Nacisk na **właściwe planowanie przestrzenne** w kontekście wydatkowania publicznych pieniędzy na infrastrukturę
- Promowanie i rozwijanie **ekologicznych form transportu pasażerskiego** – w tym zwłaszcza szynowego, tworzącego wygodną, „zieloną” alternatywę dla samochodów osobowych i samolotów.
- **Poprawa efektywności transportu lokalnego**, czyli zwiększenie udziału komunikacji zbiorowej, pieszej i rowerowej w codziennym poruszaniu się po mieście, a także efektywniejsze wykorzystanie samochodów na średnich dystansach.
- Wyjątkowo duży potencjał poprawy efektywności drzemie w **zmianach o charakterze technologicznym**: w konstrukcji samochodów i ich silników, zmniejszeniu wagi aut oraz poprawie ich aerodynamiki.

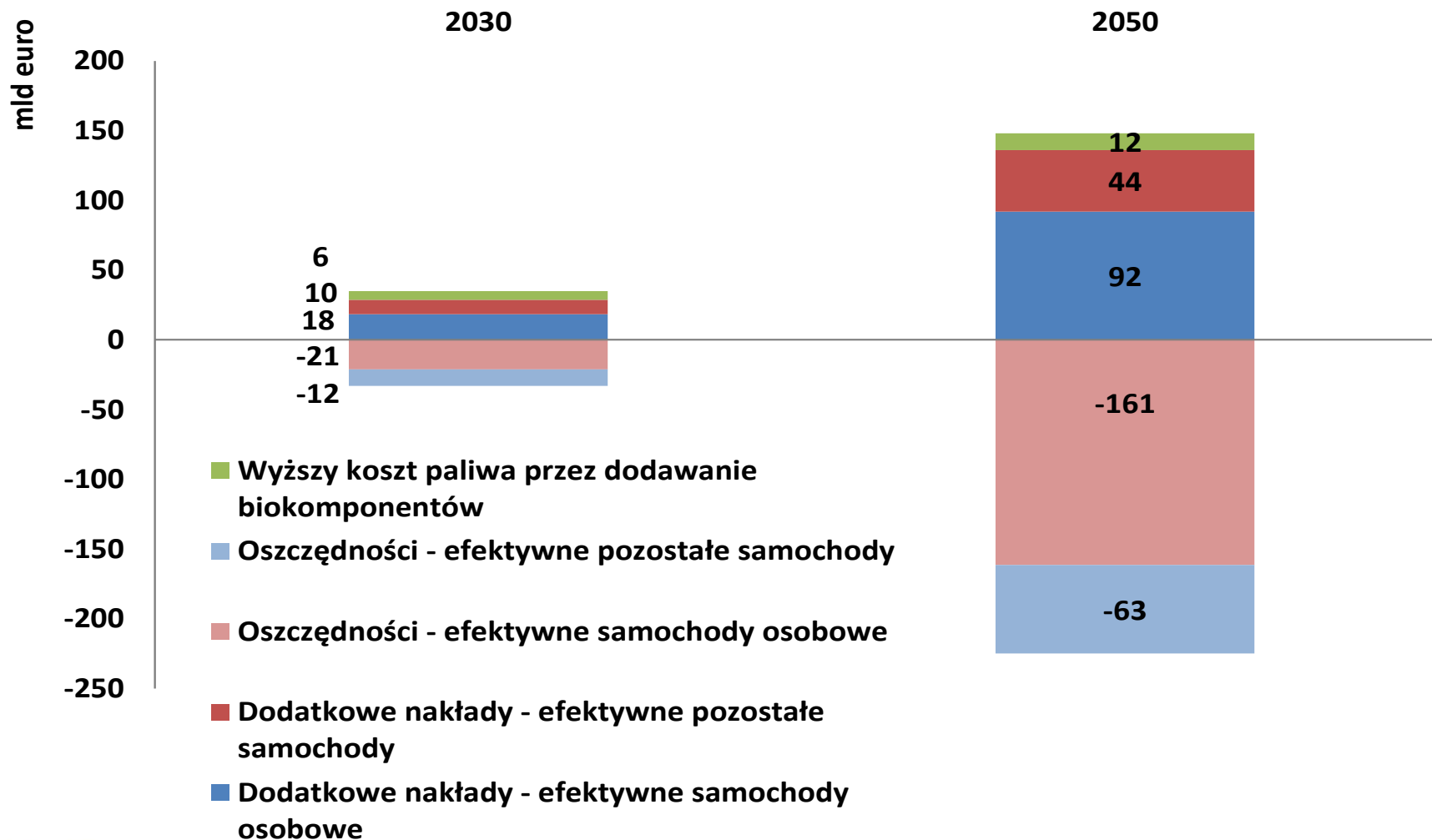
Zużycie energii ogółem w transporcie drogowym – scenariusz odniesienia i modernizacji; 2010-2050



Potencjał redukcyjny w transporcie



Dodatkowe skumulowane nakłady i oszczędności uzyskane w transporcie – scenariusz modernizacji; 2030, 2050



Dziękuję za uwagę !

Andrzej Kassenberg

Instytut na rzecz Ekorozwoju

www.ine-isd.org.pl

www.chronmyklimat.pl

ul. Nabelaka 15 lok. 1

00-743 Warszawa

tel. (22) 8510402 fax. (22) 8510400

a.kassenberg@ine-isd.org.pl