

Kategoria: Aktualności

Opublikowano: poniedziałek, 22, lipiec 2013 00:00

Rafał Rudka

Odsłony: 1435

---

By odpowiedzieć na pytanie: Czy zasadne jest podnoszenie aspektu ekologicznego w kontekście Inteligentnych Systemów Transportowych? Odwołajmy się do definicji Inteligentnych Systemów Transportowych, podanej na stronach Stowarzyszenia ITS Polska – [www.itspolska.pl](http://www.itspolska.pl)

Nazwa Inteligentne Systemy Transportowe została zaakceptowana na pierwszym, światowym kongresie w Paryżu w 1994 [1] i oznacza systemy, które stanowią szeroki zbiór różnorodnych technologii (telekomunikacyjnych, informatycznych, automatycznych i pomiarowych) oraz technik zarządzania stosowanych w transporcie w celu:

- a. ochrony życia uczestników ruchu,
- b. zwiększenia efektywności systemu transportowego oraz
- c. ochrony zasobów środowiska naturalnego.

A zatem kwestie ekologiczne stanowią jedno z trzech głównych zadań systemów ITS.

Raporty Państwowego Monitoringu Środowiska wskazują na utrzymywanie się niskiej jakości powietrza w polskich miastach pomimo ograniczenia działalności przemysłowej. Alarmujące są poziomy pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub> i PM<sub>10</sub>, dwutlenku węgla, tlenków azotu. Wzrasta poziom hałasu. Według raportu WHO z roku 2011 spośród 65 największych miast w Polsce tylko 6 mieści się w europejskiej normie odnośnie stężenia pyłu zawieszonego (limit to 20 µg/m<sup>3</sup>). Najczystszy miastem jest Gdańsk ze stężeniem PM<sub>10</sub> wynoszącym 18 µg/m<sup>3</sup>. Natomiast najbardziej zanieczyszczone powietrze w Polsce ma Kraków. Tam roczne średnie stężenie pyłu zawieszonego sięga aż 64 µg/m<sup>3</sup>. Według badań przeprowadzonych w Warszawie aż 67% zanieczyszczeń pyłem zawieszonym pochodzi z transportu samochodowego. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego z 2008 roku dopuszcza dla miast maksymalnie 35 dni w roku z przekroczeniem normy. W Warszawie średnio w roku jest takich dni z przekroczeniem normy aż 140! Ponadto każdy zarządca przestrzeni miejskiej – ulic, chodników, trawników, mostów – musi borykać się z niekończącymi się remontami infrastruktury drogowej i przydrogowej, rozjeżdżonej, zdewastowanej przez przeciążone lub niewłaściwie z niej korzystające pojazdy.

W świetle powyższych faktów konieczne jest wprowadzanie efektywnych nowoczesnych rozwiązań komunikacyjnych chroniących infrastrukturę miejską i środowisko, przyczyniających się do redukcji pyłów, gazów cieplarnianych i zniszczeń nawierzchni. Istnieją już pewne akty prawne, dające podstawy do inicjowania i realizacji projektów transportowych zmierzających do poprawy stanu środowiska naturalnego i do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu. Głównym dokumentem jest Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy nr 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008. Stopniowo postępuje implementacja tejże Dyrektywy w Polsce – poprzez m.in. nowelizację Prawa ochrony środowiska, wprowadzanie rozporządzeń ministra właściwego ds. środowiska, tworzenie strategii rozwoju, polityk transportowych i środowiskowych na poziomie centralnym i lokalnym. Tworzone są programy, dające możliwość finansowania proekologicznych inwestycji w zakresie ITS, jak np. Program Pilotażowy Kawka ogłoszony przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Jednym z celów tego programu jest likwidacja niskiej emisji wspierająca wzrost efektywności energetycznej i rozwój rozproszonych odnawialnych źródeł energii. W ramach tego Programu dostępne są środki na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza ze źródeł komunikacji miejskiej w tym na wdrażanie systemów zarządzania ruchem w miastach.

Wypada wyrazić nadzieję, że proces nowelizacji prawa w Polsce w celu umożliwienia wprowadzania w

Kategoria: Aktualności

Opublikowano: poniedziałek, 22, lipiec 2013 00:00

Rafał Rudka

Odłony: 1435

---

transportie rozwiązań proekologicznych będzie postępował. W szczególności niezwykle istotna jest nowelizacja Ustawy o drogach publicznych, która w obecnej postaci nie zezwala na tworzenie Eko-stref w miastach i tym samym pozbawia samorządy doskonałego instrumentu kształtowania ruchu w mieście poprzez odpowiednie premiowanie zachowań i pojazdów sprzyjających środowisku. Co ciekawe, do roku 2004 Ustawa o drogach publicznych umożliwiła samorządom tworzenie stref miejskich, jak i wprowadzanie odpłatności za wjazd do tych stref. Zagadką pozostaje powód, dla którego nowelizacją z 2004 roku usunięto odpowiednie zapisy w artykule 13. Stało się to dokładnie w momencie, gdy miasta Europy Zachodniej zaczęły skutecznie wykorzystywać tworzenie stref do regulowania i porządkowania ruchu samochodowego.

Przyjrzyjmy się tego rodzaju systemom działającym z sukcesem w Europie. Są one wdrożone w dziesiątkach miast europejskich. Strefy płatnego wjazdu istnieją w takich metropoliach, jak Londyn, Sztokholm czy Mediolan. Wdrożenia te przyniosły wymierne wyniki w zakresie ochrony środowiska w miastach. Tak np. odnotowano spadek zanieczyszczenia pyłem zawieszonym od 7% w Londynie do aż 19% w Mediolanie. Władze Mediolanu wprowadziły „Milan Ecopass” – system pobierania opłat od pojazdów, przy czym wysokość tych opłat jest uzależniona od klasy pojazdu. W szczególności, pojazdy klasy Euro 4 i Euro 5 zostały całkowicie zwolnione z opłat. W pierwszym roku działania systemu Mediolan odnotował zmniejszenie o 56,7% liczby samochodów powodujących zanieczyszczenie. Całkowity ruch samochodowy w tym pierwszym roku zmniejszył się o 5 milionów pojazdów. Nastąpił znaczny wzrost przejazdów komunikacją publiczną - 35 mln dodatkowych przejazdów. Miasta europejskie prowadząc regularne pomiary wykazują w przypadku działających stref miejskich spadek stężenie dwutlenku węgla od 9% do 16% (Sztokholm), spadek zanieczyszczeń tlenkami azotu, zmniejszenie hałasu ( 1 – 2 dB).

W niektórych miastach polskich można spotkać tablice Wojewódzkich Inspektoratów Ochrony Środowiska wyświetlające informacje o aktualnych poziomach stężenia zanieczyszczeń w atmosferze. Dobrze, że jest taka informacja, jednakże na razie brak systemowej możliwości wpływu tej informacji na konkretne działania, w szczególności na transport. Technologiczne możliwości są; trzeba jedynie stworzyć możliwości prawne.

*Źródło: <http://przeglad-its.pl/>, autorka: Ewa Wolniewicz-Warska*