

BEZEMISYJNY TRANSPORT PUBLICZNY

Transport miejski w znaczącym stopniu wpływa na degradację środowiska naturalnego, ponieważ jest głównym źródłem emisji pyłów zawieszonych oraz emisji tlenków azotu. Miasta walczą o poprawę jakości powietrza na różne sposoby. Jednym z nich jest wprowadzanie na ulice ekologicznych środków transportu o napędzie elektrycznym. Rozwój bezemisyjnego transportu publicznego stwarza szansę na skuteczną walkę ze smogiem. Program rozwoju elektromobilności zakłada,

że do 2020 roku w Polsce będzie:

- 50 tys. pojazdów elektrycznych na drogach
- 6 tys. publicznie dostępnych punktów o normalnej mocy ładowania;
- 400 punktów o dużej mocy ładowania;
- ok. 1000 autobusów elektrycznych oraz stworzenie Polskiego Autobusu Elektrycznego.

Dodatkowo w perspektywie do 2025 roku liczba pojazdów elektrycznych na polskich drogach powinna wzrosnąć do 1 mln. Wyznaczone cele rozwoju elektromobilności są ogromnym wyzwaniem, ponieważ rynek pojazdów

elektrycznych oraz infrastruktura do ich ładowania są jeszcze słabo rozwinięte, dlatego pojazdy o napędzie elektrycznym nie cieszą się dużą popularnością. Obecnie zarejestrowanych jest **około 5 tys. samochodów elektrycznych** oraz funkcjonuje **ponad 640 stacji ładowania pojazdów elektrycznych**. Wśród miast gdzie stacji ładowania jest najwięcej znalazły się Katowice, bowiem przed rozpoczęciem szczytu klimatycznego COP24 wystartował projekt uruchomienia 23 stacji ładowania.

Obszarem, w którym Polska pozytywnie wy-

różnia się na tle innych państw europejskich - to rynek autobusów elektrycznych. Polska jest liderem elektromobilności w obszarze zeroemisyjnej komunikacji zbiorowej, która staje się naszą specjalnością w dziedzinie produkcji i sprzedaży autobusów elektrycznych. Mimo to udział autobusów bezemisyjnych wciąż stanowi niewielki procent komunikacji miejskiej. Obecnie w polskich miastach jest użytkowanych lub w najbliższym czasie zostanie włączonych do eksploatacji 190 autobusów elektrycznych, co stanowi około

1,5% wszystkich zarejestrowanych autobusów komunikacji miejskiej. Najwięcej autobusów ekologicznych porusza się po ulicach Krakowa, Jaworzna oraz Warszawy. W perspektywie najbliższych 10 lat na ulice ma wyjechać około 3,5 tysiąca nowych autobusów na paliwa alternatywne. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych wprowadza zobowiązania dla jednostek samorządu terytorialnego do posiadania we flocie pojazdów zeroemisyjnych. Obowiązek rozwoju ekologicznego transportu dotyczy około 80 gmin. Obecnie tylko w około 40% tychże jeżdżą pojazdy napędzane paliwem alternatywnym.

innowacyjnego autobusu bezemisyjnego z napędem elektrycznym, który wspierany będzie technologiami odzyskiwania energii, pozwalającymi na ładowanie akumulatorów w trakcie jazdy. Opcjonalnie innowacyjne autobusy wyposażone będą w napęd wodorowy. Na opracowanie polskiego autobusu elektrycznego, zbudowanego wyłącznie z polskich podzespołów, przeznaczonych zostanie 100 mln zł, a na rozwój infrastruktury 60 mln zł. Środki na badania i rozwój zostały pozyskane przez NCBiR z budżetu Unii Europejskiej. W 2023 roku roczna produkcja autobusów elektrycznych ma sięgnąć

w ramach Programu Gepar II, który obecnie jest największym programem w zakresie eko-mobilności w ofercie Funduszu. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przeznaczy około 2,2 mld zł na zakup nowoczesnych autobusów, z czego 1 mld zł na dofinansowanie, a 1,2 mld zł na niskooprocentowaną pożyczkę.

Choć ustawa o elektromobilności kładzie nacisk na bezemisyjny transport, to komunikacja publiczna w Polsce, w najbliższej perspektywie, powinna rozwijać się zarówno w oparciu o rozwiązania zeroemisyjne, jak i niskoemisyjne. Uzupełnieniem dla elektrycznych pojaz-

mogą uzyskać z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, którym zarządza Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Łącznie na rozwój publicznego transportu o napędzie alternatywnym przeznaczono 11,2 mld złotych na okres 10 lat, z czego 9 mld zł pochodzić będzie z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu oraz 2,2 mld zł z programu Gepar II.

Rozwój bezemisyjnego transportu publicznego, to szansa na poprawę jakości powietrza, poprzez ograniczenie emisji pyłów i gazów. Nowatorskie rozwiązania zastosowane w innowacyjnych autobusach zaoferują mieszkań-



Kolumna dofinansowana ze środków Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Katowicach

Od dnia 1 stycznia 2021 roku udział autobusów bezemisyjnych w miastach powyżej 50 tysięcy mieszkańców ma wynieść minimum 5%. W kolejnych latach powinno to być:

- minimum 10% od 1 stycznia 2023 roku,
- minimum 20% od 1 stycznia 2025 roku
- minimum 30% od 1 stycznia 2028 roku.

Rozwój elektromobilności realizowany jest między innymi poprzez program Narodowego Centrum Badań i Rozwoju

(NCBiR) - Bezemisyjny transport publiczny (BTP). Celem programu jest rozwój rynku autobusów elektrycznych, poprzez opracowanie projektu

tysiąca, a według Polskiego Funduszu Rozwoju w tym samym roku po polskich miastach ma się poruszać około 1500 autobusów elektrycznych, czyli 13 proc. całego krajowego taboru.

Narodowe Centrum Badań i Rozwoju zawarło porozumienia z 26 miastami oraz Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią, na mocy których miasta zobowiązały się zakupić do 2023 roku 1075 innowacyjnych autobusów. Wsparciem dla samorządów zamierzających nabyć bezemisyjne autobusy będą środki z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej

dów powinny być rozwiązania niskoemisyjne, dzięki którym udział w rynku autobusów z napędem konwencjonalnym będzie się systematycznie zmniejszał. Obecnie najbardziej popularnym paliwem alternatywnym w komunikacji miejskiej jest sprężony gaz ziemny (CNG). W miastach jeździ około 420 autobusów napędzanych CNG, czyli około 3,5% wszystkich zarejestrowanych autobusów komunikacji miejskiej, a do 2023 roku liczba autobusów CNG ma wzrosnąć do około 1000 sztuk. Wsparcie na rozwój transportu opartego na paliwach alternatywnych samorządy

com nową jakością podróży komunikacją miejską, z korzyścią dla zdrowia oraz dla środowiska.

JUSTYNA KAPITAN

*Dział Rolnictwa
Ekologicznego
i Ochrony Środowiska*

*Źródło:
Na podstawie
materiałów
Narodowego Centrum
Badań i Rozwoju;
Raportu: Paliwa alternatywne w krajowej komunikacji miejskiej*

Treści zawarte w publikacji nie stanowią oficjalnego stanowiska organów Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Katowicach