



URZĄD MARSZAŁKOWSKI  
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

---

# Pomorskie Forum Terytorialne

---

*podsumowanie VIII posiedzenia*

***EKOmobilność – przyszłość,  
która zaczęła się wczoraj***

Gdańsk, 29 maja 2018 roku

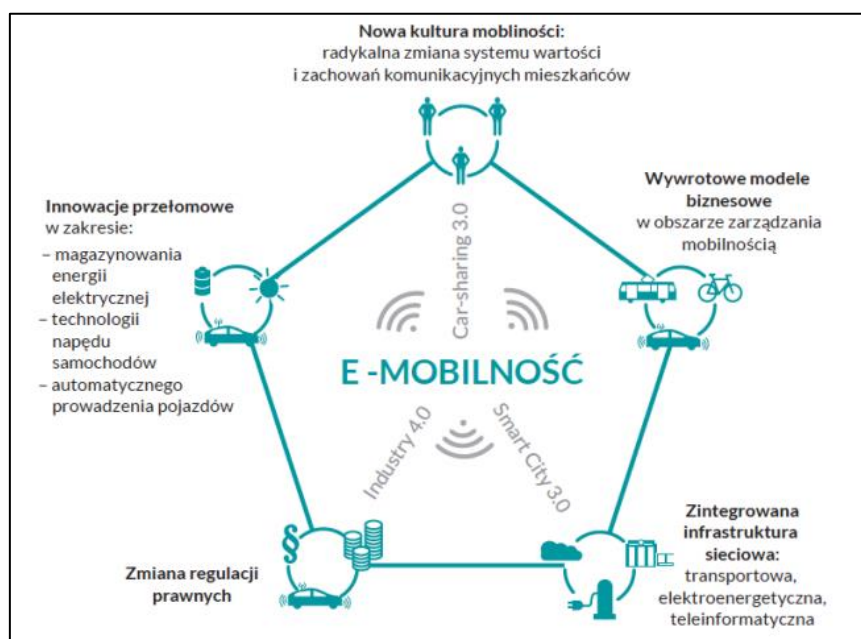
---

28 maja 2018 r. w **Olivia Business Centre** w Gdańsku, po raz ósmy, odbyło się *Pomorskie Forum Terytorialne*. Tematem przewodnim były trendy i perspektywy rozwoju EKOmobilności. Gośćmi specjalnymi Forum byli przedstawiciele:

- nauki,
- Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych – organizacji, która integruje polskie i zagraniczne podmioty zajmujące się niskoemisyjnymi technologiami w transporcie,
- innowacyjnych firm, zaangażowanych we wdrażanie projektów w zakresie EKOmobilności,
- jednostek samorządu terytorialnego, które wprowadzają nowoczesne rozwiązania w obszarze mobilności miejskiej.

Ich wystąpienia stanowiły wprowadzenie do dyskusji nad możliwościami rozwoju EKOmobilności w Polsce i województwie pomorskim. Skupiono się również na znaczeniu realizowanych dotąd w regionie i w kraju projektów oraz na wpływie EKOmobilności na konkurencyjność, jakość życia mieszkańców, energetykę i kondycję ekologiczną ośrodków miejskich.

Wystąpienia prelegentów oraz późniejsza dyskusja dotyczyły obszarów wpisujących się w „złoty pięciokąt” upowszechnienia koncepcji EKOmobilności.



Źródło: J. Pieriegud, 2017, E-mobilność jako koncepcja rozwoju systemów infrastrukturalnych, [w:] J. Gajewski, W. Paprocki, J. Pieriegud (red.), E-mobilność: wizje i scenariusze rozwoju, Centrum Myśli Strategicznych, Publikacja Europejskiego Kongresu Finansowego, Sopot, s. 17

**EKO...**

... to często stan emocjonalny a nie racjonalny. Świadczyć o tym może przykład firmy Tesla, która była wyceniana wyżej niż GE czy Ford. Tymczasem nigdy nie osiągnęła zysku.

Światowy rynek samochodów elektrycznych tworzą Chiny, USA, Japonia/Korea i państwa Europy, zwłaszcza Francja, Niemcy, Holandia i Norwegia. Od kilku lat trwa ciągły wzrost floty samochodów zelektryfikowanych. Rekordzistą jest Norwegia, gdzie w 2017 r. udział nowo zarejestrowanych tego typu pojazdów w grupie samochodów osobowych wyniósł 52,2%. Szacuje się, że sprzedaż samochodów spalinowych zacznie maleć a samochodów elektrycznych będzie nadal wzrastać (osiągając 22,4% udziału w rynku pojazdów osobowych w 2025 r.). Trend jest zbieżny z założeniami Białej Księgi UE, która przewiduje zmniejszenie do 2030 r. liczby samochodów spalinowych o połowę, a do 2050 r. ich zupełne wyeliminowanie z miast. Warto jednak pamiętać, że „nie samą elektryką ekologia żyje”.

---

*„Ekologia to, gdy jadą 2 a nie 3 samochody,  
lub występuje współużytkowanie samochodu.”*

---

Oznacza to, że musi się rozwinąć nowa kultura mobilności. Podczas gdy obserwuje się...

#### **... skrajnie odmienne zachowania społeczne.**

Istniejące trzy wizje miasta: *free-city* (wszędobylski samochód), *techno-city* (wspólny pojazd, samochód naszpikowany elektroniką, miasto pośrednie) i *eco-city* (po wyeliminowaniu samochodu przeważa ruch pieszy i rowerowy), zostały poddane ocenie respondentów ze Szwecji. 44% z nich wybrało *free-city*, drugie 44% popierało *techno-city*, a jedynie 7% wskazało na *eco-city*. Obrazem powyższych wyników może być kobieta przywożąca SUVem dziecko do przedszkola albo zastawione samochodami spalinowymi miejsca do ładowania samochodów elektrycznych. Powyższe przykłady połączone z ciężką w Polsce „hipokryzją węglową” ukazują potrzebę rewolucji zachowań, gdyż nie wszyscy dojrżeli do myślenia o mieście ekologicznym.

Niemniej w Polsce (w tym na Pomorzu) powiódł się import myśli ze Skandynawii o rozpowszechnieniu użytkowania rowerów. Novum jest jeszcze *car-pooling* oraz *car-sharing*, które rozwijają się, m.in. dzięki mediom społecznościowym wspomaganych aplikacjami mobilnymi, a także podejściu młodego pokolenia do idei współdzielenia. Wymuszają to m.in. ...

#### **... uwarunkowania przestrzenne.**

Z punktu widzenia ruchu samochodów największym problemem miast jest wielkość pojazdu i brak przestrzeni miejskiej (na przebieg dróg oraz miejsc do parkowania). Zmieniając rodzaj napędu w samochodach trudno rozwiązać problem ich wielkości. Dlatego też nie należy obciążać miast indywidualnymi środkami transportu, a skierować wysiłki w kierunku inwestycji w komunikację zbiorową, która sama w sobie jest „eko” generując korzyści zewnętrzne. Z drugiej strony, dobrym rozwiązaniem wydaje się rozwijanie infrastruktury ładowania samochodów elektrycznych na

osiedlach mieszkaniowych, gdzie łatwo jest ustawić punkt przyłączeniowy. Zwłaszcza, że preferowana lokalizacja ładowarek przez potencjalnych użytkowników to dom i miejsce pracy.



Niestety dużym mankamentem rozwoju ELEKTROmobilności jest niezadowalający poziom rozwoju infrastruktury przesyłowej oraz służącej magazynowaniu energii. Pomorskie charakteryzuje się korzystnym miksem źródeł wytwarzania energii. Sprzyjać będzie temu rozwój rynku *off-shore*, dzięki któremu udział energii produkowanej w regionie ze źródeł odnawialnych będzie większy. Duże możliwości produkcji energii na miejscu (biogazu) mają obszary wiejskie, o których nie powinno się zapominać w dyskursie o EKOmobilności. Wymaga to bardzo dużych nakładów pracy, którym jednak sprzyjają...

*... innowacje.*

---

*„Czy z samochodami elektrycznymi nie będzie tak jak z kasetami VHS? – nie zdążymy się do nich przyzwyczaić, a już o nich zapomnimy?”*

---

ELEKTROmobilność jest obszarem uzależnionym od ciągłego postępu technologicznego – dotyczy on zwłaszcza baterii, których pojemność wzrasta a cena obniża się. Trwają również prace nad bateriami ze stałym elektrolitem czy szybkimi ładowarkami, a także nad zaadaptowaniem rozwiązań technologicznych z innych obszarów. Ponadto, zwraca się uwagę na ciężar i rozmiar samochodów. Samochody jeżdżące po drodze zużywają dużo energii przez swoją masę – rozwiązaniem są pojazdy powstające w technologii ultra lekkiej. Powyższe innowacje przyczyniają się do dekarbonizacji transportu, ograniczenia hałasu, co wpływa na poprawę jakości środowiska oraz bardziej efektywnego wykorzystania przestrzeni miejskiej.



### *Co dalej?*

Nawiązując do tytułu spotkania, „pociąg” do EKOmobilności ruszył „wczoraj”. To od naszej, pomorskiej współpracy zależy czy uda nam się do niego wskoczyć. Budując kompetencje, powinniśmy zidentyfikować, które projekty badawcze moglibyśmy realizować wspólnie i jakie przewagi technologiczne w obszarze ELEKTROmobilności są realnie w naszym zasięgu. Być może najważniejszy okazać się może model biznesowy – to, co moglibyśmy wnieść w sensie innej operacjonalizacji myślenia o EKOmobilności, np. współużytkowanie samochodów prywatnych włączone do transportu publicznego (np. jeden kierowca mógłby zawozić kilkoro dzieci do szkoły). Włączenie samochodów do współużytkowania, zwłaszcza ekosamochodów, stanowiłoby rewolucję. Ważne jest również opracowanie rachunku ciągniętego EKOmobilności, uwzględniającego nie tylko koszty decyzji, lecz również ich przyszłe konsekwencje w sferze gospodarczej, środowiskowej czy też w obszarze jakości życia.

Trzeba zauważyć istotną zmianę sposobu myślenia mieszkańców i wykorzystać potencjał, który się tworzy. Należy również bliżej przyjrzeć się preferencjom młodego pokolenia, które będzie użytkownikiem przyszłych rozwiązań.

Żadne z założeń „złotego pentagonu EKOmobilności” nie zostało jeszcze spełnione. Korzyści płynące z EKOmobilności są niekwestionowane. Jej rozwój stanowi jednak duże wyzwanie w zakresie prawnym, energetycznym, społecznym, gospodarczym oraz przestrzennym.