



# Ocena projektu Polskiej strategii wodorowej w kontekście konieczności przechodzenia na transport zeroemisyjny

Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki

"Jaka strategia dla wodoru w transporcie?", 1.02.2021

# Stan obecny - ocena

- Produkcja wyłącznie z paliw kopalnych
- Brak rynku
- Brak powiązań między sektorami
- Niewystarczający poziom rozwoju technologii.
- Mimo tego założenie rozwoju technologii wodorowych w bardzo szerokim zakresie?
- Nadmierny optymizm?



# Jakie założenia?



- Brak założenia dążenia możliwie szybko do zeroemisyjnego transportu i całej gospodarki.
- Jako podstawa polityki krajowe, w tym Polityka energetyczna Polski do 2040 r., oparte na nieaktualnych przesłankach – co z nowym celem UE 55%?
- Podejście „neutralne technologicznie”
- Oszacowanie potencjału produkcji i zapotrzebowania na wodór – ?
- Niedoszacowane koszty

# Podstawy

- Stawianie na wszystko nie gwarantuje sukcesu. Potrzebna głębsza analiza i wybór kilku konkretnych obszarów priorytetowych
- Kolejne kroki, zaczynając od zapewnienia ram prawnych oraz badań i rozwoju, powinny konsekwentnie te priorytety realizować



# Priorytet bezwzględny – prąd z OZE

- Konieczna intensyfikacja rozwoju OZE w Polsce – wyższe cele
- Koncentracja wykorzystania wodoru w tych obszarach, gdzie bezpośrednio korzystanie z prądu jest niemożliwe z technologicznego punktu widzenia lub wysoce nieopłacalne – tego założenia w strategii niestety nie widać
- Zgodna z celem Porozumienia paryskiego i z dążeniem do neutralności klimatycznej - **tylko produkcja wodoru w procesie elektrolizy z wykorzystaniem OZE**. Wspieranie rozwoju pozostałych metod przedłuża naszą zależność od paliw kopalnych.

# Rzeczywisty potencjał w transporcie?

- Priorytet - elektromobilność
- Nie można też zapominać o innych elementach transformacji: przesunięcia międzygałęziowe (modal shift), ograniczenie potrzeb transportowych, zrównoważone łańcuchy logistyczne...



**Czy faktycznie warto inwestować we wszystkich wskazanych w projekcie strategii obszarach?**

# Transport publiczny

- Możliwe pełne zastąpienie autobusami elektrycznymi
- Inwestycje jednocześnie w dwóch kierunkach – elektromobilność i wodór – to obciążenie dla samorządów
- Potrzebne byłoby wsparcie dla inwestycji i wymiany floty co najmniej dwukrotnie większe?
- Przyjęto założenie korzystania z wodoru szarego, a w przyszłości jego dostępność będzie malała, czy samorządom uda się przejście na wytwarzanie wodoru z OZE?



# Transport ciężki i długodystansowy

- Konieczność pokonywania dużych odległości bez tankowania – mit
- Połowa całkowitej aktywności ciężarówek w UE (w tonokilometrach, co jest dobrym wskaźnikiem zastępczym dla emisji CO<sub>2</sub>) odbywa się na dystansach mniejszych niż 300 km. Te przewozy mogłyby już dziś zostać wykonane elektrycznymi ciężarówkami (nowe modele o zasięgu około 300 km (9/10 przejazdów)).





# Transport kolejowy



- W Polsce w większości zelektryfikowany
- Priorytet to elektryfikacja i rozwój nowych linii zelektryfikowanych, a także zapewnienie kolei własnych źródeł OZE
- Wodór tylko tam, gdzie z jakiś względów nie jest możliwa (?)

# Transport morski i lotniczy

- Wykorzystanie zielonego wodoru najbardziej prawdopodobne w transporcie morskim i w portach
- Warto rozwijać technologie wykorzystujące wodór i amoniak (produkowane z wykorzystaniem energii odnawialnej)
- oraz inwestować w zielone porty
- Lotnictwo – przyszłość?





Dziękuję za uwagę!

Urszula Stefanowicz  
Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki  
[u.stefanowicz@koalicjaklimatyczna.org](mailto:u.stefanowicz@koalicjaklimatyczna.org)  
[pkeom.org@gmail.com](mailto:pkeom.org@gmail.com)