



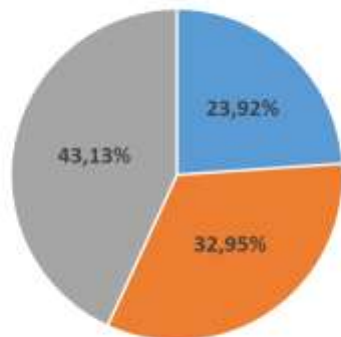
MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

Efektywność energetyczna w transporcie

19 listopada 2021 r.

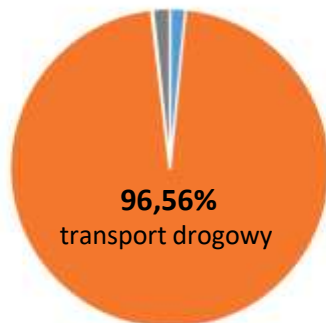
Zużycie energii finalnej

Udział sektorów w zużyciu energii finalnej



■ Sektor przemysłowy ■ Sektor transportu ■ Inne sektory

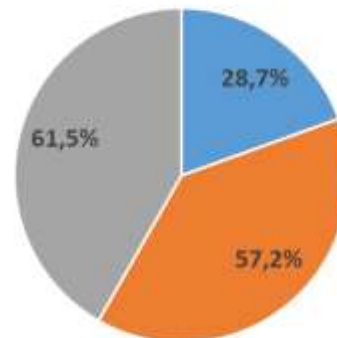
Udział gałęzi transportu w zużyciu energii finalnej



■ Transport kolejowy 1,57% ■ Transport drogowy 96,56%
■ Transport lotniczy krajowy 0,15% ■ Żegluga krajowa 0,01%
■ Transport rurociągowy 1,71%

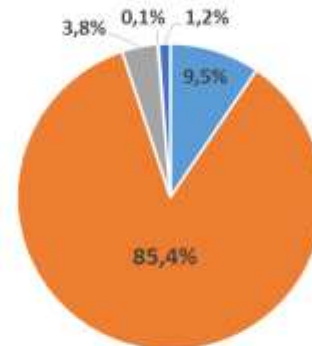
Praca przewozowa

Udział w pracy przewozowej - pasażerskiej



■ transport kolejowy ■ transport samochodowy ■ transport lotniczy

Udział w pracy przewozowej - towarowej



■ transport kolejowy ■ transport samochodowy ■ transport rurociągowy
■ żegluga śródlądowa ■ żegluga morska

STRATEGIA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU DO 2030 ROKU

CEL GŁÓWNY

Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym



STRATEGIA
ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU
TRANSPORTU
2030

Kierunki interwencji

Gałęzie/Sektory

Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce

Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym

Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności

Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów

Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko

Poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe

Transport drogowy

Transport kolejowy

Transport lotniczy

Transport morski

Transport wodny śródlądowy

Transport miejski

Transport intermodalny

Przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 24 września 2019 r. **Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.** stanowi jedną z dziewięciu strategii sektorowych, realizującą zapisy strategii rozwoju kraju – **Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju.**



Działania w SRT 2030

4. KIERUNEK INTERWENCJI 1 – BUDOWA ZINTEGROWANEJ, WZAJEMNIE POWIĄZANEJ SIECI TRANSPORTOWEJ SŁUŻĄCEJ KONKURENCYJNEJ GOSPODARCE

4.5 Transport miejski i aglomeracyjny jako element zintegrowanego systemu transportowego

<p>Promowanie opracowania i wdrażania przez miasta Planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP)</p>	<p>Tworzenie warunków do integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów multimodalnych</p> <p>Promowanie innovacyjnych rozwiązań technicznych, m.in. ITS i systemów zarządzania ruchem</p>	<p>Promowanie tworzenia w centrach miast stref uspokojonego ruchu oraz innych rozwiązań organizacyjnych sprzyjających kształtowaniu zrównoważonego transportu miejskiego</p> <p>Zrównoważona polityka parkingowa</p>	<p>Budowa systemów ładowania i tankowania pojazdów niskoemisyjnych i zeroemisyjnych</p> <p>Rozbudowa łańcuchów ekomobilności</p>	<p>Rozwój szynowych pasażerskich przewozów aglomeracyjnych (regionalnych)</p>
--	--	--	--	--



Działania w SRT 2030

6. KIERUNEK INTERWENCJI 3: ZMIANY W INDYWIDUALNEJ I ZBIOROWEJ MOBILNOŚCI

6.1 Indywidualna i zbiorowa mobilność

Przeгляд niezbędnych działań (prawnych, organizacyjnych i inwestycyjnych) sprzyjających **poprawie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego**

Rozwijanie koncepcji „**Wspólny Bilet**” w zakresie pasażerskiego transportu kolejowego w oparciu o dostępne zasoby i modele współpracy

Działania na rzecz **zmniejszenia udziału przejazdów indywidualnym transportem zmotoryzowanym** i zachęcenia do korzystania z **transportu publicznego**

Promocja **ruchu rowerowego i pieszego**

Wsparcie dla **systemów współdzielenia pojazdów**

Rozwój **systemów autonomicznych** w transporcie miejskim



Działania w SRT 2030

8. KIERUNEK INTERWENCJI 5: OGRANICZENIE NEGATYWNEGO WPŁYWU TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO

Kluczowe działania o charakterze ORGANIZACYJNO-SYSTEMOWYM

ściśle powiązanie polityki transportowej z polityką przestrzenną państwa i jst

wspieranie rozwiązań powodujących zmniejszenie transportochłonności gospodarki

promowanie elektryfikacji transportu drogowego

wspieranie projektów z zakresu transportu szynowego, transportu morskiego, wodnego śródlądowego oraz intermodalnego

promowanie efektywności energetycznej

upowszechnianie nowych form mobilności społeczeństwa

stwarzanie zachęt dla samorządów w celu wymiany taboru na autobusy z napędem alternatywnym, w tym elektrycznym lub hybrydowym

rozwijanie systemu instrumentów o charakterze finansowym stymulujących zakup, posiadanie i użytkowanie pojazdów charakteryzujących się mniejszą presją na środowisko

uwzględnienie w opłatach związanych z dostępem do infrastruktury tzw. ekonomicznych i środowiskowych kosztów zewnętrznych

zmniejszenie kongestii transportu, w szczególności w obszarach miejskich



Działania w SRT 2030

8. KIERUNEK INTERWENCJI 5: OGRANICZENIE NEGATYWNEGO WPŁYWU TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO

Kluczowe działania o charakterze INWESTYCYJNYM

modernizacja i rozbudowa infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) w celu poprawy efektywności systemu transportu w sposób odpowiadający unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ochrony środowiska

unowocześnianie taboru wszystkich gałęzi transportu (środków transportu oraz innych niezbędnych urządzeń i wyposażenia), a także poprawa jego efektywności energetycznej i spełnienie wymogów ochrony środowiska

wdrażanie innowacyjnych systemów zarządzania ruchem transportowym w poszczególnych gałęziach

rozwój infrastruktury paliw alternatywnych oraz infrastruktury ładowania samochodów i jednostek elektrycznych

opracowanie i skuteczne wdrażanie wytycznych dla inwestycji rowerowych, ograniczających stosowanie rozwiązań niebezpiecznych i niezgodnych z dobrą praktyką



Działania w SRT 2030

8. KIERUNEK INTERWENCJI 5: OGRANICZENIE NEGATYWNEGO WPŁYWU TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO

Kluczowe działania o charakterze INNOWACYJNO-TECHNICZNYM

zastosowanie nowych technologii, w tym cyfryzacji procedur oraz systemów wspierających zarządzanie a także unowocześnianie i zapewnienie wewnętrznej interoperacyjności systemów telematycznych obsługujących poszczególne gałęzie transportu, takich jak: ITS, ERTMS, SDIP, CBRK, SESAR, VTMS, RIS

zapewnienie systemowego dostępu do danych transportowych, w szczególności w transporcie drogowym i publicznym poprzez otwarte punkty dostępne

coraz szersze zastosowanie przyjaznych środowisku środków transportu: m.in. niskoemisyjnych i efektywnych energetycznie pojazdów drogowych, w tym miejskich, wykorzystujących paliwa i napędy alternatywne wraz z uruchomieniem, w szczególności w aglomeracjach miejskich i obszarach gęsto zaludnionych oraz wzdłuż sieci bazowej TEN-T, sieci stacji ładowania lub wymiany baterii elektrycznych oraz tankowania gazem ziemnym i wodorem w sytuacji osiągnięcia efektywności kosztowej

stosowanie paliw i biopaliw II i III generacji przy wykorzystywaniu biokomponentów



Wybrane PROGRAMY Ministerstwa Infrastruktury

**Krajowy
Program
Kolejowy do
2023**

Stworzenie spójnej
i nowoczesnej sieci
linii kolejowych
75,5 mld PLN

**Program
uzupełniania
lokalnej i
regionalnej
Infrastruktury
kolejowej
KOLEJ + do
2028**

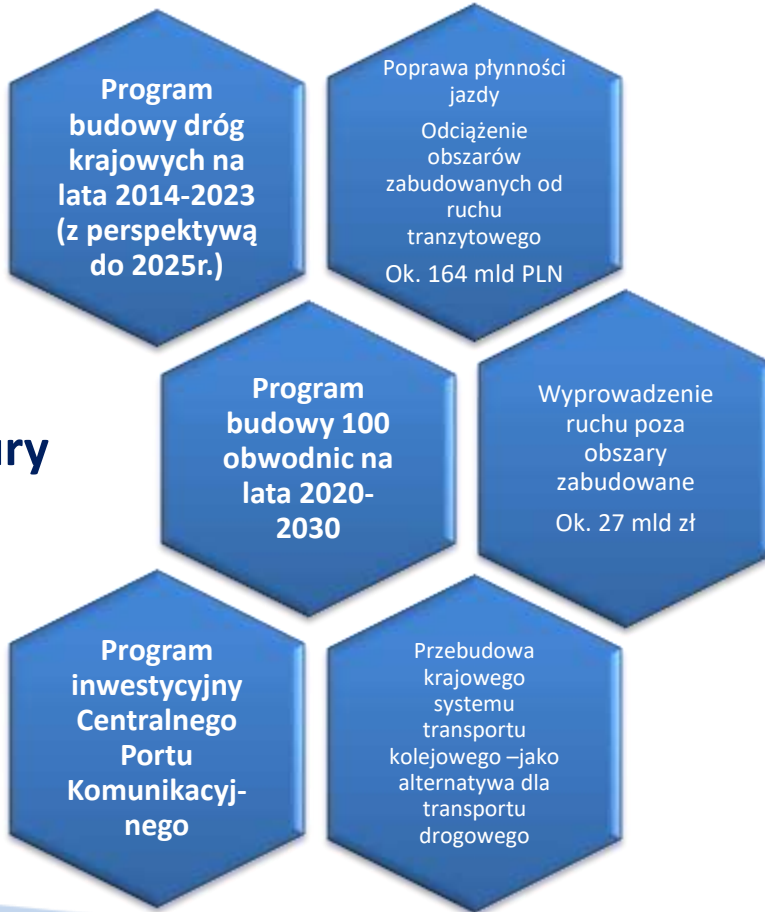
Ułatwienie
dostępu do kolei
pasażerskiej
6,6 mld zł

**Rządowy
program
budowy lub
modernizacji
przystanków
kolejowych na
lata 2021-2025**

Umożliwienie
pasażerom
dostępu do
kolejowej
komunikacji
wojewódzkiej i
międzywojewódzkiej
1 mld zł



Wybrane PROGRAMY Ministerstwa Infrastruktury





Wybrane akty prawne

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o
publicznym transporcie zbiorowym

Rozporządzenie MI z dnia 4 grudnia 2020r. w sprawie planu
zrównoważonego rozwoju publicznego transportu
zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych
przewozach pasażerskich oraz wojewódzkich przewozach
pasażerskich w transporcie kolejowym

Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o związku
metropolitalnym w województwie śląskim

Rozporządzenie MliR z dnia 9 maja 2014r. zmieniające
rozporządzenie w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o
uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i
uzyskania uprawnień przed egzaminatorów oraz wzorów
dokumentów stosowanych w tych sprawach

Obowiązek opracowywania
przez organizatorów
transportu planów
zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu
zbiorowego tzw. Planów
transportowych

Obowiązek sprawdzenia
umiejętności energooszczędnej
jazdy

**Wybrane
środki
poprawy EE
środków
transportu
drogowego**

Normy Euro

Sukcesywnie zaostrzane w całej
UE

System badań technicznych

Utrzymanie właściwej efektywności
energetycznej i emisyjnej środków
transportu i eliminacja pojazdów
niesprawnych i wyeksploatowanych

Opłaty za użytkowanie dróg

Opłaty zróżnicowane od klasy
drogi, maksymalnej dmc oraz
klasy emisji spalin Euro

Opłaty za korzystanie ze środowiska

Opłaty zróżnicowane od rodzaju
pojazdu i paliwa



Wybrane środki poprawy EE

**Europejski Tydzień
Zrównoważonego Transportu**

16-22 września
2021 r. – 256 rejestracji,
3. miejsce PL wśród państw UE

**Centrum Efektywności Energetycznej
Kolei**

Inicjatywa branży kolejowej na rzecz
oszczędzania energii
70 podmiotów – w tym PKP PLK, PKP
S.A., PKP Energetyka, KAPE, Instytut
Kolejnictwa

**Zestawienie nt. zużycia paliwa i emisji CO₂ dla
nowych samochodów osobowych, w tym
zestawienie samochodów o najniższej wartości
emisji CO₂ wg rodzaju paliwa**

Rozporządzenie Prezesa RM w
sprawie zestawień istotnych z punktu
widzenia ochrony środowiska
informacji o produktach



Programy wsparcia

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

Przyznane dofinansowanie UE
Ok. 87 mld PLN

Program Operacyjny Polska Wschodnia

Przyznane dofinansowanie UE
Ok. 1,7 mld PLN

Instrument „Łącząc Europę” (CEF)

Przyznana kwota dofinansowania UE
(wg podpisanych Umów Grantowych)
Ok. 17,7 mld PLN

Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

Planowane przychody Funduszu
wynoszą corocznie 800 mln zł

Fundusz Żeglugi Śródlądowej

2021 roku - ok. 47 mln PLN

Dziękuję za uwagę

Maria Perkuszevska

Naczelnik Wydziału Innowacyjnej i Zrównoważonej Mobilności

Departament Strategii Transportu

Ministerstwo Infrastruktury

tel. +48 22 630 12 09

kom. +48 797 934 241

maria.perkuszevska@mi.gov.pl