

## **Główne założenia Strategii rozwoju elektromobilności w Gdańsku do roku 2035**

Nowe obowiązki w zakresie wspierania rozwoju elektromobilności nakłada na jednostki samorządu terytorialnego Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych z 11 stycznia 2018. Niejako wychodząc naprzeciw temu wyzwaniu, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej ogłosił adresowany do samorządów konkurs na dofinansowanie opracowania strategii rozwoju elektromobilności. Laureatem konkursu jest m.in. Gmina Miasta Gdańska. Co za tym idzie, struktura prezentowanego dokumentu wynika z rekomendacji NFOŚ.

Strategia rozwoju elektromobilności stanowi uzupełnienie Strategii Rozwoju Gdańska do roku 2030 oraz Programu Operacyjnego Mobilność i Transport. Z tych dokumentów strategicznych wynikają przyjęte w prezentowanym dokumencie dwa główne cele strategiczne, które rozwój elektromobilności oraz legislacja na poziomie krajowym pomogą zrealizować.

### **Cele strategiczne:**

1. Zmiana w modalnym podziale zadań transportowych – odejście od samochodów prywatnych na rzecz aktywnych form mobilności oraz transportu publicznego
2. Redukcja negatywnego oddziaływania transportu na ludzi, zdrowie i środowisko

**W wyniku analizy stanu obecnego Gminy Miasta Gdańska zidentyfikowano najważniejsze obszary, w których konieczne będą działania zmierzające do osiągnięcia założonych celów operacyjnych. Są to:**

- Obszar I: mobilność mieszkańców Gdańska z wykorzystaniem indywidualnych środków transportu;
- Obszar II: infrastruktura paliw alternatywnych;
- Obszar III: zadania publiczne Gminy poza Publicznym Transportem Zbiorowym;
- Obszar IV: usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

**W ramach Strategii zidentyfikowano i przyjęto następujące cele operacyjne dla Gminy Miasta Gdańska:**

- 1.1. Poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego, w tym połączeń z węzłami przesiadkowymi i przystankami transportu publicznego
- 1.2. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego
- 1.3. Wzrost bezpieczeństwa drogowego, w szczególności niechronionych uczestników ruchu;
- 2.1. Ograniczenie wykorzystania samochodów osobowych w codziennych podróżach, w szczególności samochodów o napędzie konwencjonalnym
- 2.2. Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu publicznego
- 2.3. Rozwój infrastruktury tankowania paliw alternatywnych
- 2.4. Realizacja zadań publicznych gminy z wykorzystaniem pojazdów elektrycznych oraz zasilanych paliwami alternatywnymi

**Tabela. Struktura działań służących realizacji celów strategicznych**

<p><b>Zmiana w modalnym podziale zadań transportowych - – odejście od samochodów prywatnych na rzecz aktywnych form mobilności oraz transportu publicznego</b></p>	<p>1.1. Poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego, w tym połączeń z węzłami przesiadkowymi i przystankami transportu publicznego (Obszar I)</p>	<p>1.1.1. Praktyczne wdrożenie praw najstarszych i najmłodszych użytkowników przestrzeni oraz wsparcie dla zmian w prawie podnoszących ich bezpieczeństwo.</p> <p>1.1.2. Dostosowywanie organizacji ruchu w celu zwiększenia efektywności i komfortu komunikacji pieszej, rowerowej, transportu publicznego oraz powiązań między nimi.</p> <p>1.1.3. Wpracowanie standardu przestrzeni pieszych w obrębie węzłów przesiadkowych i dojeżdż do przystanków transportu publicznego.</p> <p>1.1.4. Modernizacja i remont chodników, tras rowerowych, stref pieszo-rowerowych.</p> <p>1.1.5. Modernizacja tras rowerowych pod kątem przepustowości, bezpieczeństwa oraz szerszego wykorzystania rowerów o napędzie wspomaganym elektrycznie.</p> <p>1.1.6. Wznowienie i rozbudowa systemu roweru metropolitalnego (publicznego)</p> <p>1.1.7. Budowa tras rowerowych, zgodnie z Systemem Tras Rowerowych w Gdańsku, w tym: sieci szybkich tras rowerowych zgodnie ze standardami Europejskiej Federacji Cyklistów oraz integracja tras rowerowych z innymi gminami OMGGS.</p> <p>1.1.8. Rozbudowa sieci parkingów typu Bike and Ride.</p> <p>1.1.9. Budowa nowych międzydzielnicowych połączeń pieszo-rowerowych, niezależnych od układu drogowego.</p> <p>1.1.10. Zastępowanie podziemnych przejść dla pieszych nowymi przejściami naziemnymi.</p> <p>1.10.11 Monitoring i przeciwdziałanie skutkom pandemii wirusowych wpływających na mobilność mieszkańców.</p>
	<p>1.2. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego (Obszary I i IV)</p>	<p>1.2.1. Poprawa jakości dojeżdż pieszych do przystanków transportu zbiorowego.</p> <p>1.2.2. Integracja biletowo-taryfowa różnych podsystemów transportu publicznego w obszarze metropolitalnym.</p> <p>1.2.3. Zwiększenie prędkości komunikacyjnej tramwajów i autobusów kosztem indywidualnego ruchu samochodowego, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nadanie priorytetu w ruchu tramwajom i autobusom w godzinach szczytu komunikacyjnego;</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• wytyczanie nowych buspasów na istniejącej infrastrukturze drogowej i uwzględnienie buspasów w koncepcjach budowy nowych połączeń drogowych.</li> </ul> <p>1.2.4. Likwidacja barier komunikacyjnych dla osób z niepełnosprawnością i seniorów, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dostosowywanie przystanków komunikacji miejskiej pod kątem potrzeb seniorów i osób z niepełnosprawnością.;</li> <li>• rozszerzenie dostępu do indywidualnych usług transportowych dla seniorów i osób z niepełnosprawnością na całą dobę, 7 dni w tygodniu</li> </ul> <p>1.2.5. Poprawa informacji pasażerskiej, w tym o zakłóceniach w funkcjonowaniu transportu publicznego.</p> <p>1.2.6. Wdrożenie zautomatyzowanego transportu publicznego pierwszej i ostatniej mili: testy eksploatacyjne i zastosowanie autonomicznych busów bez kierowców.</p> <p>1.2.7. Szkolenie kierowców pojazdów komunikacji publicznej w zakresie kultury obsługi pasażerów oraz doskonalenia stylu jazdy i obsługi pojazdów dla zwiększenia komfortu podróżowania i współdzielenia przestrzeni drogowej.</p> <p>1.2.8. Monitoring i przeciwdziałanie skutkom pandemii wirusowych wpływających na mobilność mieszkańców.</p>
	<p>1.3. Wzrost bezpieczeństwa drogowego, w szczególności niechronionych uczestników ruchu (Obszar I)</p>	<p>1.3.1. Rozbudowa gdańskiego programu uspakajania ruchu. Poprawa wyposażenia stref ruchu uspokojonego o elementy fizycznego ograniczenia prędkości i natężenia ruchu.</p> <p>1.3.2. Realizacja wizji „Zero wypadków śmiertelnych wśród pieszych i rowerzystów”.</p> <p>1.3.3. Audyty bezpieczeństwa przestrzeni pieszych i rowerowych w kluczowych lokalizacjach.</p> <p>1.3.4. Redukcja liczby samochodów parkujących na chodnikach oraz efektywne zarządzanie parkowaniem w rejonach rekreacyjnych.</p> <p>1.3.5. Zastępowanie podziemnych przejść dla pieszych nowymi przejściami naziemnymi.</p> <p>1.3.6. Uregulowanie sposobu użytkowania urządzeń transportu osobistego (UTO)</p>

		<p>poprzez porozumienie z operatorami i działania edukacyjne.</p> <p>1.3.7. Kontynuacja modernizacji oświetlenia ulicznego z użyciem energooszczędnych i efektywnych technologii oświetleniowych. Doświetlanie przejść dla pieszych.</p> <p>1.3.8. Wsparcie intensyfikacji działań legislacyjnych na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego (przede wszystkim dla skutecznej penalizacji wykroczeń i przestępstw drogowych).</p>
<b>Redukcja negatywnego oddziaływania transportu na ludzi, zdrowie i środowisko</b>	2.1. Ograniczenie wykorzystania samochodów osobowych w codziennych podróżach, w szczególności samochodów o napędzie konwencjonalnym (Obszar I)	2.1.1. Optymalizacja parkowania pojazdów w kluczowych obszarach miasta, w tym dalszy rozwój Strefy Ograniczonego Dostępu i Strefy Płatnego Parkowania. 2.1.2. Redukcja liczby miejsc postojowych dla samochodów prywatnych w obszarach dobrze skomunikowanych transportem publicznym. 2.1.3. Wypracowanie zasad funkcjonowania i zasięgu Strefy Czystego Transportu. 2.1.4. Stymulowanie systemu wynajmu samochodów i skuterów elektrycznych. 2.1.5. Wprowadzenie przywilejów parkingowych dla posiadaczy samochodów elektrycznych. 2.1.6. Promocja mobilności aktywnej i transportu zeroemisyjnego. 2.1.7. Wsparcie korzystania z rowerów o napędzie wspomaganym elektrycznie, w tym rowerów typu cargo, wśród przedsiębiorców i mieszkańców.
	2.2. Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu publicznego (Obszar IV)	2.2.1. Wdrożenie do eksploatacji autobusów elektrycznych w publicznym transporcie zbiorowym na terenie Gdańska, w tym: <ul style="list-style-type: none"> <li>• opracowanie koncepcji wdrożenia taboru elektrycznego;</li> <li>• wybór lokalizacji dla stacji obsługi autobusów elektrycznych, z uwzględnieniem możliwości technicznych ich ładowania oraz potencjalnego operatora.</li> </ul> 2.2.2. Wykorzystanie potencjału Gdańska do zastosowania technologii opartych na paliwie wodorowym w transporcie publicznym, w tym: <ul style="list-style-type: none"> <li>• opracowanie koncepcji wprowadzenia taboru napędzanego wodorem wraz z przygotowaniem koncepcji przebiegu nowej linii taboru napędzanego wodorem.</li> </ul> 2.2.3. Uwzględnianie w postępowaniach przetargowych wymogów dot. udziału pojazdów zeroemisyjnych.

		2.2.4. Monitoring i wykorzystanie nowych źródeł dofinansowania dla taboru zeroemisyjnego oraz infrastruktury ładowania.
	2.3. Rozwój infrastruktury tankowania paliw alternatywnych (Obszary I i II)	2.3.1. Rozbudowa sieci ogólnodostępnych punktów ładowania samochodów elektrycznych i hybrydowych typu plug-in. 2.3.2. Budowa stacji tankowania gazu ziemnego CNG. 2.3.3. Wypracowanie procedur dzierżawy gruntów gminnych dla podmiotów zainteresowanych budową i prowadzeniem stacji ładowania. 2.3.4. Pozyskanie funduszy zewnętrznych dla budowy miejskiej stacji paliw alternatywnych obejmującej szybkie ładowanie eV, sprężonym gazem ziemnym oraz wodorem.
	2.4. Realizacja zadań publicznych gminy z wykorzystaniem pojazdów elektrycznych oraz zasilanych paliwami alternatywnymi (Obszar III)	2.4.1. Uwzględnienie wymogu udziału pojazdów elektrycznych lub zasilanych gazem ziemnym przy realizacji zadań publicznych Gminy poza publicznym transportem zbiorowym. 2.4.2. Monitoring możliwości dofinansowania inwestycji we flotę zeroemisyjną ze środków zewnętrznych i przygotowywanie wniosków o dofinansowanie. 2.4.3. Dostosowanie floty pojazdów użytkowanych przez jednostki budżetowe Gminy, do osiągnięcia 10% udziału pojazdów elektrycznych w 2022 roku. 2.4.4. Dostosowanie floty pojazdów użytkowanych przez jednostki budżetowe Gminy, do osiągnięcia 30% udziału pojazdów elektrycznych w 2025 roku. 2.4.5. Zwiększenie wykorzystania rowerów o napędzie wspomaganym elektrycznie, w tym rowerów typu cargo, w realizacji zadań jednostek organizacyjnych Gminy, wymagających podróży lokalnych na małym i średnim dystansie miejskim.

Podnoszenie standardu i funkcjonalności przestrzeni publicznej dla pieszych i rowerzystów oraz skupienie się na ich bezpieczeństwie wpływa na jakość życia mieszkańców. Za działaniami na rzecz bezpieczeństwa przemawia także fakt, że pojazdy elektryczne są cichsze od spalinowych, więc ich percepcja przez pieszych i rowerzystów jest ograniczona. Podniesienie atrakcyjności transportu publicznego m.in. poprzez zwiększenie prędkości komunikacyjnej autobusów i tramwajów oraz

poprawę powiązań z innymi formami mobilności daje komunikacji zbiorowej przewagę nad indywidualnymi środkami transportu w codziennych podróżach.

Odejście od konwencjonalnego napędu zarówno w publicznym transporcie zbiorowym jak i w realizacji pozostałych zadań publicznych oraz w indywidualnej mobilności mieszkańców pozwoli w sposób mierzalny poprawić jakość powietrza. Pojazdy elektryczne są też cichsze od spalinowych, dlatego zmniejszy się zanieczyszczenie hałasem. Za wzrostem liczby pojazdów zeroemisyjnych powinna nadążyć infrastruktura ładowania, której dostępność jest także czynnikiem wpływającym na indywidualne decyzje o zakupie pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi.