



Kraków

Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Miejskiej Kraków

Czym jest Strategia?

Strategia Rozwoju Elektromobilności stanowi narzędzie jednostek samorządu terytorialnego w realizacji założonej polityki elektromobilności.

Celem sporządzanego dokumentu jest poprawa jakości życia mieszkańców poprzez promocję pojazdów elektrycznych, dbanie o potrzeby osób niepełnosprawnych i rozwój Miasta dzięki nowoczesnym technologiom.

Jest to również odpowiedź na potrzebę uporządkowania zasad rozwoju elektromobilności na terenie Gminy Miejskiej Kraków.



Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej

Celem programu *GEPARD II – transport niskoemisyjny. Część 2) Strategia rozwoju elektromobilności* jest wsparcie jednostek samorządu terytorialnego w realizacji polityki elektromobilności.

Gmina Miejska Kraków uzyskała dofinansowanie z Narodowego Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej na poziomie 100 proc. kosztów kwalifikowanych na opracowanie dokumentacji.



Narodowy Fundusz
Ochrony Środowiska
i Gospodarki Wodnej



Gmina Miejska Kraków jest zobligowany przepisami art. 36 ust. 1 *Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych* do świadczenia usług lub zlecenia świadczenia usług komunikacji miejskiej podmiotowi, którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynosi co najmniej 30%.

Ponadto jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 36, sporządza, co 36 miesięcy, analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych.

Zgodnie z przeprowadzoną w 2018 roku „Analizą kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych, w celu świadczenia usług komunikacji miejskiej na terenie aglomeracji krakowskiej” Kraków ma możliwości techniczne i organizacyjne do rozwoju elektromobilności w komunikacji miejskiej. Przedsięwzięcie to, przy uwzględnieniu przyjętych założeń kosztowych, technicznych i czasowych, staje się jednak ekonomicznie nieopłacalne do realizacji, bez pozyskania bezzwrotnego finansowania zewnętrznego na poziomie minimum 63% nakładów inwestycyjnych netto.



Prace nad *Strategią Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Miejskiej Kraków* zostały poprzedzone szczegółową diagnozą stanu obecnego i zapoznaniem się z opiniami mieszkańców nt. elektromobilności.

Rozpoznanie to możliwe było poprzez elektroniczną ankietę, w której respondenci mieli możliwość wskazać preferencje dotyczące mobilności oraz zaproponować własne rozwiązania, np. preferencje w zakresie lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania.



Cele jakie będą możliwe do osiągnięcia między innymi na podstawie *Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Miejskiej Kraków* to:



wzrost popularności sieci wypożyczenia pojazdów zeroemisyjnych



poprawa warunków ruchu drogowego, rozwój systemu zarządzania ruchem



uspokojenie ruchu na określonych obszarach



wzrost popularności transportu zbiorowego oraz odwrócenie trendu rosnącej liczby podróży transportem indywidualnym



zwiększenie efektywności transportu pasażerów i ładunków w Mieście



umożliwienie osobom starszym i niepełnosprawnym korzystania z transportu publicznego w komfortowych warunkach



poprawa jakości środowiska przyrodniczego



stymulowanie rozwoju gospodarczego



zwiększanie udziału bezemisyjnego taboru autobusowego



Problem zanieczyszczenia powietrza

- Transport drogowy zajmuje po sektorze komunalno-bytowym drugie miejsce pod względem udziału i wielkości zanieczyszczeń powietrza w Krakowie – przekroczenie norm emisji zanieczyszczeń powietrza pyłem PM10 i benzo(a)pirenem zostało zanotowane w 2019 r. niemal na wszystkich stacjach pomiaru w Mieście.
- Transport drogowy znacząco wpływa również na pogarszanie się klimatu akustycznego Miasta.
- Dążenie do ograniczenia wzrostu zanieczyszczeń to priorytet w myśl założeń zrównoważonego rozwoju.



Dlaczego Strategia Rozwoju Elektromobilności?

- **Problem nr 1:** Wysoki udział pojazdów z napędem na paliwa konwencjonalne oraz duża emisja zanieczyszczeń powietrza i hałasu generowana przez pojazdy samochodowe.
- **Problem nr 2:** Zatłoczone ulice oraz brak miejsc parkingowych.
- **Problem nr 3:** Brak odpowiedniej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych i napędzanych CNG.
- **Problem nr 4:** Infrastruktura transportu zbiorowego nie jest w pełni dostosowana do zmieniających się potrzeb mieszkańców Gminy Miejskiej Kraków.



Cele strategiczne i działania

- **Cel strategiczny 1:** Zrównoważone środowisko -dążenie do poprawy jakości środowiska naturalnego przez ograniczenie emisji zanieczyszczeń:
 - Działanie 1.1: Wymiana 30% floty pojazdów Gminy Miejskiej Kraków wykorzystywanych w celu wykonywania zadań publicznych (nie dotyczy transportu zbiorowego).
 - Działanie 1.2: Wymiana 30% floty pojazdów Urzędu Miasta Krakowa.
 - Działanie 1.3: Zakup i montaż infrastruktury do ładowania lub tankowania floty pojazdów Gminy Miejskiej Kraków.
 - Działanie 1.4: Rozwój sieci ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych.
 - Działanie 1.5: Wprowadzenie Stref Czystego Transportu
 - Działanie 1.6: Wprowadzenie udogodnień dla posiadaczy pojazdów elektrycznych.



- **Cel strategiczny 2:** Przyjazny mieszkańcom, efektywny i ekologiczny system transportowy:
 - Działanie 2.1: Wymiana 30% taboru autobusowego na tabor zeroemisyjny.
 - Działanie 2.2: Zakup i montaż infrastruktury do ładowania autobusów elektrycznych
 - Działanie 2.3: Stworzenie i rozwój sieci wypożyczalni pojazdów ekologicznych.
 - Działanie 2.4: Zastosowanie nowych technologii w przestrzeni publicznej oraz środkach transportu publicznego oraz dostosowanie ich do potrzeb osób niepełnosprawnych.
 - Działanie 2.5: Promowanie zeroemisyjnego transportu.



Planowany efekt ekologiczny

- Efektem ekologicznym działań polegających na wymianie floty pojazdów Gminy Miejskiej Kraków, Urzędu Miasta Krakowa i taboru autobusowego na pojazdy zeroemisyjne będzie realna redukcja emisji CO₂, NO_x, PM i benzo(a)pirenu.
- Strefy Czystego Transportu umożliwią punktowe zmniejszenie ilości zanieczyszczeń – wjazd do nich będzie możliwy dla właścicieli pojazdów nisko- i zeroemisyjnych.
- Rozwój sieci wypożyczalni pojazdów ekologicznych wpłynie na zmniejszenie liczby użytkowanych pojazdów indywidualnych i przyczyni się do redukcji ilości zanieczyszczeń powietrza.
- Promowanie zeroemisyjnego transportu doprowadzi do wykreowania trendu na zakup tych pojazdów, a w konsekwencji poprawie ulegnie jakość powietrza w Krakowie.




Pozostałe efekty ekologiczne

- Rozwój sieci ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych będzie stanowił impuls dla zakupu takich pojazdów – obecnie ich użytkowanie zależy od bliskości stacji ładowania, dlatego pojazdy elektryczne to domena większych ośrodków miejskich.
- Wprowadzenie udogodnień dla posiadaczy pojazdów elektrycznych jest istotnym narzędziem promocyjnym, które będzie stanowiło zachętę i ułatwienie w podróżowaniu po Mieście samochodami zeroemisyjnymi.
- Zakup i montaż infrastruktury do ładowania autobusów elektrycznych jest podstawowym warunkiem sprawnego funkcjonowania trakcji autobusów elektrycznych.
- Zastosowanie nowych technologii w przestrzeni publicznej i dostosowanie jej do potrzeb osób o ograniczonej swobodzie ruchu zwiększy komfort podróży osób starszych.



Możliwe formy finansowania

- **Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej** – w ramach programu priorytetowego „Zielony transport publiczny” finansowane są przedsięwzięcia zmierzające do obniżenia wykorzystania paliw emisyjnych w publicznym transporcie zbiorowym poprzez inwestycje w pojazdy lub modernizację i/lub budowę infrastruktury pozwalającej na obsługę i prawidłowe użytkowanie pojazdów niskoemisyjnych.
 - **Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko** – w ramach perspektywy finansowej 2014-2020 MPK S.A. uzyskało dofinansowanie na realizację projektu pn. „Zakup 50 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych do obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie”; w kolejnej perspektywie 2021-2027 przewiduje się kolejne możliwości pozyskania dofinansowania na rozwój transportu niskoemisyjnego.
- 

Formy finansowania c.d.

- **Pakiet programów Ministerstwa Klimatu** – pakiet programów, których zadaniem będzie wspieranie tzw. „zielonych inwestycji” w Polsce, czyli:
 - „zielony samochód” – możliwość uzyskania przez osobę fizyczną dotacji w wysokości maks. 15% kosztów kwalifikowanych na zakup osobowego pojazdu elektrycznego,
 - „e-VAN” – możliwość uzyskania przez przedsiębiorcę dotacji w wysokości 30% kosztów kwalifikowanych na zakup/leasing samochodu dostawczego i do 50% kosztów kwalifikowanych na zakup punktu ładowania o mocy do 22 kW,
 - „koliber” - możliwość uzyskania przez przedsiębiorcę posiadającego licencję na przewóz osób w transporcie drogowym dotacji lub pożyczki na zakup/leasing elektrycznych taksówek oraz ładowarek domowych typu wall box.





Dziękujemy za uwagę!