

**Uchwała Nr/...../.....
Rady Miejskiej w Łomiankach
z dnia roku**

w sprawie przyjęcia „Strategii rozwoju elektromobilności dla Gminy Łomianki” do roku 2036.

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 506 ze zm.) Rada Miejska w Łomiankach uchwała, co następuje:

§1.

Przyjmuje się do realizacji „Strategię rozwoju elektromobilności dla Gminy Łomianki” do roku 2036, stanowiącą załącznik do uchwały.

§2.

Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Łomianek.

§3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

BURMISTRZ
Małgorzata Zębrowska-Piotrak
Małgorzata Zębrowska-Piotrak

Uzasadnienie

Uchwała przyjmuje do realizacji dokument pn. „Strategia rozwoju elektromobilności dla Gminy Łomianki”. Opracowanie Strategii zostało dofinansowane w ramach Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie (NFOŚiGW) w ramach programu priorytetowego „GEPARD II transport niskoemisyjny Część 2) Strategia rozwoju elektromobilności”.

Opracowana w perspektywie do roku 2036 „Strategia rozwoju elektromobilności dla Gminy Łomianki” to kompleksowy dokument zawierający analizę możliwych i planowanych działań jakie należy podjąć, aby przyczynić się do realizacji zobowiązań i celów określonych w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz *Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce*. Rozwój elektromobilności to wyzwanie, które jednak niesie ze sobą możliwość otwarcia nowych sektorów gospodarczych związanych z infrastrukturą ładowania pojazdów, sprzedażą, naprawą i serwisowaniem samochodów, wykorzystaniem i wdrożeniem inteligentnych technologii (smart city) przyczyniając się do lokalnego rozwoju gospodarczego.

Elektromobilność to przede wszystkim transport przyjazny mieszkańcom i środowisku, ale także potencjalne źródła rozwoju lokalnej gospodarki, powstania nowych biznesów, a co za tym idzie ogólnego rozwoju Gminy. Elektromobilność to także kierunek przyczyniający się do poprawy jakości powietrza poprzez wykorzystanie w transporcie zero emisyjnych środków komunikacji lub pojazdów wykorzystujących paliwa alternatywne. Kolejnym istotnym elementem elektromobilności jest ograniczanie emisji z sektora transportu drogowego i wprowadzanie rozwiązań alternatywnych tj. inteligentne systemy transportowe, strefy ograniczonej emisji, upłynnienie ruchu, polityka parkingowa. Poprawa jakości powietrza, a co za tym idzie poprawa jakości i komfortu życia jest naszym wspólnym celem.

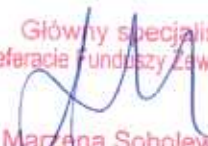
W zakresie społecznym, Strategia przewiduje osiągnięcie wyraźnych efektów w zakresie dostępności komunikacji zbiorowej (w tym dla osób niepełnosprawnych) oraz poprawy jakości powietrza wynikające z zastąpienia pojazdów napędzanych paliwami konwencjonalnymi, czystym taborom zeroemisyjnym. W zakresie inteligentnych technologii, Strategia zakłada inwestycje w inteligentne systemy zarządzania (tzw. technologie smart city) oraz odnawialne źródła energii, które pozwolą racjonalizować zużycie energii przez infrastrukturę miejską (w szczególności przez oświetlenie i budynek użyteczności publicznej) i tym samym obniżyć koszty jej utrzymania. Realizacja Strategii przyczyni się tym samym do podniesienia atrakcyjności miasta dla mieszkańców oraz osób odwiedzających (m.in. poprzez poprawę jakości powietrza, dostępność nowoczesnych rozwiązań

technicznych związanych z wypożyczaniem elektrycznych środków transportowych) oraz rozwoju gospodarczego otwierając miasto na nowy sektor gospodarczy jakim jest elektromobilność.

Elektromobilność w Polsce

Analizując światowe statystyki tempa wzrostu elektrycznych pojazdów i zdając sobie sprawę z unijnych wymogów dotyczących poprawy jakości powietrza, można wyraźnie zaobserwować, że Polskę, podobnie jak inne państwa, czeka epoka elektryczności w motoryzacji. Kolejne kraje ogłaszają ograniczenia prawne dla rejestracji samochodów napędzanych jednostkami spalinowymi. Wychodząc naprzeciw tym trendom i postępując zgodnie z wytycznymi Unii Europejskiej, przygotowano pakiet regulacji mających na celu rozwój elektromobilności. W jego skład wchodzi: **Plan Rozwoju Elektromobilności, Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz Fundusz Niskoemisyjnego Transportu.** Wśród Polaków świadomość postępującej elektryfikacji w sektorze motoryzacyjnym systematycznie wzrasta. Jak wynika z badań, przeprowadzonych pod koniec 2017 roku przez Kantar TNS na zlecenie Electromobility Poland, idealne miejskie auto elektryczne według polskich kierowców powinno kosztować 60 tys. zł i mieć zasięg do 150 km. Istotne jest także, aby miało co najmniej 4-osobowe nadwozie, gwarancję oraz mogło korzystać z rozbudowanej sieci serwisowej. Z zachęt przy zakupie pojazdów na prąd kierowcy w Polsce za najistotniejsze uważają bonusy finansowe, w tym zwolnienie z akcyzy dla aut elektrycznych i możliwość parkowania za darmo w centrach miast. Okazuje się, że aż 73 proc. badanych kierowców zastanawiało się nad zakupem auta elektrycznego. Do ewentualnego zakupu zachęca ich niższy koszt eksploatacji i ekologiczność tego typu pojazdu, ale odstrasza wysoka cena zakupu. Polscy kierowcy są jednocześnie otwarci na alternatywne rozwiązania, takie jak abonament na baterie (przy założeniu średniej ceny na poziomie ok. 200 zł miesięcznie) oraz car-sharing. Jeśli chodzi o zasięg auta elektrycznego, to ponad połowa (55 proc.) badanych akceptuje dystans do 200 km, zaś najczęściej (48 proc.) optymalną wskazywaną odległością pomiędzy punktami ładowania jest 50 km. O ile polscy kierowcy nie traktują dużego zasięgu jako warunku koniecznego dla miejskiego auta elektrycznego, to mają duże oczekiwania w stosunku do czasu ładowania. 53 proc. z nich uważa, że całkowite naładowanie baterii powinno trwać nie dłużej niż 2 godziny. Aż 97 proc. uważa, że cena miejskiego auta elektrycznego powinna być niższa lub taka sama jak samochodu spalinowego analogicznej klasy. Największą dynamikę w rozwoju elektromobilności w Polsce można zaobserwować w transporcie publicznym, a Polacy coraz częściej kupują auta z silnikami

benzynowymi i z napędami alternatywnymi (zwłaszcza hybrydowymi), a coraz rzadziej z silnikami diesla.

Główny specjalista
w Referacie Funduszy Zawewnętrznych

Marzena Sobolewska