



# Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Poznania do roku 2035 i jej wpływ na zamówienia publiczne

Poznań, 28.01.2021 r.



# Agenda prezentacji:

1. Dlaczego Strategia?
2. Dokument Strategii
3. Strategia - działania Miasta
4. Strategia – aspekty PZP

- *Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Poznania do roku 2035*  
Biuro Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta powstała przy udziale dofinansowania z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej **pokrywając 100% kosztów**;
- Dokument ma być podstawowym kryterium w pozyskiwaniu **środków pomocowych** oraz służyć będzie realizacji celów wynikających m.in. z zapisów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych;
- Strategia została poddana konsultacją społeczną oraz skonfrontowana z innymi dokumentami strategicznymi Miasta.

## Działania wyprzedzające do Strategii:

- Notuje się przekroczenia wybranych norm jakości powietrza, co uwarunkowane jest również emisją zanieczyszczeń ze źródeł liniowych (komunikacyjnych);
- Zakupiono już pierwsze pojazdy zero- i niskoemisyjne w ramach floty miejskiej (MPK, jednostki organizacyjne);
- Świadomość władz miasta o potrzebie zmiany jakości zadań publicznych i wsparcia budowy infrastruktury zeroemisyjnej i paliw alternatywnych;
- Oferty i pytania z sektora prywatnego.

**Główny Cel Strategii** – wsparcie rozwoju szeroko pojętej polityki elektromobilności oraz zrównoważonego rozwoju transportu i mobilności w Poznaniu

Główny Cel składa się z trzech **celów strategicznych**:



CS 1 Zero  
i niskoemisyjne  
usługi publiczne

CS 2: Zero  
i niskoemisyjny  
pasażer

CS 3: Zero  
i niskoemisyjny  
mieszkaniec

# CS 1: ZERO- I NISKOEMISYJNE USŁUGI PUBLICZNE

- **Wymiana i/lub modernizacja pojazdów** (w Urzędzie Miasta Poznania i miejskich jednostkach organizacyjnych) **na samochody zero- i niskoemisyjne;**
- Stosowanie odpowiedniej liczby pojazdów zero- lub niskoemisyjnych m.in. w przypadku **zamówień publicznych;**
- Analiza rozwiązań smart-city takich jak: stosowanie technologii w zakresie **odnawialnych źródeł energii** czy **akumulatorów nadających się do recyklingu.**

## CS 2: ZERO- I NISKOEMISYJNY PASAŻER

- **Rozwój sieci połączeń transportu publicznego, w oparciu o pojazdy zeroemisyjne i niskoemisyjne;**
- **Stosowanie technologii odnawialnych źródeł energii (montowanie paneli fotowoltaicznych na dachach autobusów celem zasilenia systemów elektrycznych, wodór);**
- **Przyspieszanie i ułatwianie podróżowania transportem publicznym - stosowanie priorytetów i rozbudowanego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.**

## CS 3: ZERO- I NISKOEMISYJNY MIESZKANIEC

- Rozwój **ogólnodostępnych stacji ładowania** pojazdów elektrycznych;
- Wsparcie rozwoju stacji tankowania **wodoru i gazu ziemnego**;
- **Strefy Czystego Transportu**;
- Systemy **samochodów, skuterów lub hulajnóg współdzielonych** i ich docelowa integracja;
- Prace badawcze związanych z **pojazdami autonomicznymi**;
- Rozwój **Poznańskiego Roweru Miejskiego** (rowery elektryczne, bezstacyjne);
- Stosowanie rozwiązań tzw. **green smart city** (tj. m.in. dbanie o istniejącą zielen i zwiększanie jej udziału w mieście).



# EFEKT EKOLOGICZNY

- Założono liczbę pojazdów do wymiany/zakupu przez Urząd Miasta i jednostki wykonujące zadania publiczne oraz autobusów w publicznym transporcie zbiorowym - **osiągnięcie efektu ekologicznego w postaci zmniejszenia emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych.**
- Efekt ekologiczny może również zostać zwiększony poprzez dodatkowe działania:
  - dodatkową wymianę pojazdów w jednostkach,
  - wdrażanie i rozwój innych rozwiązań wskazanych w Strategii, jak np. wsparcie rozwoju systemu pojazdów i urządzeń współdzielonych, w tym Poznańskiego Roweru Miejskiego.

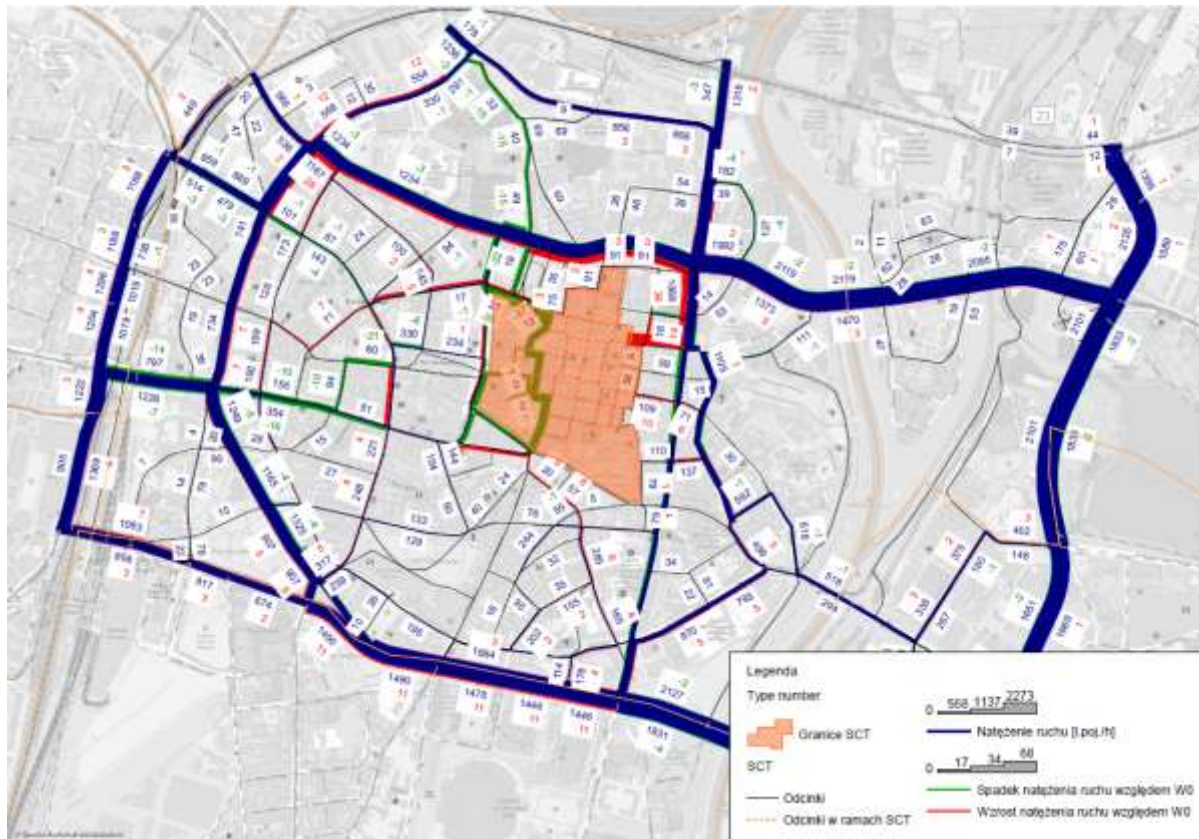
# PROPOZYCJA STREF CZYSTEGO TRANSPORTU (SCT)

- W **Strategii** przedstawione zostały trzy propozycje lokalizacji SCT - wprowadzenie winno być oparte na **poszerzonych analizach** uwzględniających partycypację społeczną, spełniających oczekiwania jak największej liczby mieszkańców.
- Wybór obszarów SCT - **zachowanie dojazdu do istniejących ogólnodostępnych parkingów buforowych, placowych i wielopoziomowych.**
- Ostateczna decyzja odnośnie wdrożenia SCT należy do **Rady Miasta Poznania.**
- W ramach ewentualnego wdrożenia SCT należy rozważyć m.in.:
  - większą przestrzeń pod ogródki restauracyjne, **klomby z zielenią**, miejsca rozładunku dla pojazdów dostawczych, **miejsca dla osób z niepełnosprawnościami**
  - zapewnienie dodatkowej infrastruktury dla przedsiębiorców logistycznych tj. np. **wyznaczenie i dzierżawa odpowiednich gruntów pod miejsca konsolidacji ładunków** (tzw. mini-huby) na granicach SCT celem realizacji dostaw ostatniej mili za pomocą pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi lub rowerów cargo
  - **zapewnienie nowej infrastruktury ładowania lub tankowania paliw alternatywnych** (np. w wspomnianych wyżej mini-hubach lub przy miejscach rozładunku dla pojazdów dostawczych)
  - **rozbudowę systemu Poznańskiego Roweru Miejskiego** wraz ze zwiększeniem liczby stojaków dla rowerów wewnątrz strefy



W ramach analiz nad SCT dla celów Strategii przeprowadzono dodatkowe analizy symulacji ruchu drogowego na obszarze Starego Miasta i okolicznych obszarów

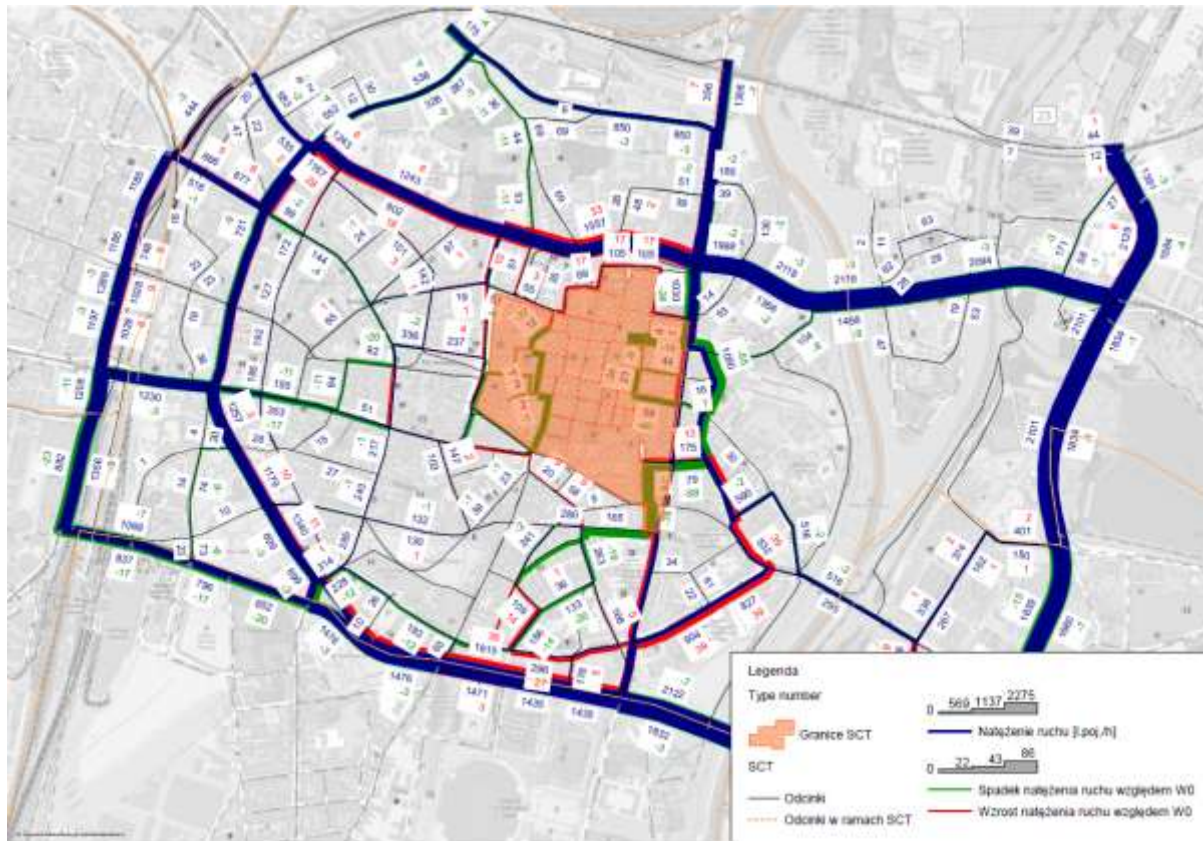
### WARIANT 1





W ramach analiz nad SCT dla celów Strategii przeprowadzono dodatkowe analizy symulacji ruchu drogowego na obszarze Starego Miasta i okolicznych obszarów

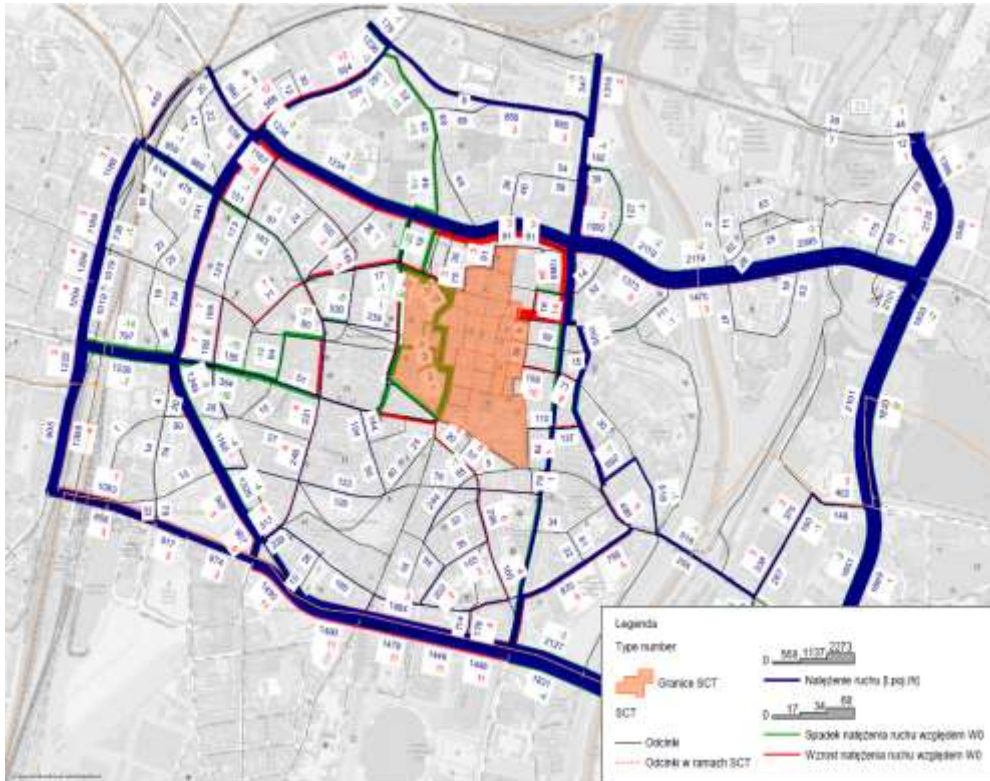
## WARIANT 2





W ramach analiz nad SCT dla celów Strategii przeprowadzono dodatkowe analizy symulacji ruchu drogowego na obszarze Starego Miasta i okolicznych obszarów

### WARIANT 3





# DZIAŁANIA W ZAKRESIE ELEKTROMOBILNOŚCI

- Model dzierżawy gruntów pod ogólnodostępne stacje ładowania na warunkach określonych przez **Miasto** - w 2019 roku ZDM ogłosił postępowanie dot. udostępnienia terenów dla **62 punktów ładowania**
- Konieczność sporządzenia **planu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania dla brakujących 109 punktów ładowania.**
  - Plan przyjęto odpowiednią uchwałą Rady Miasta i obecnie brakujące stacje budowane są przez ENEA Operator Sp. z o. o.



Źródło: [www.zdm.poznan.pl](http://www.zdm.poznan.pl)

- MPK Poznań Sp. z o. o. na przełomie 2019 i 2020 roku odebrało **21 autobusów elektrycznych**, które można już dziś spotkać m.in. na linii nr 174
- Wraz z zakupem autobusów elektrycznych rozwinięto także **infrastrukturę ładowania** tj. wykonano 16 punktów ładowania (łącznie 28 stanowisk).
- W 2020 roku zdobyto dofinansowanie i w związku z tym zakupiono kolejne **37 autobusów elektrycznych**
- Dla nowych 37 autobusów elektrycznych planuje się montaż dodatkowych punktów ładowania



Źródło: [www.mpk.poznan.pl](http://www.mpk.poznan.pl)

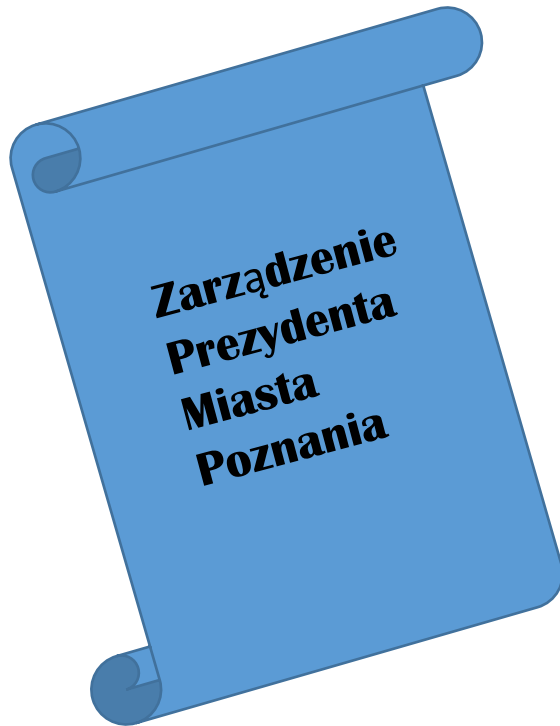


Źródło: [www.google.pl](http://www.google.pl)

- Miasto Poznań na koniec 2020 roku posiadało:
  - **3 pojazd elektryczny w UMP**
  - **3 pojazdy elektryczne i 7 pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie jednostek organizacyjnych**
- **Potwierdzono prawną możliwość modernizacji istniejących pojazdów pod względem montowania w nich instalacji CNG,**



# ASPEKTY PZP



Zarządzenie Prezydenta Miasta Poznania, na podstawie którego **Wykonawcy zamówień publicznych są zobowiązani do złożenia oświadczenia, że:**

- w ramach wykonywania danego zamówienia będą dysponować odpowiednią liczbą pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym - art. 35 ust. 2 pkt 2 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych

**Planowany szczegółowy zapis w umowach**

# ASPEKTY PZP

- **zdefiniowanie zlecenia zamówień publicznych** (komu i jakie usługi? i przez kogo zlecane?);
- **wygasanie umów na wykonywanie zadań publicznych** (art. 76 ust.2 ustawy o elektromobilności ...);
- **stosowanie wymogów** dot. elektromobilności dla **zamówień powyżej 130 000 zł** (art. 35 ust. 3 ustawy o elektromobilności ...)



Źródło: [www.zdm.poznan.pl](http://www.zdm.poznan.pl)



# Dziękuję

Jan Kosmecki  
Urząd Miasta Poznania  
tel. kom. 785 504 511  
e-mail: [jan\\_kosmecki@um.poznan.pl](mailto:jan_kosmecki@um.poznan.pl)