Załącznik nr 2 do zapytania ofertowego

**Fiszka – zarys strategii rozwoju elektromobilności**

|  |  |
| --- | --- |
| **Wnioskodawca** | Powiat Nowodworski |
| **Dane teleadresowe** | Starostwo Powiatowe w Nowym Dworze Gdański, ul. gen. Władysława Sikorskiego 23, 82-100 Nowy Dwór Gdański |
| **Osoba do kontaktu (imię, nazwisko, stanowisko, tel., e-mail)** | Magda Woźniak – kierownik Wydziału Strategii i Rozwoju,tel. 55 247 36 68 wew. 137, e-mail: m.wozniak@nowydworgdanski.pl Alicja Biernat – Inspektor ds. środków pozabudżetowychtel. 55 247 36 68 wew. 139, e-mail: a.biernat@nowydworgdanski.pl |
| **Nazwa strategii**  | Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Powiatu Nowodworskiego 2035+ |
| **Cel strategii rozwoju elektromobilności** | Celem głównym przedsięwzięcia jest opracowanie Strategii elektromobilności dla Powiatu Nowodworskiego. Do celów szczegółowych zaliczamy:1. Stworzenie eksperckich analiz związanych z poszczególnymi elementami strategii.
2. Przeprowadzenie szerokich konsultacji społecznych, uwzględniających wszystkich potencjalnych beneficjentów opracowania i wdrożenia założeń Strategii.
3. Promocję i wdrażanie Strategii i jej założeń w perspektywie minimum 15 lat.
4. Poprawa jakości powietrza i obniżenie poziomu hałasu
5. Wprowadzanie rozwiązań bezemisyjnych, poprzez m.in. wymianę taboru pojazdów należących do JST
6. Propagowanie idei elektromobilności wśród mieszkańców, podmiotów działających na terenie powiatu oraz turystów.
7. Zwiększenie bezpieczeństwa komunikacyjnego
8. Ograniczenie zużycia paliw
9. Zmniejszenie zanieczyszczeń środowiska
10. Poprawa atrakcyjności turystycznej
 |
| **Charakterystyka wnioskodawcy**  | Założeniem jest stworzenie Strategii dla całego powiatu z uwzględnieniem indywidualnych potrzeb poszczególnych gmin wchodzących w jego skład. Powiat Nowodworski położony jest na północy Polski, we wschodniej części województwa pomorskiego. Składają się na niego dwie duże krainy geograficzne: Żuławy Wiślane i Mierzeja Wiślana. Administracyjnie w skład powiatu wchodzi 5 gmin: Ostaszewo, Stegna, Sztutowo (gminy wiejskie), Krynica Morska (gmina miejska) oraz miasto i gmina Nowy Dwór Gdański (gmina miejsko – wiejska). Głównymi rzekami powiatu są Nogat, Szkarpawa i Tuga, nad którą położone jest największe miasto – Nowy Dwór Gdański. Jest to teren w większości rolniczy przez wzgląd na sprzyjające tu do uprawy warunki naturalne – zwłaszcza żyzne gleby. Według źródeł Głównego Urzędu Statystycznego terytorium powiatu zamieszkuje 35 891 mieszkańców (dane na 31.12.2017r). Pod względem płci nie ma dużych dysproporcji – stosunkowy udział zarówno mężczyzn jak i kobiet w ogólnej liczbie ludności oscyluje wokół 50% z niewielką przewagą kobiet. Głównymi sektorami gospodarczymi powiatu są turystyka i rolnictwo. Największa liczba turystów odwiedza teren Mierzei Wiślanej, której posiada wspaniały mikroklimat. Ponadto wiele zabytków i charakterystycznych dla regionu obiektów (wały przeciwpowodziowe, domy podcieniowe) stanowi niezaprzeczalny atut powiatu. Dla rozwoju rolnictwa najbardziej sprzyjające warunki występują na Żuławach, gdzie żyzne gleby mady stanowią znakomite podłoże dla uprawy takich gatunków roślin jak buraki cukrowe, pszenica, rzepak, czy kukurydza. W sferze zatrudnienia według sektorów, największa część wszystkich osób pracujących w powiecie zatrudniona jest w sektorze usług nierynkowych – około 40%, stosunkowo duża część pracujących, zwłaszcza w odniesieniu do wszystkich powiatów województwa pomorskiego, zatrudniona jest w rolnictwie – około 7%. Na terenie objętym strategią znajdują się następujące obszary Natura 2000:- Dolina Dolnej Wisły kod: PLB040003;- Ostoja w Ujściu Wisły kod: PLH22004- Ujście Wisły kod: PLB220004- Zalew Wiślany kod: PLB280010- Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana kod:PLH280007Region Powiatu Nowodworskiego jest bardzo atrakcyjny pod względem turystycznym dzięki bogatej ofercie agroturystycznej oraz dostępowi do morza. To właśnie obszar Mierzei Wiślanej przeżywa największe oblężenie turystyczne, zwłaszcza w sezonie letnim. Na pasie nadmorskim znajduje się mnóstwo obiektów wartych zwiedzenia. Najbardziej charakterystyczne dla tego regionu są domy podcieniowe, kościoły ryglowe, cmentarze mennonickie oraz gdzieniegdzie ostatnie ze swojego rodzaju wiatraki holenderskie. Wszystkie obiekty można zwiedzić korzystając z proponowanych szlaków pieszych i rowerowych. Największą atrakcją Powiatu Nowodworskiego, zwłaszcza w sezonie letnim, jest Żuławska Kolej Dojazdowa, czyli po prostu kolejka wąskotorowa. W związku ze stałym wzrostem turystów następuje intensyfikacja negatywnych oddziaływań środowiskowych, związana z komunikacją samochodową – na ternie powiatu, zwłaszcza w tzw. pasie nadmorskim drogi są dwupasmowe co powoduje „korki” i znacząco spowalnia ruch. Jednocześnie następuje wzmożona emisja spalin do atmosfery. Kolejnym negatywnym elementem jest wzrost poziomu hałasu w miejscowościach ww. pasie.  |
| **Główne obszary wsparcia elektromobilności** | Powiat Nowodworski będzie współpracował na etapie tworzenia Strategii ze wszystkimi gminami. Do momentu przedłożenia niniejszej dokumentacji uzyskano informację od 4 z 5 gmin z terenu powiatu. Poniżej zostały zaprezentowane obszary rozwoju elektromobilności w ujęcie ogólnym dla całego powiatu nowodworskiego oraz wskazanych indywidualnie przez gminy.Obszary rozwoju elektromobilności w powiecie:1. Car – sparing – wykorzystanie systemu stosowanego w miastach np. do obszaru całej Mierzei Wiślanej, ze względu na jej walory turystyczne i środowiskowe.
2. System wypożyczalni rowerów (tradycyjnych i elektrycznych) - połączenie systemu z aplikacją mobilną z możliwością m.in. dostępu do map ścieżek rowerowych, atrakcji turystycznych etc.
3. Publiczna sieć stacji ładowania samochodów elektrycznych Sieć ogólnodostępnych bezpłatnych lub płatnych stacji ładowania samochodów elektrycznych. W tym wypracowanie formuły tworzenia stacji np. partnerstwo publiczno-prywatne.
4. Parkingi z systemem zarządzania.
5. Wprowadzenie rozwiązań sterowania ruchem
6. Wykorzystanie inteligentnych systemów fotowoltaicznych w oświetleniu dróg i ścieżek rowerowych (autonomiczne oświetlenie)
7. System monitoringu natężenia ruchu na drogach dojazdowych na Mierzeję Wiślaną – kontrola i rozładowywanie zatorów w sezonie letnim.
8. Promocja rozwiązań elektromobilności np. w stosunku do floty samochodów służbowych w JST etc.
9. Kampanie promujące korzystanie z parkingów przesiadkowych i ze ścieżek rowerowych.
10. Ustanowienie stref czystego transportu

Obszary rozwoju elektromobilności w gminie Stegna1. Zarządzanie miejscami parkingowymi, informacja, prognozowanie, naprowadzanie na wolne miejsca parkingowe, monitorowanie przekroczenia ustalonego czasu parkowania, rezerwacja miejsc;
2. Wdrożenie zautomatyzowanego systemu pobierania opłat za parkowanie
3. Zintegrowanie i ujednolicenie usług związanych z trasami rowerowymi tj. system rowerów, zintegrowany system ścieżek rowerowych, parkingi rowerowe, ładowarki do rowerów elektrycznych;

Obszary rozwoju elektromobilności w gminie Nowy Dwór Gdański:1. W sektorze publicznym:
2. niskoemisyjny transport taboru straży miejskiej i spółek gminnych, OSP
3. sieć stacji ładowania
4. elementy smart city
5. W sektorze prywatnym:
6. udogodnienia dla użytkowników pojazdów zeroemisyjnych
7. niskoemisyjny tabor prywatnego transportu zbiorowego, w tym przewozów uczniów

Obszary rozwoju elektromobilności w gminie Sztutowo1. Dwie stacje ładowania pojazdów – np. w pobliżu przystanku PKS w Sztutowie i w Kątach Rybackich.
2. Jeden lub dwa parkingi przesiadkowe – z wypożyczalnią rowerów i przystankiem dla melexów + stacja ładowania.
3. Parkingi przy zejściach głównych na plażę – system monitoringu natężenia ruchu, elektroniczna obsługa i płatności, aplikacja mobilna - sprawdzanie wolnych miejsc, rezerwacja miejsca itp.

Obszary rozwoju elektromobilności w gminie Krynica Morska:1. Zarządzanie miejscami parkingowymi.
2. Wypożyczalnie pojazdów elektrycznych
3. System pobierania opłat a parkowanie
4. System rowerów miejskich
 |
| **Efekty realizacji strategii** | Wnioskodawca po konsultacjach zidentyfikował potrzeby w zakresie elektromobilności i zaproponował kompleksowe rozwiązania odpowiadające na potrzeby jednostek samorządu terytorialnego, które wyraziły wolę współpracy przy tworzeniu Strategii. Strategia wpływa bezpośrednio na realizację programu elektromobilności wpisując się w jego główne cele. Ponadto jest także bezpośrednio powiązana z ustawą o elektromobilności i paliwach stałych, w tym w zakresie działań samorządów, pomimo wyłączenia w ustawie samorządów poniżej 5- tyś mieszkańców, w obszarach:* obowiązków podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych– opracowanie m.in. mapy stacji ładowania, wymiana taboru komunikacyjnego (służbowego), etc.
* obowiązków informacyjnych w zakresie paliw alternatywnych- kampania promocyjno-informacyjna, konsultacje, etc.

Zidentyfikowane problemy na obszarze objętym Strategią:Z przeprowadzonej analizy potrzeb w zakresie elektromobilności wynika, że:* mieszkańcy oczekują od samorządu działań w zakresie zmniejszenia zanieczyszczeń oraz hałasu generowanego przez pojazdy,
* potrzebne są miejsca do ładowania pojazdów elektrycznych,
* mieszkańcy oczekują wprowadzania innowacyjnych rozwiązań typu Smart City w celu ułatwienia korzystania z przestrzeni publicznej oraz transportu.
* oczekiwany jest rozwój innych możliwości komunikacyjnych m. in. rowery (w tym elektryczny), car – sparing,
* konieczny jest rozwój infrastruktury w postaci węzłów i parkingów przesiadkowych, zintegrowanych systemów ścieżek rowerowych etc.

Opracowana strategia będzie kompleksowo odpowiadać zdefiniowanym potrzebom i niwelować wymienione problemy.Efektem rzeczowym będzie opracowana strategia rozwoju elektromobilności, a ponadto:1. Strategia ma za zadanie przeanalizować możliwość zastąpienia w eksploatacji pojazdów spalinowych poprzez pojazdy zasilane energią elektryczną lub innymi paliwami alternatywnymi.
2. W sektorze publicznym zakłada się zakup/wymianę taboru dla pojazdów służbowych, Straży Miejskiej oraz Spółek Gminnych (zakład oczyszczania miasta, wodociąg)na pojazdy niskoemisyjne. Zakłada się większy udział pojazdów niskoemisyjnych w zlecanych przez gminę przewozach uczniów, wywozie nieczystości, inwestycjach drogowych, budowlanych itp.
3. W sektorze prywatnym zakłada się udogodnienia dla użytkowników pojazdów niskoemisyjnych: sieć ładowarek, bezpłatne miejsca postojowe w dogodnych miejscach. Zachęty dla przewoźników do wymiany taboru na niskoemisyjny.
4. Wzmocnienie atrakcyjności turystycznej obszaru Mierzei Wiślanej – niwelowanie problemu zatorów komunikacyjnych w sezonie letnim, problemów z brakiem miejsca do parkowania,
5. Poprawą klimatu do wypoczynku (ograniczenie zanieczyszczenia powietrza i poziomu hałasu),
6. Efektywne wykorzystanie ścieżek rowerowych - zintegrowanie i ujednolicenia usług związanych z trasami rowerowymi tj. system rowerów, punkty wypożyczania rowerów zintegrowany system ścieżek rowerowych, parkingi rowerowe, ładowarki do rowerów elektrycznych, etc.

.Grupy docelowe:* mieszkańcy powiatu
* turyści,
* przedsiębiorcy prywatni,
* dystrybutorzy energii elektrycznej
* JST i NGO’s
 |
| **Spójność założeń strategii z dokumentami strategicznymi** | Opracowany dokument będzie spójny z dokumentami strategicznymi JST, m.in:1. „Plan gospodarki niskoemisyjnej Gminy Sztutowo na lata 2015-2020” zakłada promocję eko-driving oraz rozwój ścieżek rowerowych, promocję turystyki rowerowej.
2. „Strategia rozwoju gminy na lata 2014-2020” zakłada promocję turystyki rowerowej oraz „Wzmocnienie bezpieczeństwa ekologicznego poprzez ochronę środowiska i cennych zasobów przyrodniczych”.
3. Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Stegna ( spójny z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego) wpisuje się w planowaną strategię elektromobilności w tym w zakresie: upłynnianie ruchu w msc. Stegna, budowa dróg rowerowych duże, buforowe parkingi w strefie nadmorskiej (zwłaszcza miejscowość Stegna), miejsca obsługi zintegrowanego transportu,. Zrównoważony rozwój turystyki-utworzenie Zintegrowanego Systemu Turystyki Sieciowej oraz infrastruktury transportowej minimalizując przy tym negatywne oddziaływanie na środowisko. Wypracowanie skutecznych metod dla preferencji transportu zbiorowego turystyki pieszej i rowerowej. Ochrona przed zanieczyszczeniami powietrza.
4. Planem gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Nowy Dwór Gdański uchwalonym w 2015 roku określono cele szczegółowe dla Gminy Nowy Dwór Gdański, między innymi: rozwój i promocja alternatywnych środków transportu oraz zmiana taboru na mniej emisyjny.
5. Miasto Nowy Dwór Gdański należy do sieci Cittaslow, która zakłada wykorzystywanie nowoczesnych technologii i nowatorskich sposobów organizacji miasta, w tym smart city.
6. Strategią Rozwoju Powiatu Nowodworskiego na lata 2015-2024 – z Celami: Konkurencyjna i partnerska gospodarka, Turystyka katalizatorem dynamicznego rozwoju gospodarczego, Poprawa poziomu i jakości współpracy lokalnej społeczności z instytucjami publicznymi i organizacjami pozarządowymi.
7. Strategią Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego założono zmniejszenie negatywnych skutków funkcjonowania transportu. Wskazuje się także na realizację zadań opierających się o zasady nowoczesnego podejścia do rozwoju transportu i wykorzystujących najnowsze technologie,
8. Strategią Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych zakłada wsparcie w zakresie transportu miejskiego będzie ukierunkowane na wdrażanie rozwiązań niskoemisyjnych w transporcie zbiorowym.
 |
| **Plan wdrażania strategii**  | Strategia przewiduje działania co najmniej do roku 2035, w oparciu o diagnozę aktualnej sytuacji oraz analizy ,zaplanowane zostaną działania wdrożeniowe, przy uwzględnieniu własnych możliwości, ewentualnych partnerstw, lub zlecaniu poszczególnych zadań. Harmonogram wdrażania Strategii**IV kwartał 2019** – Powołanie Zespołu ds. wdrażania Strategii skradającego się z przedstawicieli jej beneficjentów. Podział zespołu na grupy robocze odpowiedzialne za realizację poszczególnych celów Strategii.**2020-2024** – monitoring efektów wdrażania Strategii co najmniej raz do roku według określonych grup roboczych, zakończony informacją o efektach wdrożeń.**2025** – podsumowanie dotychczasowych efektów wdrażania Strategii, opracowanie raportu, analizy i konkluzje, ewentualnie aktualizacja Strategii.**2026-2029** – monitoring efektów wdrażania Strategii co najmniej raz do roku według określonych grup roboczych, zakończony informacją o efektach wdrożeń.**2030** - podsumowanie dotychczasowych efektów wdrażania Strategii, opracowanie raportu, analizy i konkluzje, ewentualnie aktualizacja Strategii**2031-2034** - monitoring efektów wdrażania Strategii co najmniej raz do roku według określonych grup roboczych, zakończony informacją o efektach wdrożeń.**2035** - podsumowanie całościowych efektów wdrażania Strategii, opracowanie zbiorczego raportu, analiz i konkluzji. Decyzja o kontynuacji lub stworzeniu nowej Strategii odpowiadającej aktualnym realiom w zakresie ją obejmującym.  |
| **Planowana struktura organizacyjna wdrażania wybranej strategii** | Struktura organizacyjna przewiduje zaangażowanie przedstawicieli samorządów, ekspertów z zakresu środowiska i elektromobilności, urbanistów, przedstawicieli organizacji pozarządowych oraz podmiotów prywatnych w tym z newralgicznych branż tj. transportu, komunikacji i ze względu na położenie powiatu turystyki i rolnictwa, w celu stworzenia zespołu roboczego przy planowaniu i wdrażaniu elektromobilności. Struktura zakłada współpracę z sąsiednimi samorządami w celu opracowania spójnej dokumentacji, umożliwiającej swobodne poruszanie się mieszkańcom. Planuje się powołanie w ramach tworzenia Strategii grup tematycznych (roboczych) składających się z przedstawicieli poszczególnych sektorów. Zakres i podział kompetencji będzie dookreślony po zweryfikowaniu wszystkich osób i podmiotów zaangażowanych w tworzenie dokumentów. Głównym założeniem podziału kompetencji i odpowiedzialności będzie kryterium wiedzy merytorycznej w danej dziedzinie. Wnioskodawca zamierza stworzyć wewnętrzny Regulamin w zakresie współpracy nad Strategią, który pozwoli na jasne i bezkonfliktowe opracowanie poszczególnych elementów dokumentu.Wstępnie zakłada się stworzenie następujących grup roboczych:* ekspercka w obszarze diagnozy stanu powietrza,
* ekspercka w obszarze analizy oddziaływania na środowisko
* międzysektorowa z wykorzystaniem ekspertów w obszarze diagnozy aktualnych systemów: komunikacyjnego, telekomunikacyjnego, energetycznego, istniejących rozwiązań w zakresie elektromobilności, Zakłada się możliwość podziału na podgrupy tematyczne.
* międzysektorowa z wykorzystaniem ekspertów – wyznaczanie celów Strategii. Zakłada się pracę zbiorczą wszystkim grup.
* międzysektorowa ds. promocji i informacji – opracowanie efektywnych działań w obszarze, uwzględniających specyfikę lokalną.

Całość struktury organizacyjnej na etapie tworzenia Strategii będzie miała na celu także wypracowanie skutecznych form współdziałania na etapie jej wdrażania. Planuje się utrzymanie części lub wszystkich grup roboczych w okresie do roku 2035. |
| **Wpływ realizacji strategii na poprawę jakości powietrza** | Przeprowadzona zostanie aktualna analiza jakości powietrza w zakresie oddziaływania transportu. Przeprowadzone zostaną analizy wpływu wdrożonych rozwiązań na poprawę jakości powietrza. Obecnie poszczególne gminy posiadają analizy w obszarze projektowanej Strategii wynikające z planów gospodarki niskoemisyjnej. Jednakże dla podniesienia jakości dokumentu na etapie tworzenia Strategii zostaną przeprowadzone analizy wyłącznie na potrzeby wdrażania rozwiązań z zakresu elektromobilności. |
| **Konsultacje społeczne strategii**  | Zgodnie z przedstawionymi informacjami Wnioskodawca planuje przeprowadzić szerokie konsultacje społeczne Strategii, w tym z udziałem mieszkańców oraz lokalnych i regionalnych podmiotów. |
| **Działania informacyjno-promocyjne i edukacyjne** | Wnioskodawca planuje przeprowadzić konsultacje społeczne strategii, co wpłynie zarówno na promocję jak i rozszerzone informacje na temat głównych założeń Strategii elektromobilności. Ponadto zakłada się szeroką kampanię informacyjną przy wykorzystaniu zarówno JST jak i NGO’s działających na terenie powiatu, w tym:* spotkania z mieszkańcami,
* edukację młodzieży przy wykorzystaniu struktur oświatowych
* promocję obejmującą turystów poprzez miejscowości letniskowe np. Krynica Morska czy Stegna,
* spotkania wewnętrzne dla pracowników wszystkich beneficjentów Strategii

Promocja i informacja będzie prowadzona głównie przy wykorzystaniu obecnie najbardziej efektywnego źródła tj. w Internecie, na stronach beneficjentów, w tym zakłada się zwrócenie z prośba do podmiotów z sektora turystyki o zamieszczenie informacji bezpośredni na ich stronach np. ośrodków wypoczynkowych – co zdecydowanie zmaksymalizuje informację o Strategii,, obejmując osoby i podmioty spoza powiatu Ponadto przewiduje się działania w zakresie promocji i informacji o elektromobilności poprzez materiały drukowane: ulotki, plakaty, lokalne massmedia. |
| **Elementy smart city** | Strategia przewiduje kompleksowe innowacyjne rozwiązania dotyczące elektromobilności, w tym m.in.:* wprowadzenie efektywnej informacji pasażerskiej
* wdrożenie systemu wspólnego biletu elektronicznego na terenie pomorza, projekt realizowany przez formę Innobaltica
* wdrażanie rozwiązań współdzielenia, m.in. car-sharing, rower miejski (gminny)(w tym elektryczny)
* budowa i modernizacja infrastruktury: węzłów i parkingów przesiadkowych, zintegrowanych ścieżek rowerowych ect.
* inteligentne systemy zarządzania ruchem, informacją, monitoringu parkingów.
* inteligentne systemy ładowania pojazdów.
 |
| **Dostosowanie rozwiązań do potrzeb osób niepełnosprawnych** | Planowane w strategii rozwiązania przewidują dostosowanie taboru oraz infrastruktury transportowej do potrzeb osób niepełnosprawnych, w tym m.in.* dostosowanie wielkości miejsc ładowania pojazdów do osób niepełnosprawnych
* dostosowanie węzłów przesiadkowych, przystanków i parkingów
* dostosowanie taboru/ uregulowanie oczekiwań w umowach z przewoźnikami
* wdrożenie rozwiązań smart w zakresie wyświetlania i informacji głosowej komunikatów.
 |

|  |  |
| --- | --- |
| **(data, podpis)** | **(pieczęć Wnioskodawcy)** |