

UCHWAŁA NR XVII/129/25
RADY MIASTA RAWA MAZOWIECKA

z dnia 20 listopada 2025 r.

w sprawie zmiany uchwały nr XX/164/20 Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 25 czerwca 2020 r.
„Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030”.

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2025 r. , poz. 1153), Rada Miasta Rawa Mazowiecka uchwala, co następuje:

§ 1. Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030, stanowiąca załącznik do uchwały nr XX/164/20 Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 25 czerwca 2020 r. „Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030”, otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Rawa Mazowiecka.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodnicząca Rady
Miasta Rawa Mazowiecka

Grażyna Dębska



Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030.

Aktualizacja

Rawa Mazowiecka 2025



Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej

Niniejszy materiał został sfinansowany ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Za jego treść odpowiada wyłącznie Miasto Rawa Mazowiecka.

Dokument przygotowany przez:

Centrum Funduszy UE Sp. z o.o. Spółka komandytowa

Ul. Batorego 46/52, 87-100 Toruń

www.centrumfunduszyue.pl



„Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030” w niniejszej wersji została przygotowana przez Zespół ds. Koordynacji Wdrażania Strategii Rozwoju Elektromobilności powołany Zarządzeniem nr 136/2020 Burmistrza Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 28 grudnia 2020 r., zmienionym Zarządzeniem nr 15 Burmistrza Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 1 lutego 2023 r.

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI	4
1. WSTĘP	7
1.1. CELE I ZAKRES STRATEGII	7
1.2. ŹRÓDŁA PRAWA.....	8
1.3. CELE ROZWOJOWE I STRATEGIE JEDNOSTKI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO	10
1.4. CHARAKTERYSTYKA JEDNOSTKI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO	12
1.5. WNIOSKI WYNIKAJĄCE Z CHARAKTERYSTYKI JEDNOSTKI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO	19
2. STAN JAKOŚCI POWIETRZA	20
2.1 METODOLOGIA OBLICZANIA WSKAŹNIKÓW	20
2.1.1 METODOLOGIA OBLICZANIA WSKAŹNIKÓW ZANIECZYSZCZEŃ DLA TRANSPORTU	21
2.2 CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA EMISJĘ ZANIECZYSZCZEŃ	21
2.2.1 CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA JAKOŚĆ POWIETRZA SPOWODOWANE NISKĄ EMISJĄ NIE	
POCHODZĄCĄ ZE ŹRÓDEŁ TRANSPORTOWYCH.	23
2.2.2 CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA EMISJĘ W TRANSPORCIE	24
2.3 OBECNY STAN JAKOŚCI POWIETRZA- PODSUMOWANIE INWENTARYZACJI.....	28
2.3.1 EMISJE Z SYSTEMU TRANSPORTOWEGO	41
2.3.2 EMISJE TRANSPORTU LOKALNEGO.....	41
2.3.3 EMISJE SPOWODOWANE PRZEZ TRANZYT, DROGĘ S8 ORAZ DROGI WOJEWÓDZKIE	42
2.3.4 PODSUMOWANIE EMISJI Z TRANSPORTU	43
2.4 PLANOWANY EFEKT EKOLOGICZNY ZWIĄZANY Z WDRAŻANIEM STRATEGI ROZWOJU	
ELEKTROMOBILNOŚCI	44
2.5 MONITORING JAKOŚCI POWIETRZA	44
3. STAN OBECNY SYSTEMU KOMUNIKACYJNEGO W RAWIE MAZOWIECKIEJ	45
3.1 STRUKTURA ORGANIZACYJNA	45
3.2 TRANSPORT PUBLICZNY I KOMUNALNY	45
3.3 TRANSPORT PRYWATNY	48
POJAZDY O NAPĘDZIE SPALINOWYM	49
POJAZDY NAPĘDZANE GAZEM ZIEMNYM LUB INNYMI BIOPALIWAMI	50
POJAZDY O NAPĘDZIE ELEKTRYCZNYM	51

OGÓLNODOSTĘPNA PUBLICZNA INFRASTRUKTURA ŁADOWANIA	52
3.4 ISTNIEJĄCY SYSTEM ZARZĄDZANIA	52
3.5 PARAMETRY ILOŚCIOWE I JAKOŚCIOWE ISTNIEJĄCEGO SYSTEMU TRANSPORTU	53
3.5.1 DROGI NA TERENIE GMINY	53
3.5.2 RUCH WEWNĘTRZNY	57
3.6 OPIS NIEDOBORÓW I ZAKRES INWESTYCJI NIEZBĘDNYCH DO ZNIWELOWANIA NIEDOBORÓW JAKOŚCIOWYCH I ILOŚCIOWYCH SYSTEMU, W TYM INWESTYCJI ODTWORZENIOWYCH	63
4. OPIS ISTNIEJĄCEGO SYSTEMU ENERGETYCZNEGO JEDNOSTKI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO	73
4.1 OCENA BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO JEDNOSTKI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO ORAZ PROGNOZOWANE ZAPOTRZEBOWANIE NA ENERGIĘ DO ROKU 2025	73
4.1.1 ENERGIA ELEKTRYCZNA	73
4.1.1.1 WARIANTOWA PROGNOZA ZAPOTRZEBOWANIA W ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ DO ROKU 2025	75
4.1.2 GAZ ZIEMNY.....	78
4.1.2.1 WARIANTOWA PROGNOZA ZAPOTRZEBOWANIA NA GAZ ZIEMNY DO ROKU 2025	79
5. STRATEGIA ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI W JEDNOSTCE SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO	80
5.1 PODSUMOWANIE I DIAGNOZA STANU OBECNEGO	80
5.1.1.ZIDENTYFIKOWANE PROBLEMY ORAZ POTRZEBY SEKTORA KOMUNIKACYJNEGO	80
5.2 SCREENING POWIĄZANYCH DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH	82
5.3 PRIORYTETY ROZWOJOWE W ZAKRESIE WDROŻENIA STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI	85
ADEKWATNOŚĆ ZAPROPONOWANYCH DZIAŁAŃ DO PROBLEMÓW ORAZ POTRZEB.....	86
6. PLAN WDROŻENIA ELEKTROMOBILNOŚCI W JEDNOSTCE SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO 87	
6.1 ZESTAWIENIE I HARMONOGRAM NIEZBĘDNYCH DZIAŁAŃ, W TYM INSTYTUCJONALNYCH I ADMINISTRACYJNYCH, W CELU WDROŻENIA STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI	87
6.1.1 ZAKRES I METODYKA ANALIZY WYBRANEJ STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI	87
6.1.2 OPIS I CHARAKTERYSTYKA WYBRANEJ TECHNOLOGII ŁADOWANIA I DOBORU OPTIMALNYCH POJAZDÓW Z UWZGLĘDNIENIEM POJEMNOŚCI BATERII I MOŻLIWOŚCI PRZEWOZOWYCH	91

6.1.3 LOKALIZACJA I WYBÓR LINII AUTOBUSOWYCH TRANSPORTU PUBLICZNEGO I PUNKTÓW ŁADOWANIA	92
6.1.4 DOSOTSOWANIE TABORU I ROZMIESZCZENIA LINII AUTOBUSOWYCH DO POTRZEB MIESZKAŃCÓW, W TYM OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH	95
6.1.5 LOKALIZACJA STACJI I PUNKTÓW ŁADOWANIA POZOSTAŁYCH POJAZDÓW, W TYM KOMUNALNYCH	96
6.1.6 SYSTEM ROWERÓW MIEJSKICH	97
6.1.7 ZINTEGROWANY SYSTEM ŚCIEŻEK ROWEROWYCH I PIESZO ROWEROWYCH	98
6.1.8 WĘZŁY I PARKINGI PRZESIADKOWE - MOŻLIWOŚĆ ICH LOKALIZACJI	98
6.1.9 HARMONOGRAM NIEZBĘDNYCH INWESTYCJI W CELU WDROŻENIA WYBRANEJ STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI	98
6.1.10 STRUKTURA I SCHEMAT ORGANIZACYJNY WDRAŻANIA WYBRANEJ STRATEGII	100
6.1.11 ANALIZA SWOT	100
6.2 UDZIAŁ MIESZKAŃCÓW W KONSULTACJI STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI	102
6.3 PLANOWANE DZIAŁANIA INFORMACYJNO-PROMOCYJNE	104
6.4 ŹRÓDŁA FINANSOWANIA	105
6.5 ANALIZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO Z UWZGLĘDNIENIEM POTRZEB ŁAGODZENIA ZMIAN KLIMATU ORAZ ODPORNOŚCI NA KLĘSKI ŻYWIOŁOWE	106
6.6 MONITORING WDRAŻANIA STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI DLA MIASTA RAWA MAZOWIECKA DO ROKU 2030	107
WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW	109
SPIS TABEL	110
SPIS RYSUNKÓW	111

1. WSTĘP

1.1. CELE I ZAKRES STRATEGII

Rozwój elektromobilności w transporcie niesie za sobą wiele korzyści zarówno dla lokalnej społeczności, jak i władz samorządowych. Działania mające na celu ograniczenie emisyjności transportu i przemieszczania zostały zintensyfikowane na poziomie krajowym w roku 2017 wraz z rozpoczęciem prac nad ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych przyjętą przez władzę ustawodawczą 11 stycznia 2018 roku. Nowe regulacje odnoszące się zarówno do uregulowania kwestii wymogów technicznych związanych z budową i eksploatacją infrastruktury zawierającej elementy z dziedziny elektromobilności jak i kwestii rozwojowych dla paliw alternatywnych, samorządy wskazywały jako jeden z najważniejszych elementów na etapie przygotowywania i wdrażania zakresu działań związanych z ograniczeniem emisji zanieczyszczeń związanych z szeroko pojętym transportem publicznym oraz przemieszczaniem się ludności.

Przyjęta Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 (uchwała Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 25 czerwca 2020 r.) stanowi dokument, który swoim oddziaływaniem ma sprostać oczekiwaniom mieszkańców, którzy w badaniach oraz zgłaszanych uwagach wskazują jako priorytet działania mające na celu zredukowanie poziomu zanieczyszczenia powietrza, ograniczenie hałasu związanego z transportem, stworzenie dogodnych warunków do przemieszczania się w sposób inny niż tradycyjnie wybierane auta spalinowe. Ponadto strategia jest swego rodzaju drogowskazem, którego realizacja przyczyni się do polepszenia jakości powietrza w Rawie Mazowieckiej. Dokument zawiera propozycje działań promujących podejmowanie przez mieszkańców indywidualnych inicjatyw w celu ograniczenia emisyjności transportu. Opracowanie Strategii Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka jest także wyjściem naprzeciw zmieniającym się trendom i oczekiwaniom społeczności, dla której jakość środowiska naturalnego, oraz możliwość podejmowania aktywności prośrodowiskowych jest bardzo ważna.

Celem niniejszego dokumentu strategicznego jest identyfikacja i analiza problemów oraz potrzeb występujących na terenie miasta, związanych z szeroko pojętą mobilnością, wyznaczenie kierunku działań związanych z ograniczeniem emisyjności transportu, opracowanie wstępnego zakresu działań związanych z ograniczeniem emisyjności transportowej, nakreślenie wizji stanu miasta po realizacji zakładanych celów, opracowanie działań zmierzających do promowania wśród mieszkańców zarówno dokumentu strategicznego jak i inicjatywy ograniczenia emisyjności transportowej, a także zmianę nastawienia

Strona 7 z 113

mieszkańców w zakresie elektromobilności oraz wyznaczenie działań pozwalających na współpracę pomiędzy władzami samorządowymi i lokalnymi przedsiębiorstwami podczas wprowadzania strategii.

Celem głównym Strategii Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 jest poprawa jakości powietrza w Rawie Mazowieckiej dzięki zmniejszeniu emisyjności transportowej. Cel główny zostanie osiągnięty dzięki realizacji celów szczegółowych. Do celów szczegółowych należą:

- zmniejszenie emisyjności transportu publicznego,
- poprawa jakości ścieżek i dróg rowerowych,
- poprawa bezpieczeństwa dróg rowerowych i pieszych poprzez doświetlenie skrzyżowań komunikacyjnych,
- budowa elementów infrastruktury niezbędnej do funkcjonowania pojazdów elektrycznych,
- budowa elementów infrastruktury wspomagającej infrastrukturę rowerową.

Aby w jak największym stopniu dostosować cele i działania Strategii do potrzeb mieszkańców Rawy Mazowieckiej dokument powstał w oparciu o konsultacje społeczne, w których udział brali mieszkańcy miasta, władze samorządowe, lokalni przedsiębiorcy oraz wszyscy zainteresowani poprawą jakości powietrza na terenie Rawy Mazowieckiej.

1.2. ŹRÓDŁA PRAWA

Postęp technologiczny oraz trendy związane z poprawą jakości środowiska, w tym stanu jakości powietrza, są motorem napędowym do zmian w prawie. Polski system prawny od niedawna zaczął regulować zagadnienia prawne związane z szeroko pojętą elektromobilnością. Przepisy polskiego prawa konstruowane są w oparciu o przepisy i dyrektywy unijne.

Kluczowym zapisem prawa unijnego, który w kompleksowy sposób wskazywał zagadnienia związane z rozwojem infrastruktury paliw alternatywnych była Dyrektywa 2014/94/UE, zastąpiona przez Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE.

Wspomniana Dyrektywa wprowadziła przede wszystkim do unijnej legislacji nowe instytucje i pojęcia prawne, z których najważniejsze to: paliwa alternatywne, pojazd

elektryczny, punkt ładowania i tankowania. Wprowadzenie w życie powyższej dyrektywy nakładało na państwa członkowskie Unii Europejskiej obowiązek rozwijania infrastruktury związanej z wykorzystaniem paliw alternatywnych.

Konieczność stosowania zapisów Dyrektywy 2014/94/UE skutkowała stworzeniem przez polskie władze Planu Rozwoju Elektromobilności w Polsce oraz Krajowych Ram Polityki Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych, zastąpionych w 2025 r. Krajowymi ramami polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju odpowiedniej infrastruktury. Następnym krokiem było uchwalenie Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. oraz Ustawy powołującej Fundusz Niskoemisyjnego Transportu, tj. ustawy z dnia 6 czerwca 2018 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych ma stymulować rozwój elektromobilności oraz promować stosowanie innych paliw alternatywnych (m.in. LNG i CNG) w sektorze transportowym w Polsce. Zapisy ustawy regulują także obowiązki nałożone na jednostki samorządu terytorialnego odnoszące się do wdrażania elementów zeroemisyjnych w działalność JST. Do najważniejszych obowiązków wynikających z Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych w odniesieniu do samorządów terytorialnych należą:

- stosowanie odpowiedniej liczby pojazdów o napędzie alternatywnym we flocie jednostki samorządu terytorialnego,
- udział autobusów zeroemisyjnych lub niskoemisyjnych we flocie autobusów spalinyowych
- dopuszczenie możliwości wprowadzenia stref zeroemisyjnych.

Zmiana ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych spowodowała powstanie Funduszu Niskoemisyjnego Transportu (FNT), którego zadaniem miało być finansowanie projektów związanych z rozwojem elektromobilności oraz transportem opartym na paliwach alternatywnych. Środki oraz zadania FNT zostały następnie przeniesione do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Krajowe Ramy Polityki Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych zastąpione przez Krajowe ramy polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju odpowiedniej infrastruktury, są kluczowym dokumentem programowym dotyczącym wsparcia rozwoju rynku i infrastruktury paliw alternatywnych, w tym energii elektrycznej, gazu ziemnego w postaci CNG i LNG oraz wodoru, stosowanych w transporcie drogowym i wodnym.

Plan Rozwoju Elektromobilności został przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 16 marca 2017 roku. Głównymi celami wynikającymi z dokumentu są: stworzenie warunków do

rozwoju elektromobilności w Polsce poprzez upowszechnienie infrastruktury ładowania i zachęty do zakupu pojazdów elektrycznych, rozwój przemysłu w obszarze elektromobilności, stabilizację sieci elektroenergetycznej poprzez integrację pojazdów z siecią.

Zgodność zapisów Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka z zapisami prawa unijnego i polskiego warunkuje prawidłowość realizacji celów dokumentu.

Zakładane przedsięwzięcia tj. planowanie, realizacja, wdrażanie oraz monitoring efektów zgodne są ze Statutem Miasta Rawa Mazowiecka przyjętym uchwałą nr XLVII/327/18 Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 17 października 2018 r., zmienionym uchwałą Nr XIV/114/19 Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 19 grudnia 2019 r.

1.3. CELE ROZWOJOWE I STRATEGIE JEDNOSTKI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 jest zgodna z dokumentami prawa unijnego i polskiego, a także z krajowymi dokumentami strategicznymi oraz strategiami regionalnymi. Do najważniejszych dokumentów strategicznych należą:

- Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030,
- Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030,
- Strategia Na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju,
- Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030.

Zapisy Strategii są również spójne z lokalnymi dokumentami strategicznymi:

- Strategią Rozwoju Miasta Rawa Mazowiecka,
- Planem Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Rawa Mazowiecka,
- Programem Ochrony Środowiska dla Gminy Miasta Rawa Mazowiecka,
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rawa Mazowiecka.

Aktualnie, podstawowym lokalnym dokumentem strategicznym dla Miasta Rawa Mazowiecka jest Strategia Rozwoju Miasta Rawa Mazowiecka 2030. Dokument ten został przyjęty uchwałą LI/422/23 z dnia 18.05.2023 r. Dokument ten określa strategiczne zamierzenia Miasta oraz sposoby ich realizacji. Rawa Mazowiecka – Miasto Dobrego Życia – tak sformułowano wizję rozwoju. Zostanie ona osiągnięta w wyniku wdrażania celów strategicznych w wymiarze społecznym, gospodarczym, infrastrukturalnym i środowiskowo – przestrzennym. W zakresie środowiskowo – przestrzennym cel strategiczny brzmi: Rawa Mazowiecka – miasto wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i atrakcyjnych przestrzeni

publicznych. Dla każdego celu strategicznego zostały sformułowane cele operacyjne oraz kierunki działań.

Tabela 1 Sfera środowiskowo – przestrzenna: cele rozwojowe Miasta Rawa Mazowiecka

WIZJA ROZWOJU				
Rawa Mazowiecka – Miasto Dobrego Życia				
SFERA ŚRODOWISKOWO – PRZESTRZENNA – CEL STRATEGICZNY				
Rawa Mazowiecka – miasto wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i atrakcyjnych przestrzeni publicznych				
CELE OPERACYJNE				
Tworzenie nowoczesnych przestrzeni publicznych	Utrzymanie dobrej jakości śro- dowiska przyrodniczego jako gwaranta jakości życia	Tworzenie warunków do za- sobooszczędnego gospoda- rowania		

Źródło: opracowanie własne

Dotychczas wiodącym dokumentem, nakreślającym wizję i cele Miasta Rawa Mazowiecka z zakresu ograniczenia emisyjności, był Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Rawa Mazowiecka, który wpisywał się w założenia zawarte w pakiecie klimatyczno-energetycznym Unii Europejskiej oraz Krajowym Programie Ochrony Powietrza i jego aktualizacji do 2025 r. (z perspektywą do 2030 r. oraz do 2040 r.). Do celów strategicznych dokumentu należą:

- redukcja emisji gazów cieplarnianych (CO₂)
- redukcja zużycia energii finalnej (wzrost efektywności energetycznej),
- wzrost udziału OZE w zużyciu energii finalnej (bilansie energetycznym),
- poprawa jakości powietrza poprzez redukcję emisji zanieczyszczeń – głównie benzo(a)pirenu oraz pyłów zawieszonych (PM 10 i PM 2,5).

Wśród zaktualizowanych celów szczegółowych PGN znalazły się rozwiązania z zakresu elektromobilności miejskiej oraz akcje edukacyjno – informacyjne odnoszące się m.in. do zagadnień związanych z elektromobilnością.

Kolejnym z lokalnych dokumentów strategicznych miasta Rawa Mazowiecka odnoszących się do kwestii środowiskowych jest Program Ochrony Środowiska dla Miasta Rawa Mazowiecka. Przyjęte w Programie rozwiązania uwzględniają kompleksowe podejście do poprawy stanu środowiska na terenie miasta Rawa Mazowiecka. W szczególności koncentrują się one na wspieraniu działań prowadzących do zrównoważonego gospodarowania zasobami naturalnymi. Istotnym elementem przyjętej strategii jest również poprawa jakości

powietrza atmosferycznego, zarówno poprzez ograniczenie emisji ze źródeł niskiej emisji komunalnej, jak i przez promowanie czystych źródeł energii. Jednym z obszarów interwencji jakie zostały określone w Programie jest Ochrona klimatu i jakości powietrza, w ramach którego wyznaczono cel jakim jest "Poprawa i ochrona jakości powietrza na terenie miasta", gdzie zaplanowano m.in. takie zadania jak :

- Budowa, przebudowa, modernizacja i remonty dróg w celu zwiększenia dostępności komunikacyjnej miasta oraz ograniczenia wtórej emisji zanieczyszczeń do powietrza,
- Rozbudowa infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego na terenie miasta, w tym stworzenie spójnej sieci tras rowerowych,
- Utrzymanie i dalszy rozwój systemu transportu zbiorowego na terenie miasta,
- Rozwój zintegrowanej i zeroemisyjnej mobilności miejskiej (np. zakup pojazdów elektrycznych, budowa stacji ładowania, rozbudowa i modernizacja infrastruktury autobusowej, budowa parkingów park&ride oraz bike&ride, wdrażanie systemu ITS oraz rozwiązań „Smart City”) zarówno przez Miasto, jak i osoby prywatne, podmioty prawne i inne.

Wszystkie zaplanowane działania (w szczególności infrastrukturalne) zgodne będą z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego miasta Rawa Mazowiecka, aby w pełni wpisywać się w kierunki rozwoju miasta Rawa Mazowiecka.

1.4. CHARAKTERYSTYKA JEDNOSTKI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Miasto Rawa Mazowiecka zlokalizowane jest w centralnej Polsce, we wschodniej części województwa łódzkiego. Obszar miasta znajduje się na Wysoczyźnie Rawskiej nad rzeką Rawką, która jest prawobrzeżnym dopływem Bzury.

Gmina Miasto Rawa Mazowiecka wchodzi w skład powiatu rawskiego, w skład którego oprócz Gminy miejskiej Rawa Mazowiecka wchodzi: Gmina wiejska Rawa Mazowiecka, Gmina Regnów, Gmina Biała Rawska, Gmina Cielądz oraz Gmina Sadkowice.

Położenie geograficzne Miasta Rawa Mazowiecka jest jednym z największych atutów oraz jedną z największych szans rozwojowych miasta. Rawa Mazowiecka leży w odległości około 80 km od Warszawy, 60 km od Łodzi, 125 km od Kielc. Położenie miasta w centralnej Polsce sprawia, iż w przeciągu około 8 godzin można dotrzeć do każdego z przejść granicznych w Polsce.

Rysunek 1 Mapa powiatu rawskiego



Źródło: Strategia Rozwoju Miasta Rawa Mazowiecka

Sieć dróg w Rawie Mazowieckiej i okolicach jest bardzo rozbudowana, co powoduje, że skomunikowanie miasta z pozostałymi częściami kraju jest na dobrym poziomie. Przez miasto przebiega:

- droga krajowa nr S8 (E67 (trasa europejska)): granica państwa – Kudowa-Zdrój – Wrocław – Wieluń – Piotrków Trybunalski – Rawa Mazowiecka – Warszawa – Białystok – Suwałki – Budzisko – granica państwa,
- droga krajowa nr 72: Konin – Turek – Łódź – Rawa Mazowiecka,
- droga wojewódzka nr 707: Skierniewice – Rawa Mazowiecka – Nowe Miasto nad Pilicą,
- droga wojewódzka nr 725: Rawa Mazowiecka – Biała Rawska – Belsk Duży,
- droga wojewódzka nr 726: Rawa Mazowiecka – Opoczno – Żarnów.

Ponadto, w niedalekiej odległości od miasta znajduje się węzeł Stryków łączący dwie główne arterie drogowe Polski: Autostradę A1 oraz Autostradę A2.

Na terenie Rawy Mazowieckiej oraz okolic miasta przebiega trasa kolei wąskotorowej – Rogów - Rawa Mazowiecka - Biała Rawska. Z uwagi na fakt, iż część z dawnego przebiegu

trasy kolei wąskotorowej uległa znacznemu zniszczeniu, od lipca 2024 r. możliwe są tylko przejazdy turystyczne na trasie Rogów – Jeżów.

Pod względem regionalnym Rawa Mazowiecka położona jest w Regionie Kujawsko-Mazowieckim. Główną rzeką przepływającą przez miasto jest rzeka Rawka. W granicach miasta znajduje się także spłot Rawki z jej dopływem – rzeką Rylką. Rawka wraz z swoimi terenami przybrzeżnymi stanowi ważny punkt na mapie miasta, zarówno pod względem rekreacyjnym jak i środowiskowym. Po obu stronach Rawki znajduje się utworzony w I połowie XIX w. park, który dzięki swoim walorom historycznym wpisany został do rejestru zabytków. W 1983 roku powstał rezerwat wodny obejmujący rzekę Rawkę od jej źródeł do ujścia wraz z rozgałęzieniami koryta rzeki, starorzeczami, dolnymi odcinkami prawobrzeżnych dopływów Rawki oraz przybrzeżnymi pasami terenu. Na terenie rezerwatu występują gatunki zwierząt i ptaków objętych ochroną. W granicach miasta, oprócz rezerwatu, znajdują się także pomniki przyrody, między innymi: dęby szypułkowe, wiązy szypułkowe i klony.

Powierzchnię Rawy Mazowieckiej zajmują około 62 hektary lasów. Lesistość określana jest na poziomie 4,3%¹. Obszar miasta cechuje się także licznym występowaniem pomników dziedzictwa kulturowego. Jednym z najciekawszych obiektów wpisanych na listę Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków jest Zamek Książąt Mazowieckich. Jest to gotycka budowla powstała pod koniec XIV wieku zlokalizowana w dorzeczu Rawki i Rylki. Aktualnie w ruinach Zamku Książąt Mazowieckich odrestaurowane zostały fragmenty warowni. Obiekt jest niezwykle istotny dla lokalnej społeczności m.in. ze względu na tragiczną historię księcia Siemowita III i jego małżonki Anny, która miała stać się inspiracją dla „Zimowej opowieści” W. Szekspira. Kolejnym ważnym elementem dziedzictwa kulturowego, znajdującym się na terenie miasta, jest stacja kolejowa Kolei Wąskotorowej Rogów - Rawa - Biała Rawska. Wybudowany w 1922 roku budynek jest obecnie częścią jedynej w województwie łódzkim muzealnej kolei wąskotorowej. Ważnymi elementami dziedzictwa historycznego miasta są zabytkowe obiekty sakralne, w tym zespół klasztorny augustianów, obecnie pasjonistów oraz zespół klasztorny jezuitów. Ponadto, na terenie miasta znajduje się szereg innych obiektów wpisanych na listę zabytków, które oprócz walorów historycznych cechują się ważnymi aspektami społecznymi wśród mieszkańców miasta.

¹ Dane za 2024 rok: Bank Danych Lokalnych

Fotografia 1 Zamek Książąt Mazowieckich



Źródło: materiały Miasta Rawa Mazowiecka- www.rawamazowiecka.pl

Gminę miejską Rawa Mazowiecka na koniec 2018 roku zamieszkiwało 17 404 osób. Klasyfikując mieszkańców pod względem płci większość stanowiły kobiety – 9 090 (8 314 mężczyzn). Liczba ludności, podobnie jak w skali kraju i województwa łódzkiego, ma tendencję spadkową. Na koniec 2024 r. ludność Rawy liczyła 15 783 osoby. Zmniejszanie się liczby mieszkańców miasta spowodowane jest zarówno niskim przyrostem naturalnym, jak i ujemnym saldem migracji. Zmiany liczby mieszkańców Miasta Rawa Mazowiecka w ujęciu historycznym obrazuje poniższa tabela.

Tabela 2 Liczba ludności Rawy Mazowieckiej w latach 2014-2018, 2024

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2024
Liczba mieszkańców	17 737	17 608	17 561	17 480	17 404	15 783

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Gęstość zaludnienia Miasta Rawa Mazowiecka w 2018 roku wynosiła 1 219 osób/kilometr kwadratowy. Jedną z przyczyn spadku liczby mieszkańców miasta jest ujemne saldo migracji. Uwagę zwraca jednak fakt, iż wynik ujemny oddolnego salda migracji, w odróżnieniu od większości miast regionu, spowodowany jest nie wysokim ujemnym saldem migracji zagranicznej, lecz wynikiem migracji krajowej. Na przestrzeni lat 2014-2018 w mieście na pobyt stały lub czasowy zameldowało się 7 osób spoza granic kraju, a tylko 5 mieszkańców miasta dokonało wymeldowania poza granice Polski. W odniesieniu do migracji

wewnątrz krajowej sytuacja jest niekorzystna. Liczba osób wyprowadzających się z miasta znacznie przewyższa liczbę osób wprowadzających się do miasta. Przy czym, należy wziąć pod uwagę fakt, iż część osób meldujących się na terenie miasta pochodzi z okolicznych miejscowości.

Tabela 3 Migracje wewnętrzne i zewnętrzne mieszkańców Rawy Mazowieckiej

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2024
liczba zameldowań wewnętrznych	149	129	105	121	137	115
liczba wymeldowań wewnętrznych	209	199	169	248	234	209
liczba zameldowań zagranicznych	1	0	2	3	1	1
liczba wymeldowań zagranicznych	1	0	1	3	0	3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wysoki poziom migracji wewnętrznej jest szczególnie zauważalny wśród osób młodych, absolwentów szkół średnich oraz osób wchodzących na rynek pracy.

Przyrost naturalny na terenie Miasta Rawa Mazowiecka przybierał w latach 2015 – 2018 wartości dodatnie, jednak od 2019 mamy do czynienia z ujemnymi wartościami. Tym samym przyrost naturalny nie wystarcza na pokrycie ujemnego salda migracji mieszkańców Rawy Mazowieckiej.

Tabela 4 Przyrost naturalny

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2024
Liczba urodzeń	171	181	182	191	189	113
Liczba zgonów	178	166	151	182	182	180
Przyrost naturalny	-7	15	31	9	7	-67

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Ważnym problemem demograficznym Rawy Mazowieckiej jest postępujące starzenie się społeczeństwa. Największą grupą mieszkańców Rawy Mazowieckiej są mieszkańcy w wieku produkcyjnym. Liczebność grupy w wieku poprodukcyjnym przewyższa liczebność grupy osób w wieku przedprodukcyjnym. Grupa osób w wieku poprodukcyjnym cechuje się szybkim tempem wzrostu. Niesie to za sobą wiele skutków, zarówno ekonomicznych jak i społecznych. Brak jest także odpowiedniej infrastruktury ułatwiającej funkcjonowanie osobom starszym, w tym także infrastruktury komunikacyjnej dostosowanej do potrzeb tej grupy mieszkańców.

Tabela 5 Liczebność grup wiekowych

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2024
wiek przedprodukcyjny	3 222	3 198	3 184	3 248	3 288	2312
wiek produkcyjny	11 275	10 997	10 797	10 513	10 221	9001
wiek poprodukcyjny	3 240	3 413	3 580	3 719	3 895	4470

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Zwiększająca się liczebność grupy osób w wieku poprodukcyjnym przy jednoczesnym spadku liczebności grupy osób w wieku produkcyjnym niesie za sobą wiele negatywnych skutków. Jednym z nich jest wzrost wskaźników obciążenia demograficznego. Wzrost tego wskaźnika obrazuje skalę oraz szybkość starzenia się społeczeństwa. Poziom wskaźników obciążenia demograficznego dla Miasta Rawa Mazowiecka jest wyższy niż wskaźniki mierzone dla całego województwa łódzkiego oraz całego kraju. Jedną z głównych przyczyn większego niż w województwie obciążenia demograficznego jest odpływ młodych mieszkańców do większych ośrodków miejskich. Uwagę zwraca także fakt, iż dynamika wzrostu wskaźnika obciążenia demograficznego dla Miasta Rawa Mazowiecka jest o wiele większa niż ma to miejsce w przypadku województwa łódzkiego, czy też w skali kraju.

Tabela 6 Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym

Rok	2015	2016	2017	2018	2024
WOD Rawa Mazowiecka	60,1	62,6	66,3	70,3	87,5
WOD Województwo Łódzkie	62,9	64,7	66,6	68,4	76
WOD Polska	60,1	61,7	63,4	65,1	71,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Mając na uwadze fakt spadającej liczby mieszkańców oraz postępujące starzenie się społeczeństwa, w analizie rozwiązań zastosowanych przy wprowadzaniu działań z zakresu elektromobilności trzeba mieć na uwadze specyficzne potrzeby osób starszych.

Miasto Rawa Mazowiecka cechuje się niską stopą bezrobocia. Udział osób bezrobotnych w liczbie osób w wieku produkcyjnym systematycznie maleje, przyjmując na koniec roku 2024 wartość zbliżoną do 3%.

Tabela 7 Udział osób bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2024
Rawa Mazowiecka	6,2	5,5	4,6	3,6	3,4	2,9
Województwo Łódzkie	8,1	7,2	6,0	4,9	4,5	5,4
Polska	7,5	6,5	5,6	4,6	4,2	5,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS/ Polska w Liczbach

Dochody budżetowe Gminy Miasta Rawa Mazowiecka systematycznie wzrastają. Głównymi źródłami zgodnie z klasyfikacją działów budżetowych są: dochody od osób prawnych, od osób fizycznych i od innych jednostek nieposiadających osobowości prawnej. Mimo zwiększonych wpływów budżetowych, rosnące koszty obsługi zadań Gminy powodują, iż sytuacja finansowa Gminy Miasta Rawa Mazowiecka utrzymuje się corocznie na podobnym poziomie.

Tabela 8 Dochody Gminy Miasta Rawa Mazowiecka

Rok	2014	2015	2016	2017	2018
Dochody	57 381 596,86	58 619 373,07	70 035 674,49	74 044 980,17	85 506 082,32

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wydatki przeznaczane na transport i łączność stanowią istotną pozycję w budżecie miasta. Ich wysokość zależy m. in. od puli środków zewnętrznych pozyskanych przez Miasto na ten cel oraz udziału wkładu własnego w całkowitych kosztach inwestycji, prowadzonych w innym zakresie niż transport publiczny.

Na terenie miasta funkcjonuje sieć transportu publicznego realizowana przez prywatnych przewoźników, był także prowadzony pilotażowy program transportu komunikacji

miejskiej. Od maja 2020 roku organizatorem komunikacji miejskiej jest Miasto Rawa Mazowiecka. Sieć prywatnego transportu drogowego obsługiwana jest między innymi przez: PKS Tomaszów Mazowiecki Sp. z o.o., PKS Skierniewice Sp. z o.o., EURO-BUS Ł. Kłęb, S. Kłęb sp. j., PKS Łódź Sp. z o.o., Usługi Transportowe Robert Nagórka. Komunikacja miejska w Rawie Mazowieckiej uruchomiona została w formie pilotażu w roku 2016. Początkowo kursy odbywały się wyłącznie na jednej linii, jednak duże zapotrzebowanie i zainteresowanie mieszkańców spowodowało uruchomienie również drugiej.

Lokalną społeczność cechuje wysoki poziom aktywności i zaangażowania w sprawy rozwoju miasta, a także wysoki poziom wiedzy w zakresie elektromobilności. Z badania ankietowego przeprowadzonego na potrzeby analizy potrzeb mieszkańców Miasta Rawa Mazowiecka wynika, że 82,6% osób uczestniczących w badaniu zna i rozumie pojęcie elektromobilności, a 58,7% zna pojęcie SmartCity. Dowodzi to, iż inwestycje w zakresie ograniczenia emisyjności transportu są uzasadnione nie tylko ekonomicznie i środowiskowo, ale przede wszystkim społecznie.

1.5. WNIOSKI WYNIKAJĄCE Z CHARAKTERYSTYKI JEDNOSTKI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Analiza charakterystyki jednostki samorządu terytorialnego, jaką jest Gmina Miasto Rawa Mazowiecka, pozwoliła na opracowanie wniosków niezbędnych do jak najlepszego dostosowania opracowanych w ramach strategii elektromobilności działań do potrzeb mieszkańców, uwarunkowań demograficznych, społecznych, a także przestrzennych i środowiskowych.

Dobra lokalizacja miasta, w bliskim położeniu do dużych ośrodków miejskich, takich jak Warszawa, Łódź, a także dobra siatka dróg szybkiego ruchu w pobliżu miasta nie przekłada się na zainteresowanie stałym osiedlaniem się w mieście, szczególnie przez osoby młode, które często wybierają jednak większe ośrodki miejskie.

Sytuacja demograficzna miasta jest niekorzystna ze względu na wysokie ujemne saldo migracji wewnętrznej. Liczba mieszkańców Rawy Mazowieckiej systematycznie spada. Szybko postępujące starzenie się rawskiego społeczeństwa znacząco podwyższa wartości wskaźników obciążenia demograficznego.

Środowisko naturalne oraz bogata infrastruktura historyczno-kulturalna występujące na obszarze miasta jest cennym aktywem miasta. Odpowiednie wykorzystanie tych zasobów skutkować będzie wzbogaceniem wartości miasta, a także dostosowaniem

do zmieniających się trendów i nawyków mieszkańców odnoszących się do aktywnego, zdrowego trybu życia.

Tabela 9 Wnioski z charakterystyki jednostki samorządu terytorialnego

Wnioski z analizy	Sposoby odpowiedzi
Starzejące się społeczeństwo	Konieczność dostosowania inwestycji do specyficznych potrzeb osób starszych, wraz z wyeliminowaniem jak największej ilości barier ograniczających udział w planowanych inwestycjach osób starszych.
Zaangażowanie społeczeństwa oraz wysoki poziom świadomości ekologicznej	Dostosowanie infrastruktury publicznej do zmieniających się trendów i nawyków związanych z aktywnym i zdrowym trybem życia. Szeroki udział społeczeństwa w planowaniu rozwiązań z zakresu elektromobilności.
Wysokiej jakości walory środowiskowe i kulturalne miasta	Konieczność ujęcia w planowanych inwestycjach i projektach zasobów środowiska naturalnego (np. zagospodarowanie turystyczne zalewu Tatar) oraz obiektów zabytkowych generujących duży ruch mieszkańców i turystów. Zapewnienie odpowiedniej infrastruktury w pobliżu tych miejsc.
Dobra lokalizacja miasta	Zapewnienie dogodnych możliwości połączenia z obiektami infrastruktury transportu zbiorowego. Ulokowanie w ich pobliżu udogodnień zachęcających do korzystania z oferty transportu zbiorowego.
Wysokie zapotrzebowanie na transport miejski	Rozwój sieci transportu miejskiego oraz infrastruktury transportowej z uwzględnieniem działań z zakresu elektromobilności.
Wysoki poziom urbanizacji, zwięzła zabudowa miasta	Uwzględnienie w planowanych inwestycjach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz uciążliwości inwestycji dla okolicznych mieszkańców.

Źródło: opracowanie własne

2. STAN JAKOŚCI POWIETRZA

2.1 METODOLOGIA OBLICZANIA WSKAŹNIKÓW

Stan jakości powietrza został oszacowany w następujących po sobie krokach. Na podstawie danych z Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska (WIOŚ) określono główne obszary problemowe na terenie Rawy Mazowieckiej. Analizę jakości powietrza rozpoczęto od wyliczenia ilościowego pojazdów poruszających się po drogach na terenie Rawy Mazowieckiej. Do obliczenia ilości pojazdów zastosowano dane z Głównego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego zarówno przez GDDKiA oraz zarządców dróg wojewódzkich. Dla wyliczenia ruchu wewnątrz miasta użyto danych GUS dotyczących liczby pojazdów zarejestrowanych na terenie Miasta Rawa Mazowiecka.

2.1.1 METODOLOGIA OBLICZANIA WSKAŹNIKÓW ZANIECZYSZCZEŃ DLA TRANSPORTU

WSKAŹNIKI EMISJI DLA TRANSPORTU DROGOWEGO

Dane pozyskane na podstawie badania GUS „Opracowanie metodyki i oszacowanie kosztów zewnętrznych emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego ze środków transportu drogowego na poziomie kraju.”

Tabela 10 Emisja zanieczyszczeń z transportu drogowego na 1 pojazd według rodzajów pojazdów

Rodzaj pojazdu	CH ₄	CO	CO ₂	N ₂ O	NO _x	PM2.5	PM10
Osobowe	0,1	9,6	2 017,4	0,1	5,2	0,3	0,4
Lekkie dostawcze	0,1	10,8	4 494	0,1	17,7	1,1	1,3
Ciężarowe	0,7	33,9	19 425,9	0,8	130	3,5	4,2
Autokary	1,3	41,6	25 483,1	0,8	176,4	3,9	4,5
Autobusy miejskie	8,3	225,6	85 117,5	1,5	735,7	22,6	25,4
Motocykle	0,2	18,7	197,8	0	0,3	0,1	0,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych

W celu obliczenia wielkości emisji spowodowanej transportem będzie stosowany poniższy wzór:

$$E = N \times W$$

gdzie:

E – emisja substancji, wyrażona w kilogramach [kg],

N – liczba sztuk danego rodzaju transportu,

W – wskaźnik emisji wyrażony w kilogramach na pojazd [kg/pojazd].

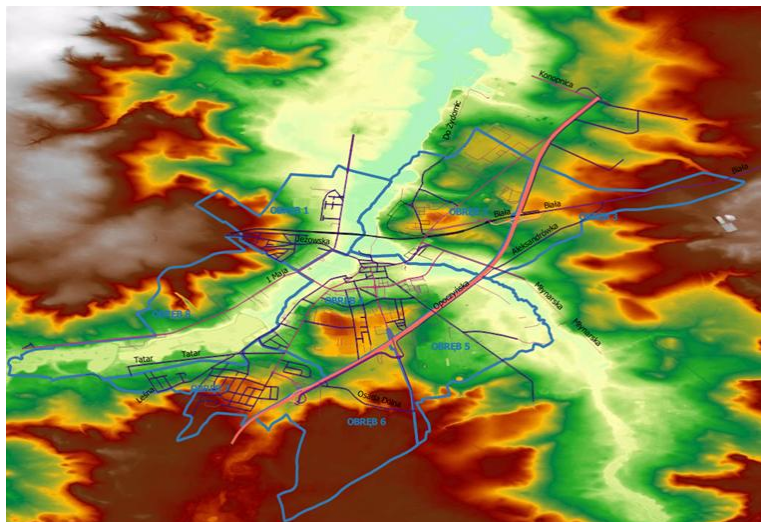
2.2 CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA EMISJĘ ZANIECZYSZCZEŃ

Na jakość powietrza wpływają następujące czynniki:

- Ilość i wydajność źródeł emisji zanieczyszczeń – chodzi tu głównie o niską emisję, czyli emisję zanieczyszczeń powietrza na niskiej wysokości, pochodzącą z transportu oraz ze spalania złej jakości węgla w domowych piecach i kotłach grzewczych,

- **Ukształtowanie terenu – szczególnie trudne warunki obserwujemy w kotlinach otoczonych górami. W wypadku Rawy Mazowieckiej położenie miasta w kotlinie rzek Rawka i Rylka wzmacnia efekt niskiej emisji,**

Rysunek 2 Miasto Rawa na mapie hipsometrycznej



Źródło: opracowanie własne na podstawie geoportal.gov.pl

- **Niekorzystne warunki pogodowe – zanieczyszczenia powietrza zalegają nisko nad ziemią przez dłuższy czas, przy bezwietrznej pogodzie oraz kiedy obserwujemy zjawisko tzw. inwersji termicznej.**

Inwersja termiczna występuje wówczas, kiedy obserwujemy niższą temperaturę przy powierzchni ziemi, niż w wyższych partiach atmosfery. Widocznym efektem tego zjawiska jest gromadzenie się mgły lub tworzenie się smogu nad obszarami o dużej emisji zanieczyszczeń.

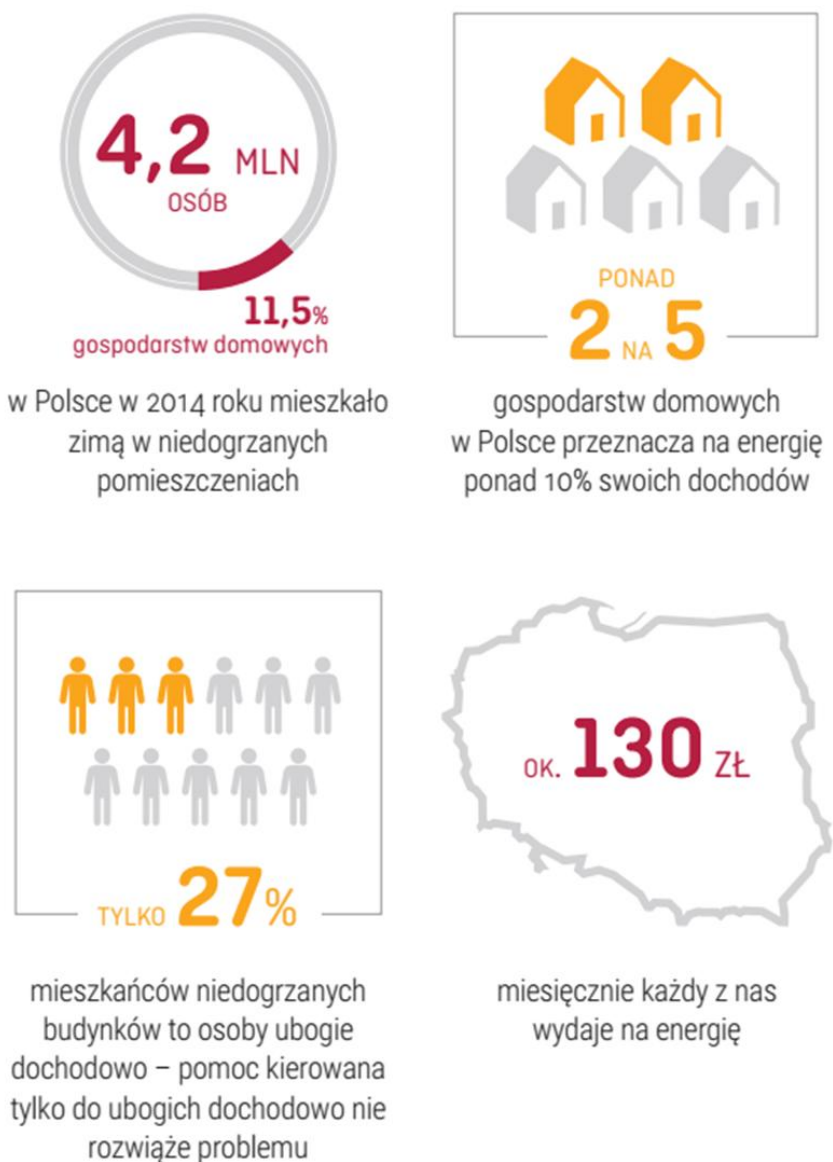
W związku z tym, iż przedmiotem opracowania jest analiza przede wszystkim systemu transportowego podzielono czynniki wpływające na niską emisję na dwie kategorie rodzajowe. Są to czynniki, które dotyczą transportu kołowego oraz na pozostałe czynniki.

Warunki pogodowe oraz ukształtowanie terenu są parametrami, na które mamy nikły wpływ, dlatego w dalszej części rozpatrywania czynników wpływających na emisję zanieczyszczeń skupiono się na aspektach dotyczących źródeł emisji.

2.2.1 CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA JAKOŚĆ POWIETRZA SPOWODOWANE NISKĄ EMISJĄ NIE POCHODZĄCĄ ZE ŹRÓDEŁ TRANSPORTOWYCH.

Zapewnienie ciepła i energii elektrycznej w domu jest jedną z podstawowych potrzeb człowieka. Wydatki związane z zaspokojeniem tej potrzeby poważnie obciążają budżety polskich gospodarstw domowych. Sama świadomość ekologiczna może być niewystarczająca, aby problem niskiej emisji został kompleksowo rozwiązany.

Rysunek 3 Ubóstwo energetyczne w Polsce – podstawowe fakty



Źródło: Ubóstwo energetyczne w Polsce – diagnoza i rekomendacje, listopad 2016 r.,
Instytut Badań Strukturalnych, ibs.pl

Na niską emisję wywoływaną działalnością człowieka wpływają czynniki zewnętrzne i wewnętrzne. Aby w jak największym stopniu oddziaływać na emisyjność należy skupić działania na ograniczaniu czynników wewnętrznych. Poniżej zestawiono czynniki wpływające na emisję zanieczyszczeń tworzących niską emisję.

Tabela 11 Czynniki wpływające na niską emisję

Czynniki wewnętrzne – zależne od użytkownika	Czynniki zewnętrzne – niezależne od użytkownika
Rodzaj źródła ciepła, stan techniczny	Ceny paliw
Stan techniczny budynku	Dostępność finansowania inwestycji proekologicznych
Stosowanie OZE	Zmiany klimatu
Poprawne korzystanie ze źródła ciepła	Temperatura, wilgotność, wietrzność
Stosowanie systemów zarządzania energią	Lokalny/krajowy miks energetyczny
Brak wiedzy	Dostępność/podaż paliw alternatywnych

Źródło: opracowanie własne

2.2.2 CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA EMISJĘ W TRANSPORCIE

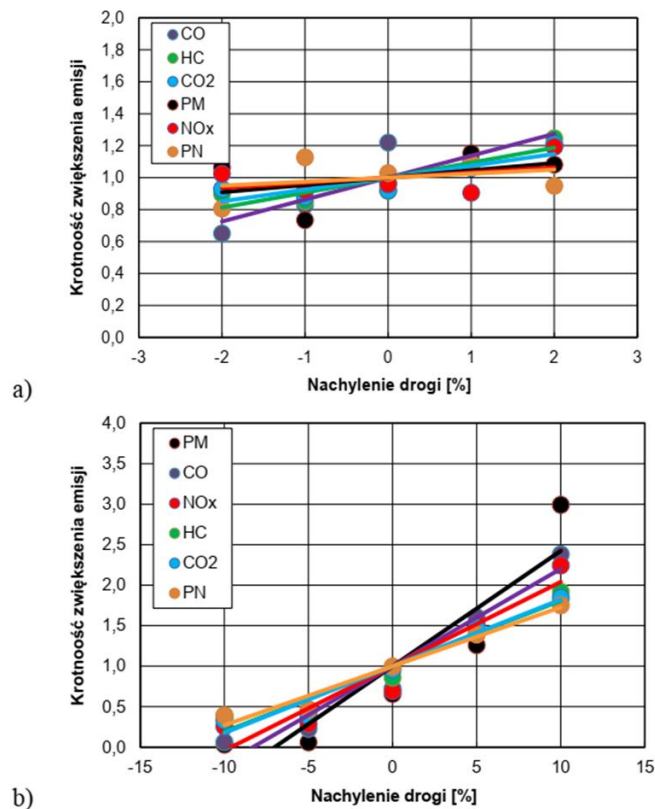
Transport jest jednym z największych źródeł niskiej emisji. Emisyjność transportowa jest zależna od wielu czynników, w tym też takich, na które wpływ jest ograniczony np. warunków geograficznych. Poniżej zestawiono jedno z najważniejszych czynników wpływających na emisję zanieczyszczeń wynikających z działalności komunikacyjnej i transportowej.

POCHYLENIE WZDŁUŻNE DROGI

Ważnym elementem wpływającym na emisję szkodliwych substancji jest nachylenie drogi. Zgodnie z podstawowymi zasadami fizyki do pokonania wzniesienia potrzebujemy więcej energii, co za tym idzie konieczne jest dostarczenie większej ilości paliwa. Porównanie względnych zmian emisji drogowej w zależności od kąta nachylenia drogi wskazuje, że dla małych zmian kąta największą wrażliwość wykazuje emisja drogowa tlenku węgla. Rozważając większe kąty nachylenia okazuje się, że największą wrażliwość dla silników o zapłonie iskrowym wykazuje emisja cząstek stałych, która jest utożsamiana przede wszystkim z silnikami o zapłonie samoczynnym. Przeprowadzone badania wykazały, że wzrost nachylenia drogi do 10% powoduje średnio 2-krotny wzrost emisji szkodliwych związków spalin. Uzyskane wyniki potwierdziły znaczący wpływ zróżnicowania terenu na testy emisyjności. Wpływ ten okazał się na tyle istotny, że za zasadną uznać należałoby potrzebę

uwzględnienia w testach homologacyjnych współczynników korygujących emisję drogową zanieczyszczeń związanych z topografią terenu.²

Rysunek 4 Wpływ nachylenia drogi na emisję z transportu



Źródło: Emisja zanieczyszczeń z pojazdów samochodowych a parametry ruchu drogowego, Agnieszka Mer-kisz-Guranowska, Jacek Pielecha, Poznań University of Technology 2015

STYL JAZDY KIEROWCY

Z wykonanych pomiarów wynika, że styl jazdy kierowcy znacznie wpływa na wartości emisji drogowej:

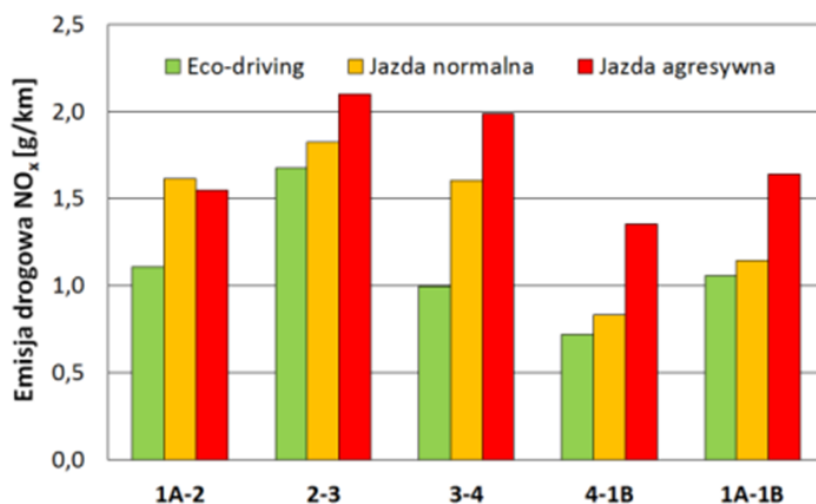
- wyraźne zmiany emisji odnotowuje się podczas zmiany stylu jazdy w warunkach jazdy z większymi prędkościami. Przykładowo emisja drogowa tlenku węgla wzrasta o około 50%, a dwutlenku węgla o 20%,
- podczas przejazdów w warunkach ruchu miejskiego odnotowano maksymalne, bądź zbliżone do maksymalnych – wartości emisji drogowej wszystkich czterech analizowanych składników szkodliwych spalin tj. węglowodorów, tlenku węgla,

² Emisja zanieczyszczeń z pojazdów samochodowych a parametry ruchu drogowego, Agnieszka Mer-kisz-Guranowska Jacek Pielecha, Poznan University of Technology 2015

tlenków azotu oraz dwutlenku węgla (przy przejeździe standardowym, jak również podczas jazdy agresywnej),

- analiza całej trasy badawczej wskazuje na największy wzrost emisji drogowej węglowodorów (prawie 45%) oraz na porównywalny przyrost emisji drogowej dwutlenku węgla i tlenków azotu – na poziomie około 20%.

Rysunek 5 Wpływ stylu jazdy na emisję NO_x.



Źródło: Emisja zanieczyszczeń z pojazdów samochodowych a parametry ruchu drogowego, Agnieszka Merkiś-Guranowska, Jacek Pielecha, Poznań University of Technology 2015

Powyższy rysunek pokazuje, że wpływ stylu jazdy na emisję jest znaczny. Na powyższym wykresie w osi poziomej przedstawiono numer trasy. Każda trasa odpowiada innym warunkom drogowym. Na przykład informacja 1A-2 oznacza, iż kierowca przemieszczał się z trasy nr 1 do trasy nr 2 itd. Poniżej przedstawiono opisy tras.

- trasa nr 1 ruch miejski o dużym natężeniu – duży udział postoju pojazdu (2,5 km – 24% trasy przejazdu),
- trasa nr 2 ruch pozamiejski – droga szybkiego ruchu, prędkość dopuszczalna 70km/h (1 km – 10% trasy przejazdu),
- trasa nr 3 ruch miejski o małym natężeniu (około 2 km – 17% trasy przejazdu),
- trasa nr 4 ruch mieszany – część odcinka to droga szybkiego ruchu o prędkości dopuszczalnej wynoszącej 70 km/h (około 5 km – 49% trasy przejazdu).

W osi pionowej wykresy przedstawiono wzrost emisji tlenków azotu przypadający na jeden kilometr przejechanej trasy.

Z powyższego wynika, że styl jazdy ma wpływ nie tylko na ekonomikę jazdy, ale zdecydowanie ma również wysoki wpływ na emisję zanieczyszczeń do środowiska. Korzystając

z zasad eco-drivingu, oszczędza się nie tylko środowisko, ale także mniej kosztuje przejechany kilometr trasy. Zasadnym zatem okazuje się promowanie wśród społeczeństwa ekologicznego stylu jazdy.

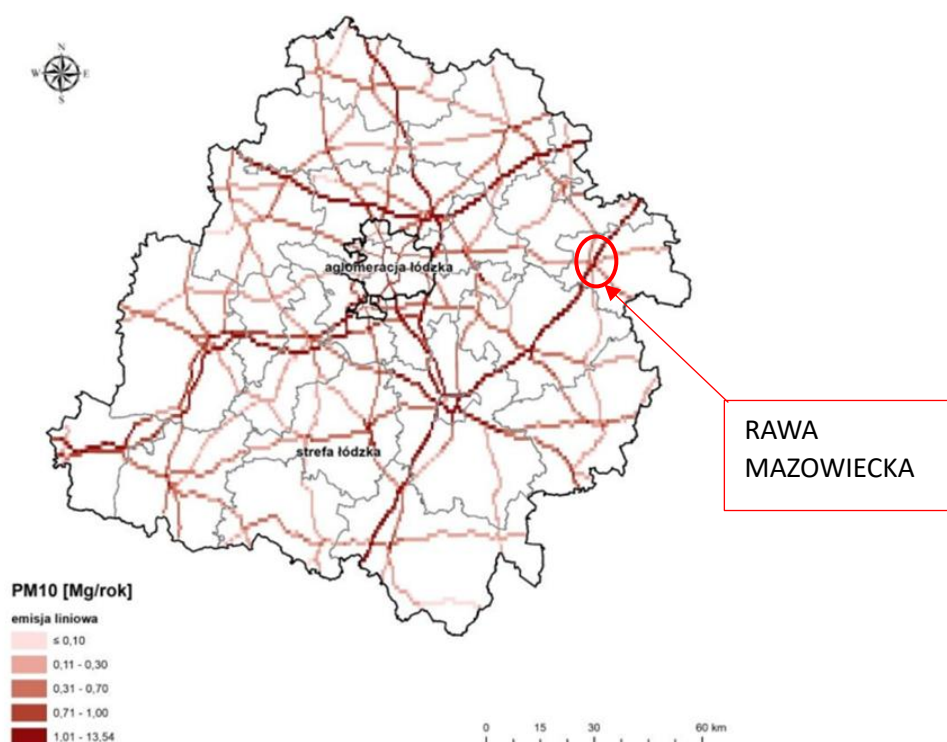
Raport z badań GUS przedstawia wiele dodatkowych czynników, które mają wpływ na emisję z transportu. Zależą one zarówno od stanu technicznego pojazdu, od stylu jazdy kierowcy, od czynników zewnętrznych pogodowych oraz ilości samochodów podróżujących w tym samym kierunku i w tym samym czasie. Poniżej wymieniono mierzalne czynniki, które przyczyniają się do zwiększenia lub zmniejszenia emisji z transportu:

- **średniodobowy ruch roczny (SDRR) pojazdów/dobę,**
- **liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych,**
- **udział przebiegów pojazdów bez ładunków (pustych) w przewozach transportem drogowym,**
- **udział przewozów ładunków transportem kolejowym i wodnym śródlądowym w przewozach transportu,**
- **udział przewozów ładunków transportem intermodalnym kolejowym w transporcie kolejowym,**
- **udział pojazdów samochodowych posiadających normę spalin EURO 6 w liczbie zarejestrowanych pojazdów samochodowych,**
- **udział zarejestrowanych pojazdów samochodowych elektrycznych w liczbie zarejestrowanych pojazdów samochodowych,**
- **udział biopaliw w strukturze zużycia paliw ogółem w transporcie,**
- **informacje o użytkowaniu pojazdów takie jak: odczyty liczników pojazdów z przebiegów pojazdów samochodowych, wskazujące na wielkość wykonanej pracy eksploatacyjnej rodzaju pojazdów, według grup wiekowych, stosowanego paliwa, pojemności silników i dopuszczalnej masy całkowitej,**
- **rozkład obciążenia średnim dobowym ruchem na sieci dróg,**
- **zużycie paliwa ze względu na temperaturę np. dodatkowe zużycie na klimatyzację,**
- **dodatkową emisję CO₂ ze spalania oleju smarowego,**
- **stopień załadowania pojazdu ciężarowego i nachylenie drogi,**
- **temperatury minimalne i maksymalne oraz wilgotność powietrza,**
- **średnia prędkość.**

2.3 OBECNY STAN JAKOŚCI POWIETRZA- PODSUMOWANIE INWENTARYZACJI

Dane WIOŚ (Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska) na temat stanu powietrza w województwie łódzkim wskazują na poważny problem związany z zanieczyszczeniami. Poniżej przedstawiono opracowanie na podstawie danych z raportu WIOŚ za rok 2017. Raport porównano z danymi z gminnego systemu airly.eu.

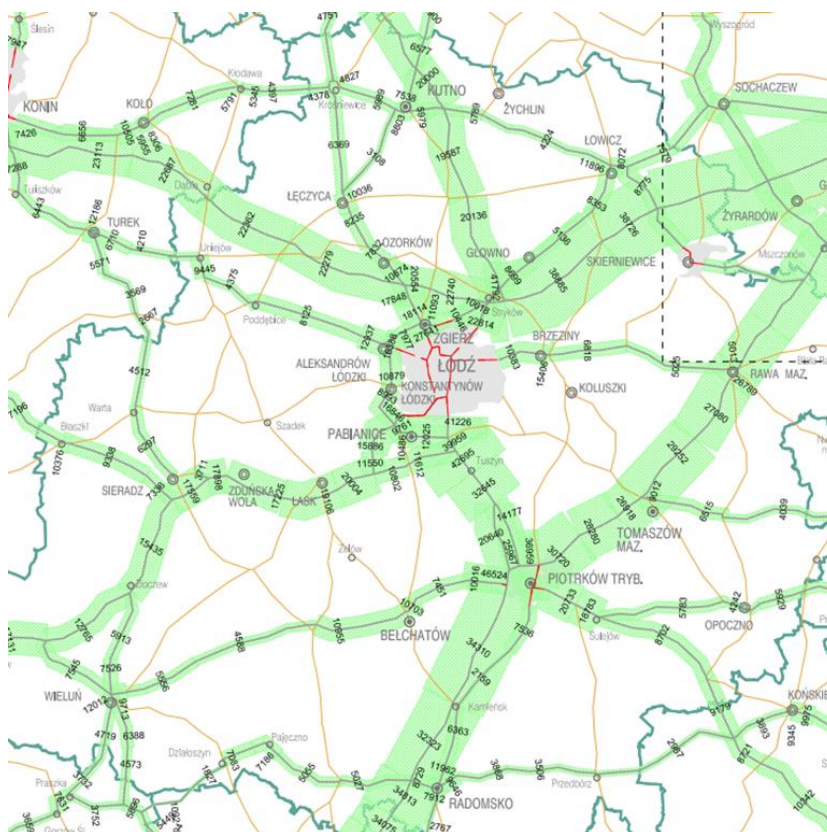
Rysunek 6 Emisja liniowa na terenie województwa łódzkiego



Źródło: opracowanie na podstawie danych airly.eu

Emisja liniowa na terenie województwa łódzkiego jest wprost proporcjonalna do ruchu tranzytowego, który przebiega przez to województwo. Poniżej zaprezentowano fragment z badania ruchu przeprowadzonego przez GDDKiA.

Rysunek 7 Ruch pojazdów na terenie województwa łódzkiego



Źródło: GDDKiA

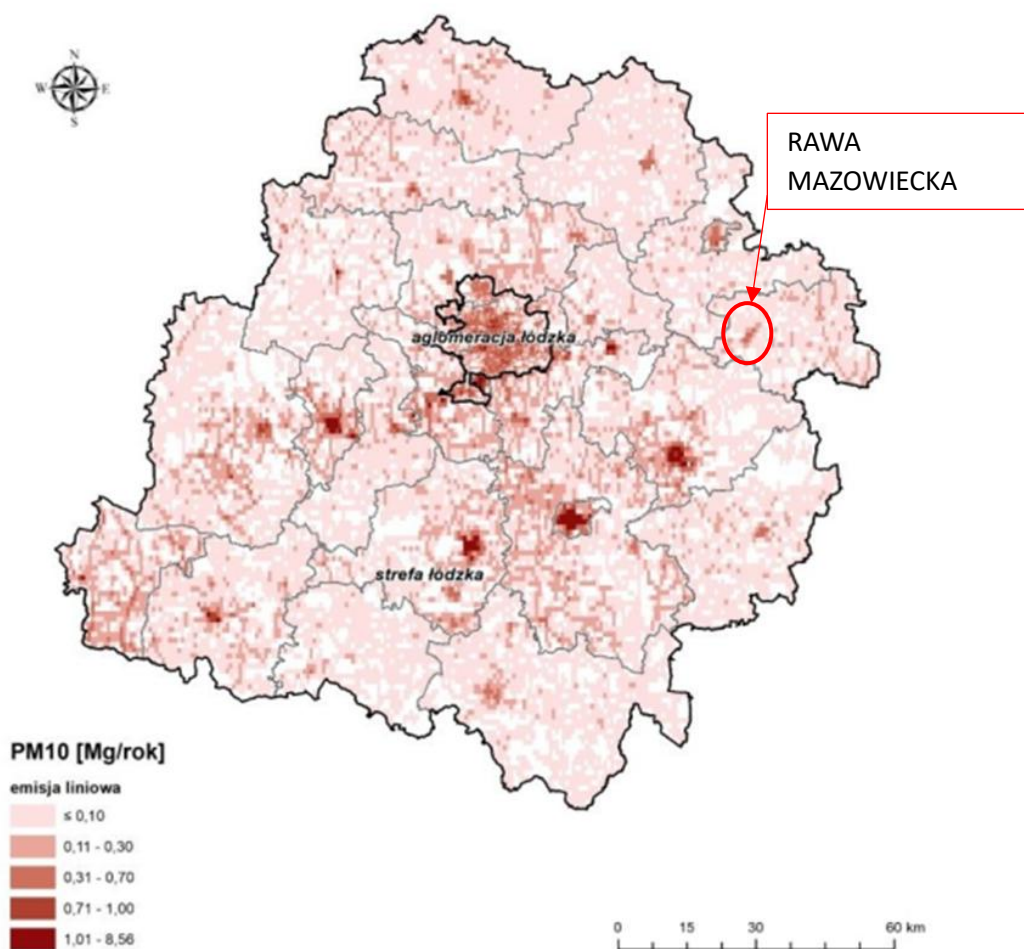
Rysunek 8 Sieć drogowa na terenie Rawy- przepustowość odcinków



Źródło: Opracowanie na podstawie danych statystycznych

Emisja punktowa związana jest przede wszystkim z emisją pochodzącą z indywidualnych źródeł grzewczych. Emisja jest proporcjonalna do wielkości ośrodka miejskiego oraz do dostępności sieci gazowej oraz ciepłowniczej w mieście. Jak przedstawiono w części opracowania dotyczącej metodyki, głównym powodem zanieczyszczania powietrza jest stosowanie paliw stałych w kotłach słabej jakości oraz w budynkach, które charakteryzują się niską efektywnością energetyczną.

Rysunek 9 Emisja punktowa na terenie województwa łódzkiego



Źródło: opracowanie na podstawie danych statystycznych

Jak widać na powyższej mapie, emisje zależne są wprost proporcjonalnie od gęstości zaludnienia oraz od typu budownictwa. W powiatach, w których występuje sieć ciepłownicza

i rozwinięta sieć gazowa emisje są stosunkowo mniejsze np. Łódź. Najgorsze rezultaty są w powiatach poza aglomeracją Łodzi.

Rysunek 10 Klasy zanieczyszczeń na terenie województwa łódzkiego.

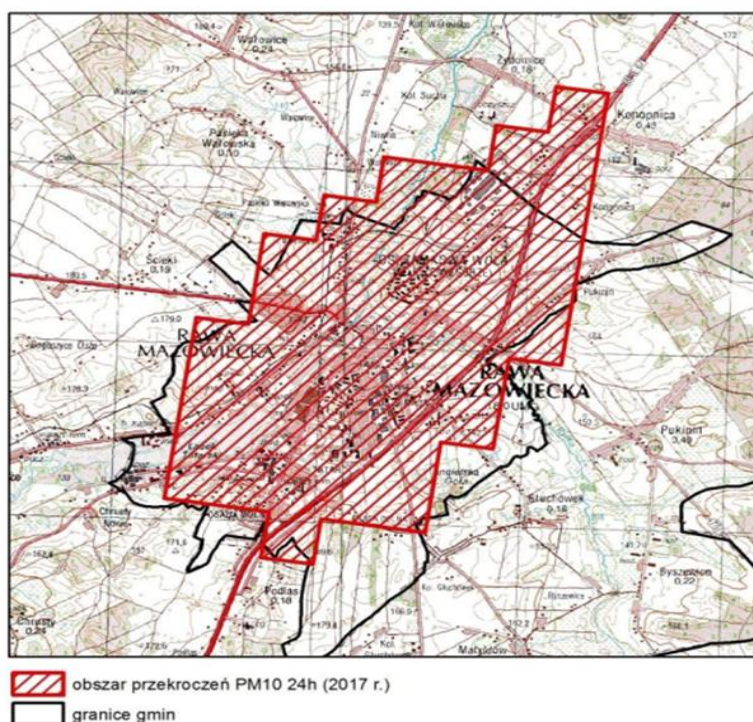
Lp.	Nazwa strefy	Kod strefy	Klasy strefy dla poszczególnych zanieczyszczeń - ochrona zdrowia ludzi											
			SO ₂	NO ₂	CO	C ₆ H ₆	O ₃	PM ₁₀	PM _{2,5}	Pb	As	Cd	Ni	BaP
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	Aglomeracja Łódzka	PL.1001	A	A	A	A	A	C	C	A	A	A	A	C
2	Strefa łódzka	PL.1002	A	A	A	A	C	C	C	A	A	A	A	C

Klasa A - brak przekroczenia poziomu dopuszczalnego

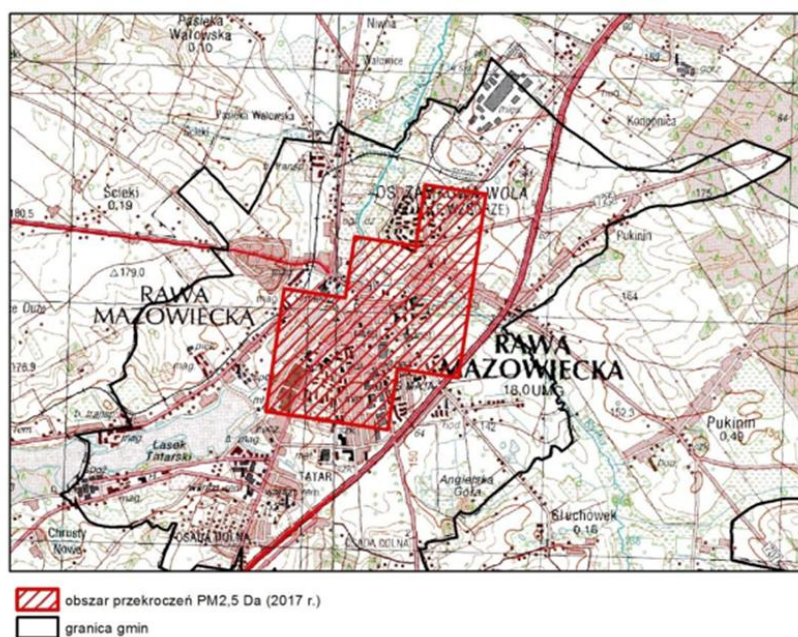
Klasy C - przekroczenie poziomu dopuszczalnego. Dla zanieczyszczenia PM 10 wartości graniczne (50 µg/m³ dla przekroczeń 24-godzinnych, 40 µg/m³ dla przekroczeń rocznych), dla BaP (1 ng/m³ rocznie), dla PM 2,5 (25 µg/m³ rocznie)

Jak wynika z powyższej tabeli bardziej narażona na zanieczyszczenia jest strefa poza aglomeracją łódzką. Szczególnie niebezpieczne dla zdrowia emisje pyłów PM 10 i PM 2,5 oraz BaP są głównym składnikiem smogu, który tworzy zjawisko niskiej emisji. Klasa C oznacza, że normy emisyjne nie są spełnione i zagrażają zdrowiu i życiu mieszkańców.

Rysunek 11 Obszar przekroczeń na terenie Rawy Mazowieckiej PM 10

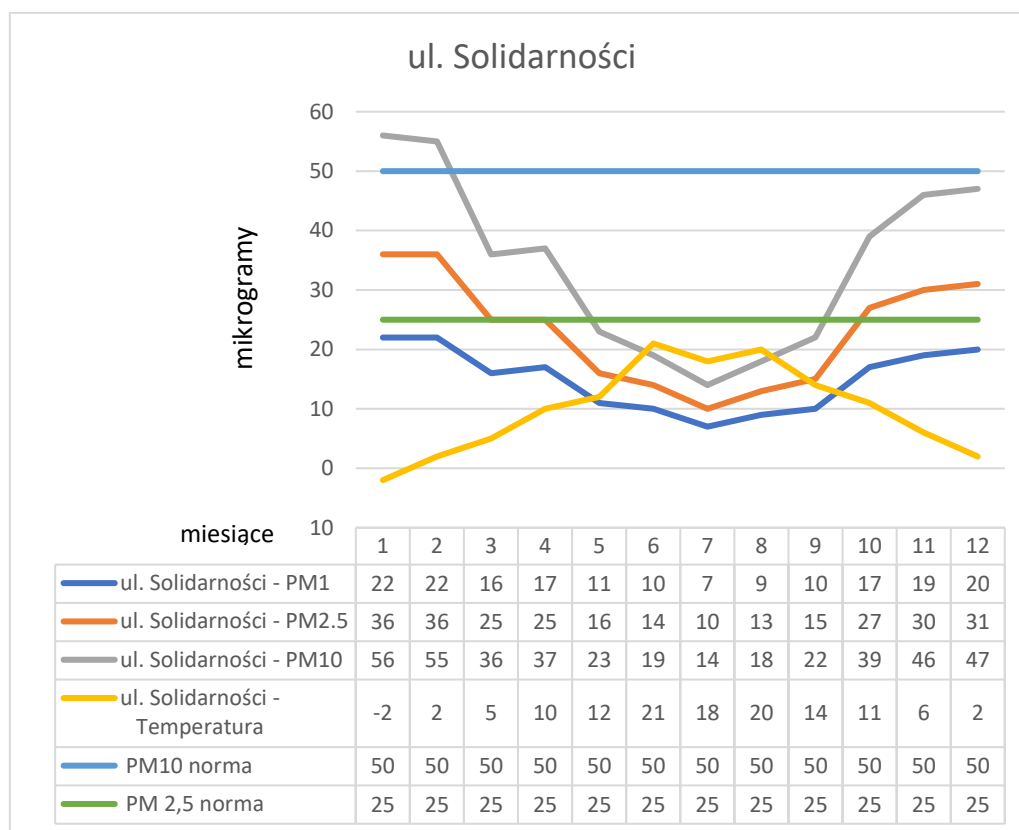


Rysunek 12 Obszar przekroczeń na terenie Rawy Mazowieckiej PM 2,5



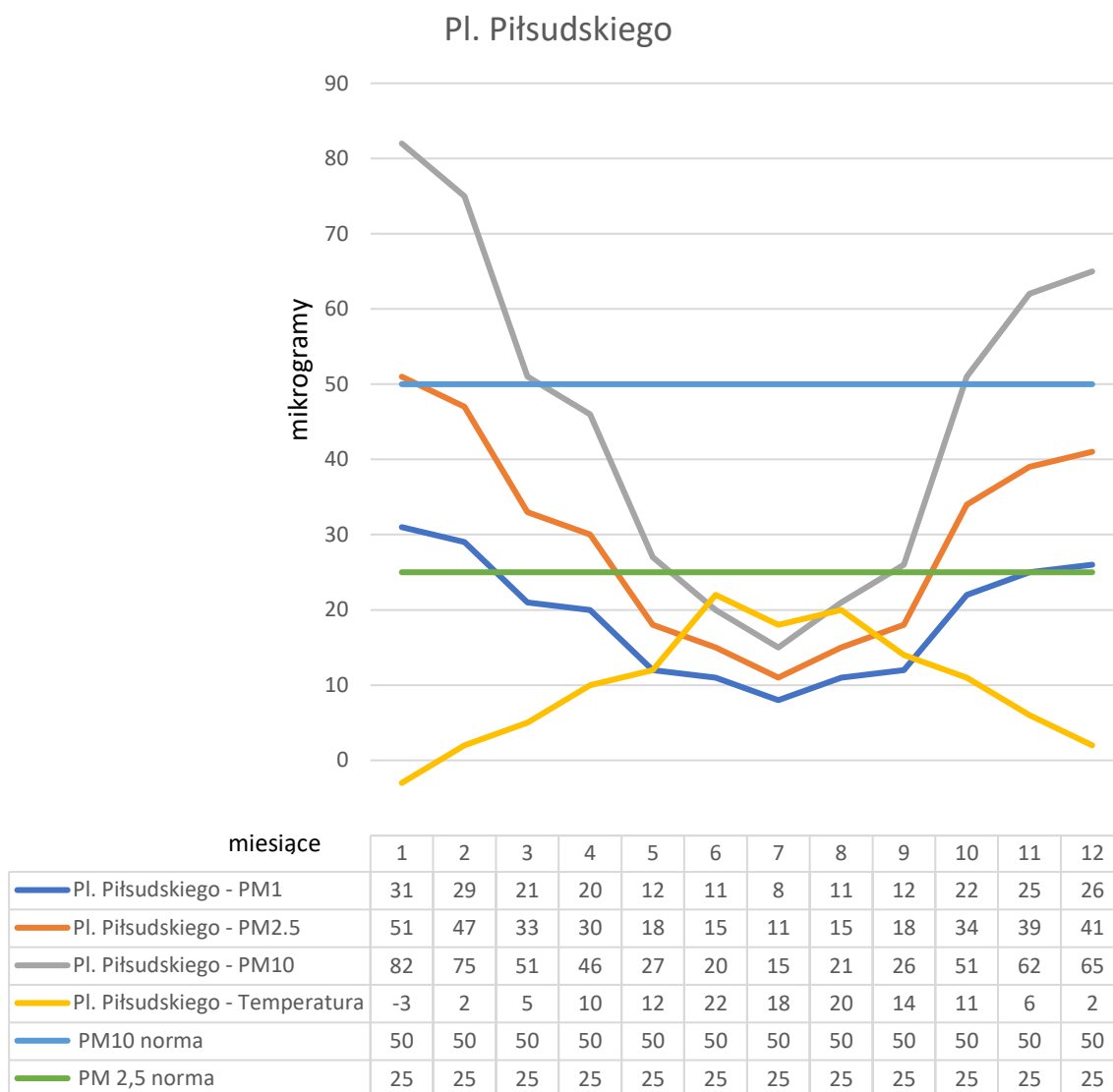
Przekroczenia PM 10 i PM 2,5 na powyższym rysunku korelują z danymi pozyskanymi z serwisu airy.eu. Na terenie Miasta istnieje 9 punktów pomiarowych. Poniżej przedstawiono wykresy średnich miesięcznych wskazań.

Rysunek 13 Wskazania zanieczyszczeń ul. Solidarności



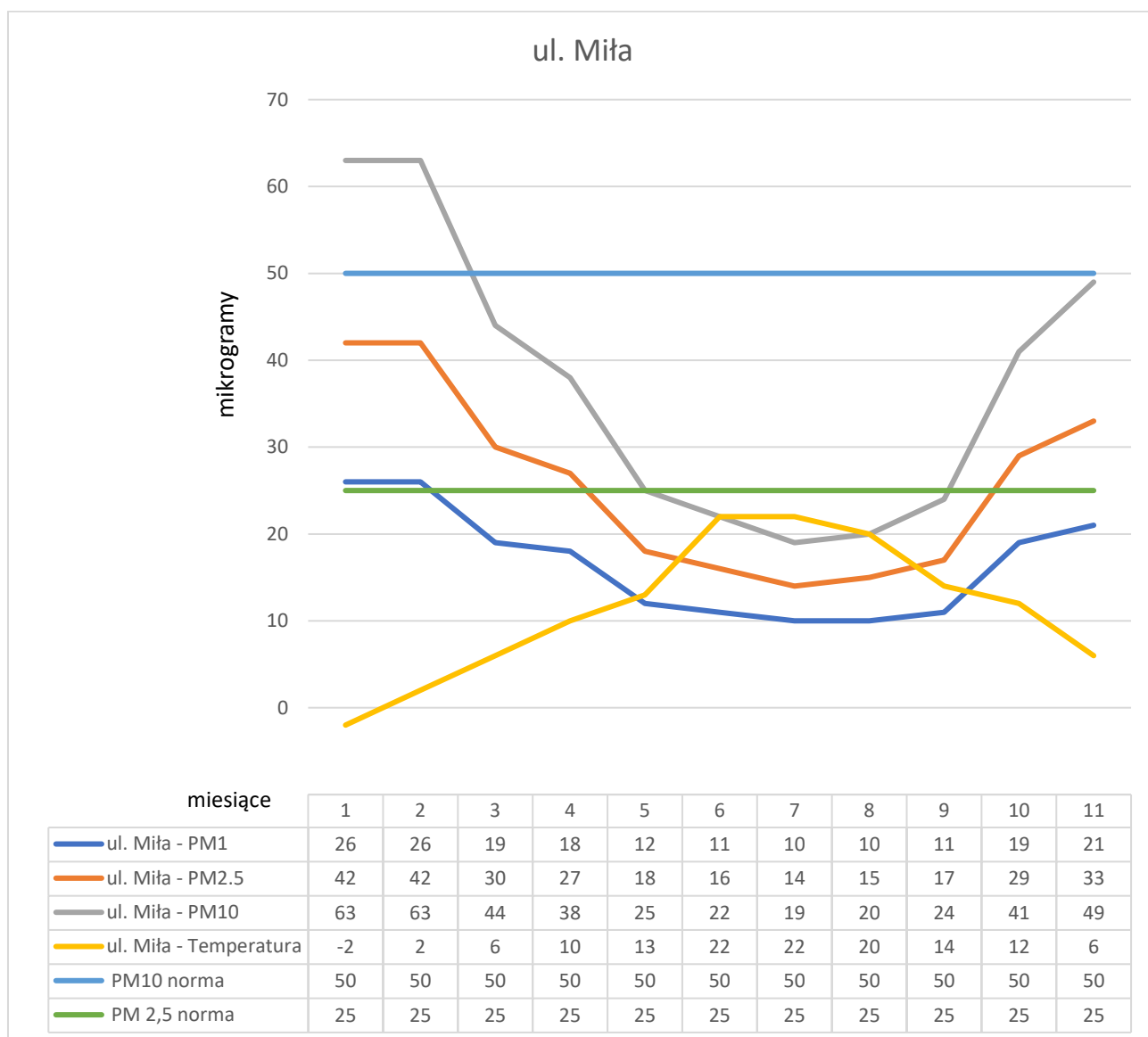
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych airy.eu

Rysunek 14 Wskazania zanieczyszczeń pl. Piłsudskiego



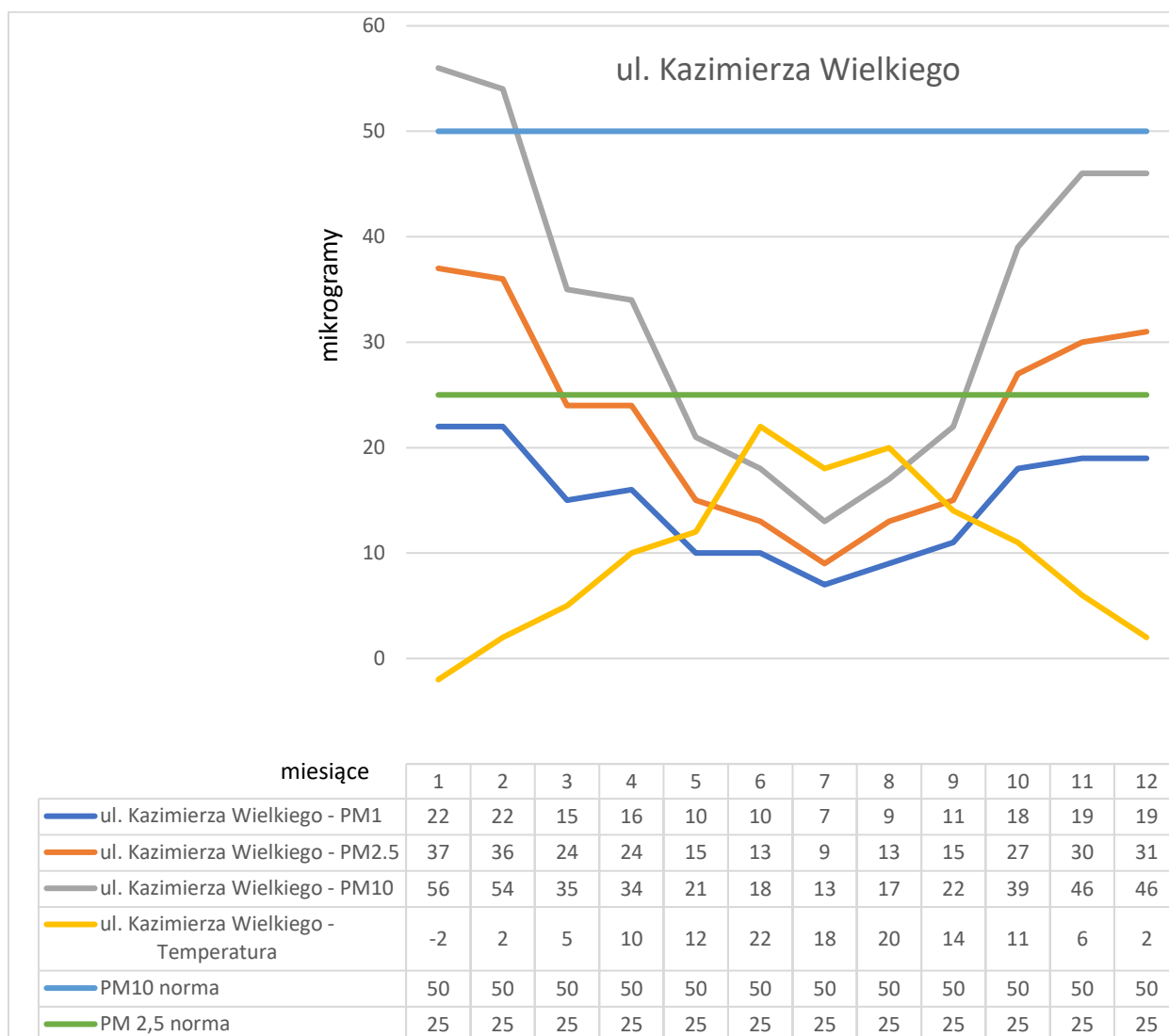
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych airly.eu

Rysunek 15 Wskazania zanieczyszczeń ul. Miła



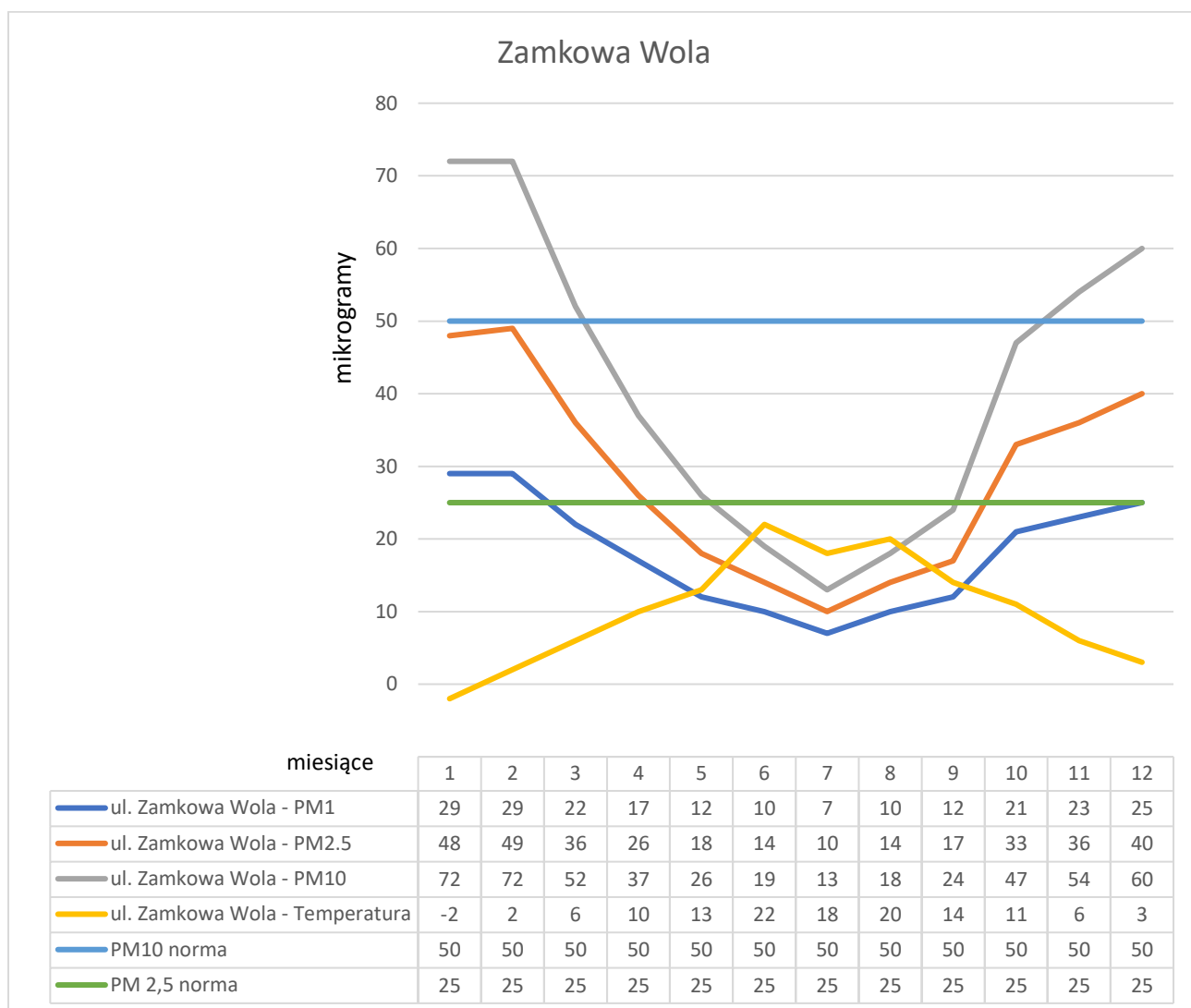
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych airly.eu
Dla ulicy Miłej brak odczytów za grudzień 2019 r.

Rysunek 16 Wskazania zanieczyszczeń ul. Kazimierza Wielkiego



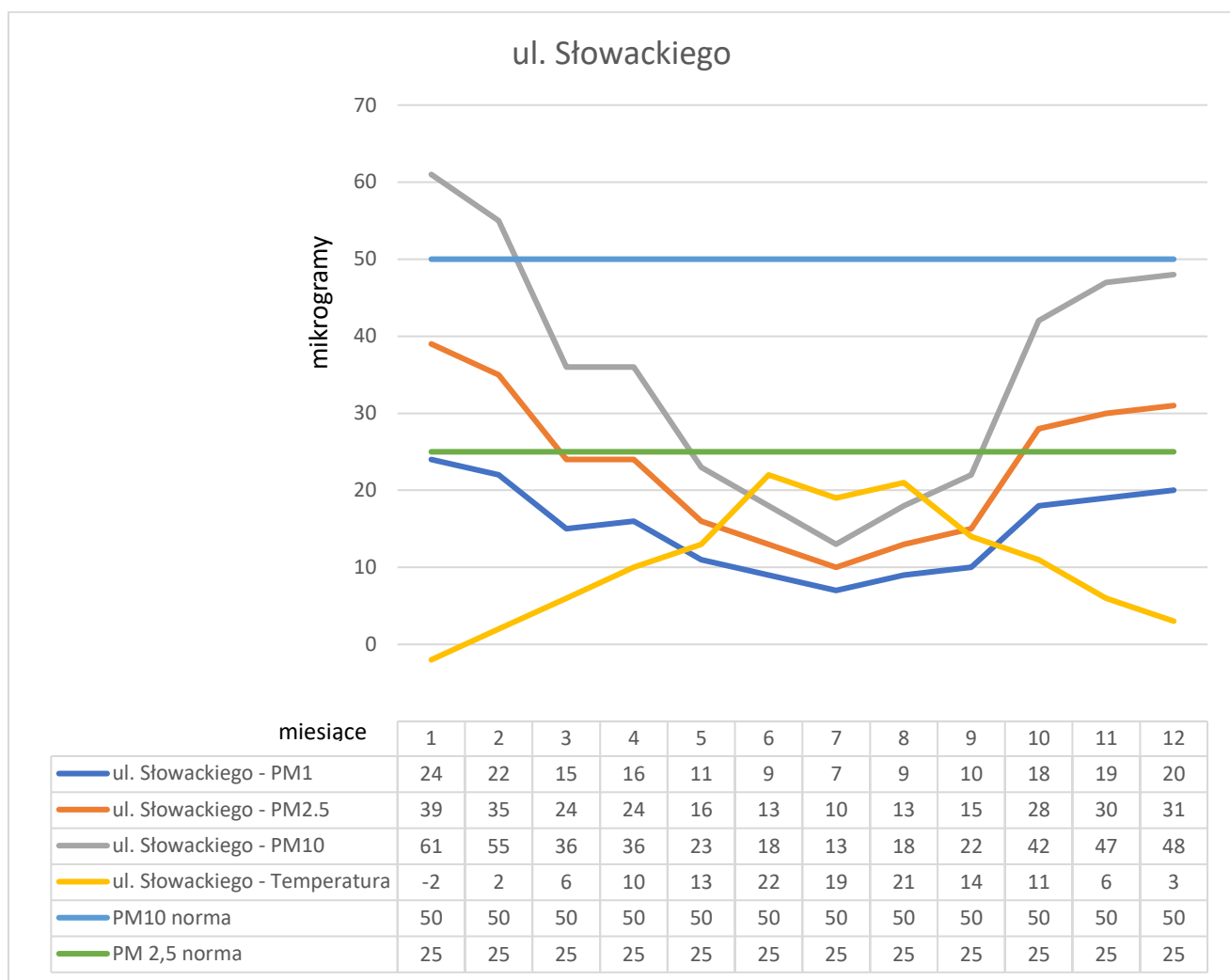
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych airly.eu

Rysunek 17 Wskazania zanieczyszczeń ul. Zamkowa Wola



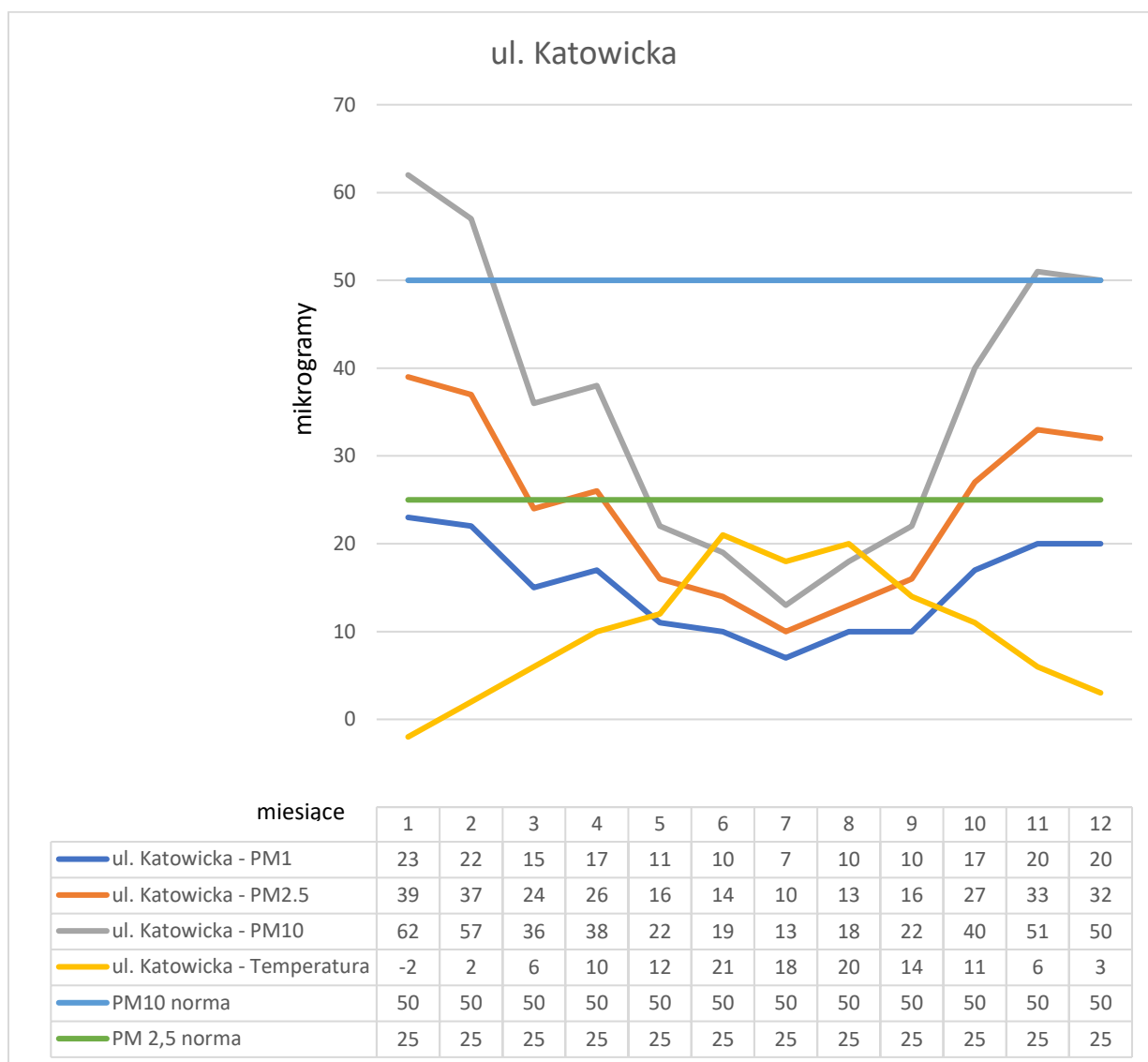
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych airy.eu

Rysunek 18 Wskazania zanieczyszczeń ul. Słowackiego



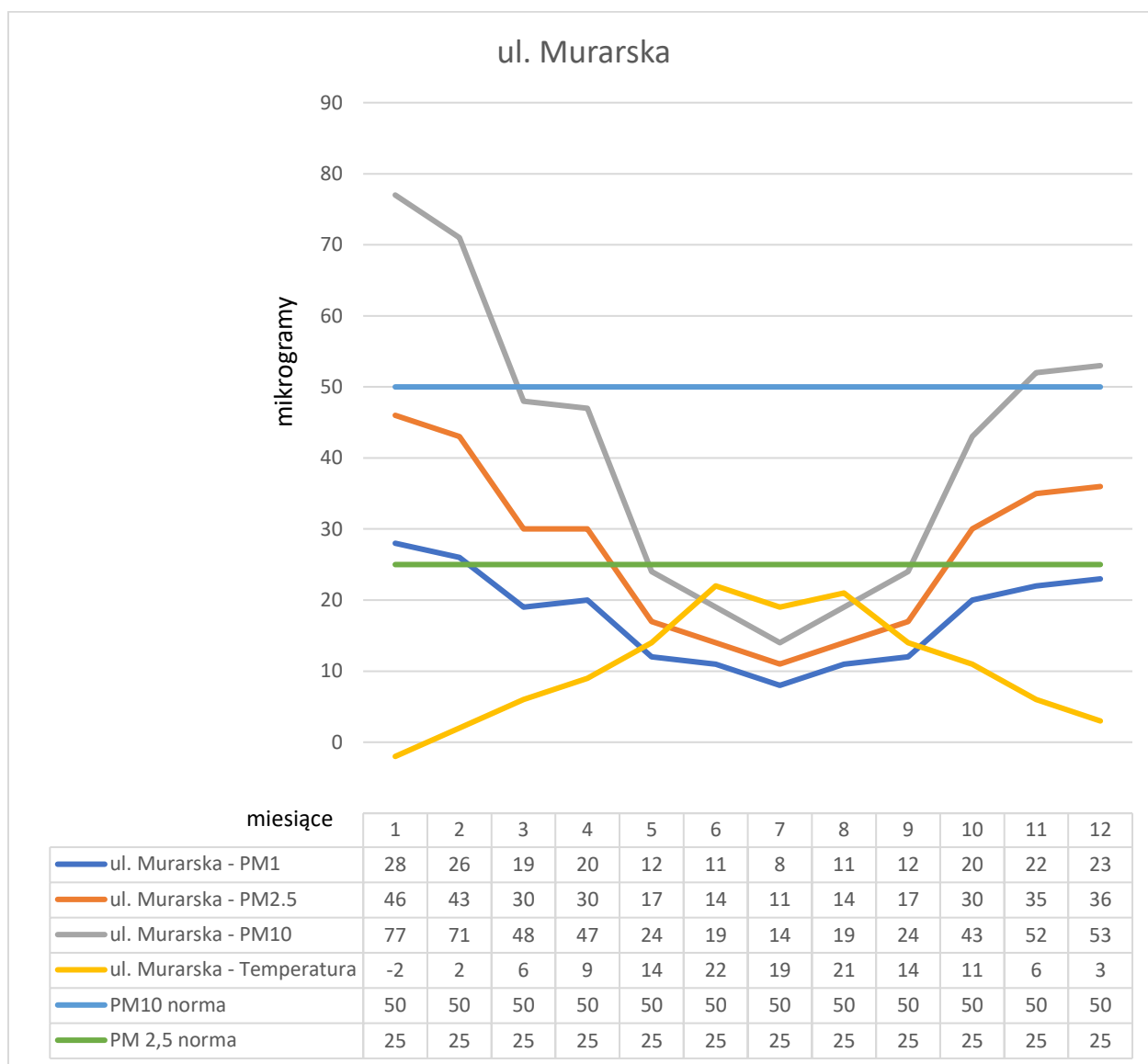
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych airy.eu

Rysunek 19 Wskazania zanieczyszczeń ul. Katowicka



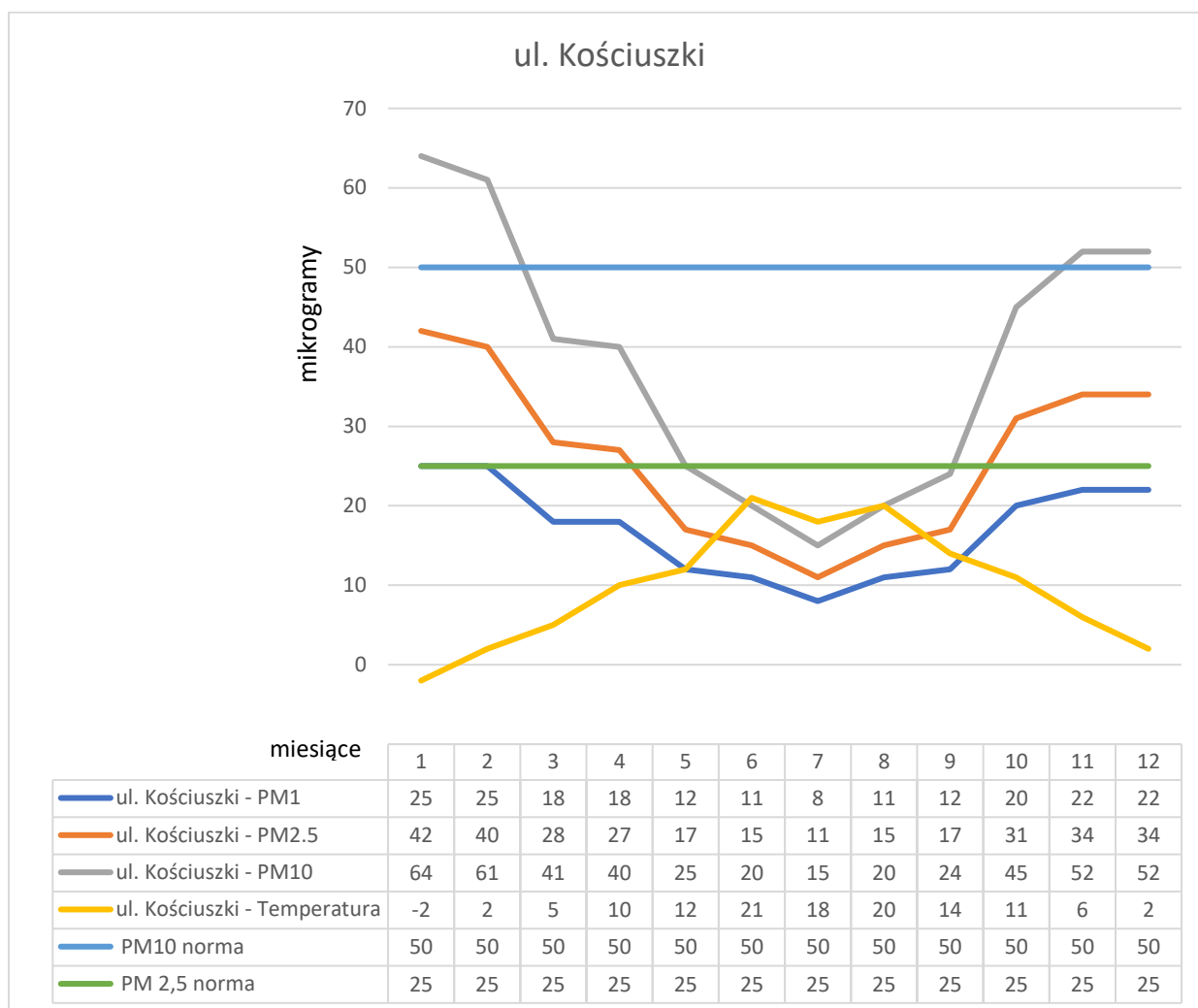
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych airly.eu

Rysunek 20 Wskazania zanieczyszczeń ul. Murarska



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych airly.eu

Rysunek 21 Wskazania zanieczyszczeń ul. Kościuszki



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych airy.eu

Z raportów zamieszczonych na stronie internetowej Głównego Inspektora Ochrony Środowiska (www.powietrze.gios.gov.pl) wynika, że kolejne lata przyniosły poprawę jakości powietrza na obszarze całego województwa łódzkiego, w tym Rawy Mazowieckiej. Rok 2024 były drugim rokiem w historii opracowywania Rocznych Ocen jakości Powietrza, w którym nie doszło do przekroczenia średniorocznego i średniodobowego dopuszczalnego poziomu PM10 w regionie łódzkim. W wypadku Rawy Mazowieckiej, w 2024 r., na podstawie obiektywnego szacowania wykonanego w oparciu o wyniki modelowania matematycznego jakości powietrza, nie odnotowano również przekroczeń stężeń średnich rocznych w odniesieniu do pyłu zawieszonego PM2,5 i B(a)P w pyłe zawieszonym PM10. Problemem pozostają dobowe stężenia pyłów, zwłaszcza w sezonie grzewczym.

2.3.1 EMISJE Z SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

Emisje z transportu zostały obliczone na podstawie ogólnopolskiego badania GUS pod nazwą „Opracowanie metodyki i oszacowanie kosztów zewnętrznych emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego ze środków transportu drogowego na poziomie kraju”. Metodologia obliczania emisji zawiera źródła emisji transportowej spowodowane pracą silnika w tym spalanie paliwa, oleju silnikowego, wycieki oleju czy zużycie klocków hamulcowych.³

2.3.2 EMISJE TRANSPORTU LOKALNEGO

Zgodnie z zaproponowanymi wskaźnikami obliczono emisję dla lokalnego transportu. Na podstawie danych z GUS oszacowano liczbę pojazdów zarejestrowanych na terenie Gminy Miejskiej Rawa Mazowiecka. Liczbę pojazdów na terenie powiatu zmniejszono proporcjonalnie do liczby mieszkańców. Aby obliczyć średni dobowy ruch pojazdów, który byłby porównywalny z podobnymi danymi dostarczonymi przez zarządców dróg o wyższych kategoriach posłużono się metodologią do obliczania modelu popytu. Obliczenia prowadzono zgodnie z założeniami dotyczącymi modeli ruchotwórczych dla miast małych i średnich (model opracowany przez Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej).

Tabela 12 Wskaźniki emisyjne pojazdów w kg związku na zarejestrowany pojazd

Rodzaj pojazdu	CH ₄	CO	CO ₂	N ₂ O	NO _x	PM _{2.5}	PM ₁₀	NM _{VOC}
Osobowe	0,1	9,6	2017,4	0,1	5,2	0,3	0,4	0,9
Lekkie dostawcze	0,1	10,8	4494	0,1	17,7	1,1	1,3	1,2
Ciężarowe	0,7	33,9	19425,9	0,8	130	3,5	4,2	4,9
Autokary	1,3	41,6	25483,1	0,8	176,4	3,9	4,5	5,5
Autobusy miejskie	8,3	225,6	85117,5	1,5	735,7	22,6	25,4	48,5
Motocykle	0,2	18,7	197,8	0	0,3	0,1	0,1	2,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych

3 GUS „Opracowanie metodyki i oszacowanie kosztów zewnętrznych emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego ze środków transportu drogowego na poziomie kraju” Szczecin 2018 r.

Tabela 13 Emisja roczna pojazdów na terenie Gminy Miasto Rawa Mazowiecka w kg związku na zarejestrowany pojazd

Rodzaj pojazdu	2018	CH4	CO	CO2	N2O	NOx	PM2.5	PM10
Osobowe	11465	1146,5	110064	23 129 491,00	1146,5	59618	3439,5	4586
Lekkie dostawcze	253	25,3	2732,4	1 136 982,00	25,3	4478,1	278,3	328,9
Ciężarowe	113	79,1	3830,7	2 195 126,70	90,4	14690	395,5	474,6
Autokary	42	54,6	1747,2	1 070 290,20	33,6	7408,8	163,8	189
Autobusy miejskie	1	8,3	225,6	85 117,50	1,5	735,7	22,6	25,4
Motocykle	2356	471,2	44057,2	466 016,80	0	706,8	235,6	235,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych

2.3.3 EMISJE SPOWODOWANE PRZEZ TRANZYT, DROGĘ S8 ORAZ DROGI WOJEWÓDZKIE

Na podstawie pomiaru ruchu przeprowadzonego przez GDDKiA na drogach powiatu rawskiego obliczono emisję spowodowaną przez transport ponadlokalny.

Tabela 14 Emisja roczna pojazdów na podstawie badania GPR 2015 przeprowadzonego przez drogi wojewódzkie

Droga Wojewódzka 707, 725, 726	Średnia liczba pojazdów	CH4	CO	CO2	N2O	NOx	PM2.5	PM10	NMVOC
SDRR poj/dobę	5019								
Motocykle	16	19,78	1898,88	399041,7	19,78	1028,56	59,34	79,12	178,02
osobowe	3179	317,95	30523,2	6414323	317,95	16533,4	953,85	1271,8	2861,55
dostawcze	756	75,6	8164,8	3397464	75,6	13381,2	831,6	982,8	907,2
ciężarowe bez przyczepy	265	185,85	9000,45	5157576	212,4	34515	929,25	1115,1	1300,95
ciężarowe z przyczepą	759	531,65	25747,05	14753971	607,6	98735	2658,25	3189,9	3721,55
autobusy	32	42,25	1352	828200,8	26	5733	126,75	146,25	178,75

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych

Tabela 15 Emisja roczna pojazdów na podstawie badania GPR2015 przeprowadzonego przez GDDKiA

S8	Średnia liczba pojazdów na terenie Gminy	CH4	CO	CO2	N2O	NOx	PM2.5	PM10	NMVOC
SDRR poj./dobę	26779								
Motocykle	55	11	1028,5	10879	0	16,5	5,5	5,5	154
osobowe	16312	1631,167	156592	32907156	1631,167	84820,67	4893,5	6524,667	14680,5
dostawcze	2558	255,8333	27630	11497150	255,8333	45282,5	2814,167	3325,833	3070
ciężarowe bez przyczepy	932	652,1667	31583,5	18098464	745,3333	121116,7	3260,833	3913	4565,167
ciężarowe z przyczepą	6767	4737,133	229412,6	131000000	5413,867	879753,3	23685,67	28422,8	33159,93
autobusy	155	201,5	6448	3949881	124	27342	604,5	697,5	852,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych

2.3.4 PODSUMOWANIE EMISJI Z TRANSPORTU

W poniższej tabeli zestawiono emisję z transportu na terenie Gminy Miasto Rawa Mazowiecka

Tabela 16 Niska emisja na terenie Gminy Miasto Rawa Mazowiecka

Droga	l poj.	CH4	CO	CO2	N2O	NOx	PM2.5	PM10	NMVOC
województwa	5019	1,17	76,69	30950,58	1,26	169,93	5,56	6,78	9,15
krajowa S8	26779	7,49	452,69	197463,53	8,17	1158,33	35,26	42,89	56,48
Ruch lokalny	l poj.	CH4	CO	CO2	N2O	NOx	PM2.5	PM10	NMVOC
pojazdy zarejestrowane	16248	1,79	162,66	28083,02	1,3	87,64	4,54	5,84	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych

2.4 PLANOWANY EFEKT EKOLOGICZNY ZWIĄZANY Z WDRAŻANIEM STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI

Celem wdrożenia strategii, składającej się zarówno z działań infrastrukturalnych jak i działań informacyjno-promocyjnych, jest poprawa stanu jakości powietrza w Rawie Mazowieckiej osiągnięta dzięki zmniejszonej emisyjności komunikacyjnej, częstszemu wybieraniu alternatywnych środków transportu przez mieszkańców Rawy Mazowieckiej oraz przez współpracę z przedsiębiorcami w zakresie wdrażania elektromobilności.

Podejmowane działania pozwolą docelowo na:

- obniżenie zawartości CO₂ w powietrzu o około 3672,38 Mg CO₂/rok,
- redukcję emisji pyłów PM₁₀ i PM_{2,5} o około 5% w stosunku do emisji pochodzącej z szeroko pojętego przemieszczania się mieszkańców,
- wykorzystanie energii odnawialnej. Osiągnięcie celów strategicznych strategii pozwoli na zwiększenie udziału energii odnawialnej w stosunku do całości energii elektrycznej.

Zmiana nawyków komunikacyjnych mieszkańców Miasta Rawa Mazowiecka, a co za tym idzie częstsze wybieranie komunikacji zbiorowej lub transportu bezemisyjnego powodować będzie zmniejszenie hałasu komunikacyjnego, co wpłynie korzystnie na zdrowie i samopoczucie mieszkańców miasta.

Działania te były zgodne z unijnym dokumentem strategicznym „Europa 2020” oraz są zgodne z Europejskim Zielonym Ładem. W obszarze zmian klimatu/energii ten ostatni dokument zakłada m.in. ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 55% w 2030 r. w stosunku do poziomu z 1990 r. Wskutek realizacji zaplanowanych działań na terenie gminy możliwe będzie uzyskanie odpowiedniej wielkości efektu ekologicznego.

Głównym obszarem, na którym w szczególności koncentrować się będą działania zawarte w strategii, jest obniżenie zawartości CO₂ w powietrzu. Ograniczenie emisji tych związków wpisuje się w ramy Europejskiego Zielonego Ładu oraz będzie pozytywnie oddziaływać na strefę środowiskową, społeczną oraz zdrowotną.

2.5 MONITORING JAKOŚCI POWIETRZA

System oceny jakości powietrza funkcjonuje na podstawie art. 85 – 95 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Monitoring stanu powietrza wykonywany jest w celu zmierzenia, gromadzenia i analizy danych o stężeniach szkodliwych substancji

występujących w powietrzu. W oparciu o zebrane dane wykonuje się ocenę jakości powietrza z uwagi na ochronę zdrowia ludzi.

Miasto Rawa Mazowiecka monitoruje stan jakości powietrza w oparciu o dane Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska oraz dane firmy Airly.eu. Strona internetowa Urzędu Miasta w Rawie Mazowieckiej pozwala każdemu zainteresowanemu na bieżące śledzenie poziomu występowania zanieczyszczeń za pomocą wyników pomiarów jakości powietrza Airly.eu

Działania zawarte w Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka koncentrować się będą na ograniczeniu występowania niskiej emisji, a co za tym idzie prowadzić będą do poprawy jakości powietrza. Efekty wdrażanej strategii oceniane będą na podstawie analizy raportów o stanie powietrza Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska, a także na podstawie danych będących w posiadaniu merytorycznego wydziału urzędu miasta. Na stronie internetowej Urzędu Miasta Rawa Mazowiecka dostępna jest ponadto aplikacja airly, dzięki której możliwy jest bieżący monitoring jakości powietrza prowadzony w oparciu o odczyty z czujników zamontowanych na terenie miasta Rawa Mazowiecka. Raz w roku sporządza się raport z realizacji strategii rozwoju elektromobilności, z uwzględnieniem powyższych analiz oraz działań służących do osiągnięcia celów wynikających ze strategii rozwoju elektromobilności.

3. STAN OBECNY SYSTEMU KOMUNIKACYJNEGO W RAWIE MAZOWIECKIEJ

3.1 STRUKTURA ORGANIZACYJNA

System komunikacji miejskiej na terenie Miasta Rawa Mazowiecka był wprowadzony na zasadzie pilotażu. W tej fazie wprowadzania miejskiego transportu publicznego nie wydzielono odrębnej struktury zarządzającej systemem organizacyjnym komunikacji miejskiej. Organizację transportu komunikacji miejskiej powierzono spółce miejskiej ZGO Aquarium sp. z o. o. Operatorem systemu transportu była firma zewnętrzna wyłoniona w formie przetargu nieograniczonego. Od maja 2020 roku organizatorem komunikacji miejskiej jest Miasto Rawa Mazowiecka. Operatorem pozostała firma zewnętrzna.

3.2 TRANSPORT PUBLICZNY I KOMUNALNY

Pilotażowy program komunikacji miejskiej w Rawie Mazowieckiej rozpoczął się w 2016 roku. Początkowo obejmował on tylko jedną trasę rozmieszczoną w granicach administracyjnych miasta. Ze względu na duże zainteresowanie mieszkańców miejskimi usługami

transportowymi w kolejnych latach postanowiono o rozszerzeniu pierwotnej trasy o kolejne przystanki oraz o uruchomieniu kolejnej linii autobusowej.

Aktualnie miejski transport publiczny obejmuje dwie trasy:

- Linia I – kursująca we wszystkie dni tygodnia – od poniedziałku do piątku zgodnie ze standardowym rozkładem, a w soboty, niedziele i dni świąteczne zgodnie z rozkładem świątecznym. Autobus tej linii kursuje po głównych arteriach miasta obejmując swoim zasięgiem większość punktów generujących duży ruch mieszkańców, w tym m.in. Urząd Miasta w Rawie Mazowieckiej. Autobusy na trasie Linii I kursują w częstotliwości 12 kursów dziennie w każdym z kierunków, w tym w dni powszednie 5 kursów po rozszerzonej trasie oraz 7 kursów dziennie po trasie standardowej, a w sobotę, niedzielę i święta - 8 kursów, w tym 5 po rozszerzonej trasie. Linia I rozszerzona została o dodatkowe przystanki przebiegające po zmienionej trasie obejmującej dodatkowe skupiska mieszkańców. Trasa Linii I obejmuje 18 przystanków w dni powszednie oraz 22 przystanków w soboty, niedziele i święta. Przejazd na całej długości trasy jest bezpłatny.
- Linia II – duże zainteresowanie komunikacją miejską przyczyniło się do powstania kolejnej linii autobusowej w granicach administracyjnych miasta. Trasa linii II częściowo pokrywa się z trasą linii I, jednakże jej przebieg w pozostałych częściach obejmuje inne duże skupiska mieszkańców Rawy Mazowieckiej. Trasa Linii II obejmuje 16 przystanków. Funkcjonuje tylko w dni robocze w ilości 5 kursów dziennie.

Oprócz transportu miejskiego na obszarze administracyjnym miasta oferowane są usługi transportowe innych przedsiębiorstw i spółek. Większość usług skupia się na regionalnym przewozie osób, przy czym Rawa Mazowiecka jest punktem docelowym lub punktem startowym dla tras przebiegających przez okoliczne miejscowości. Ponadto, przez Rawę Mazowiecką przebiegają trasy komunikacji zbiorowej, na których przystanki w Rawie Mazowieckiej są jednymi z wielu na trasie docelowej. Przedsiębiorstwami, które świadczą usługi transportowe na terenie Miasta Rawa Mazowiecka są przede wszystkim:

- PKS Tomaszów Mazowiecki Sp. z o.o. ul. Dworcowa 6, 97-200 Tomaszów Mazowiecki,
- PKS Skierniewice Sp. z o.o. ul. Jana III Sobieskiego 79, 96-100 Skierniewice,
- EURO-BUS Ł.Kłab, S.Kłab sp. j. Jasienin Mały 26, 95-047 Jeżów,
- PKS Łódź Sp. z o.o. ul. Smutna 28, 91-729 Łódź,
- Usługi Transportowe Robert Nagórka ul. Krakowska 14/12, 96-200 Rawa Mazowiecka.

Ponadto, według danych (stan na 31.01.2025 r.) posiadanych przez Urząd Miasta Rawa Mazowiecka, 16 przedsiębiorców posiada licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką na terenie miasta Rawa Mazowiecka.

Ważnym elementem komunikacyjnym na mapie Rawy Mazowieckiej jest układ dróg rowerowych. Sprawny system rowerowy, oprócz walorów rekreacyjnych i turystycznych, zapewnia także sprawne poruszanie się mieszkańców w ramach przemieszczania się do miejsc pracy lub nauki. Mając na względzie zmieniające się trendy komunikacyjne, zaangażowanie mieszkańców w ograniczanie niskiej emisji, a także duże zapotrzebowanie na infrastrukturę rowerową, sukcesywnie tworzona jest sieć dróg rowerowych. Wybudowana przed laty ścieżka rowerowa okalająca zalew Tatar prowadzi dalej wzdłuż rzeki Rawki do zabytkowego parku miejskiego. W 2020 roku wybudowano kolejny odcinek ścieżki, który połączył park (wyjście przy ulicy Łowickiej) z ulicą Jerozolimską przy osiedlu Zamkowa Wola i wybudowanym tam w roku 2014-2015 kolejnym odcinkiem ścieżki pieszo-rowerowej, który prowadzi wzdłuż ulicy Mszczonowskiej do granic miasta (w kierunku wsi Konopnica). W ten sposób miasto zyskało liczące około 4,5 km bezpieczne połączenie rowerowe dwóch krańców miasta, biegnące również przez historyczne centrum Rawy. Kolejne odcinki ścieżki pieszo-rowerowej znajdują się pomiędzy ulicami: Reymonta i Zamkowa Wola w ciągu ulicy Targowej oraz od ronda Jana Pawła II do ulicy Wyzwolenia. Pomimo budowy kolejnych elementów infrastruktury rowerowej, sieć dróg rowerowych nadal nie jest wystarczająca i nie stanowi spójnej całości, co wymieniane jest wśród mieszkańców jako czynnik zniechęcający do wyboru roweru jako środka transportu alternatywnego do pojazdów spalinowych.

Miasto Rawa Mazowiecka, a także spółki podległe Miastu Rawa Mazowiecka, nie posiadają obecnie pojazdów transportu publicznego. Zadania operacyjne w ramach komunikacji miejskiej zapewniane są przez firmy zewnętrzne wybrane w trybie bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie miasta Rawa Mazowiecka na podstawie regulacji wynikających z przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, na jasnych, przejrzystych i nie-dyskryminujących zasadach. Pojazdy wykorzystywane w ramach komunikacji miejskiej stanowią własność operatora.

Miasto Rawa Mazowiecka oraz spółki podległe Miastu Rawa Mazowiecka w ramach zadań komunalnych posiadają pojazdy zarówno napędzane paliwami tradycyjnymi, jak i paliwami alternatywnymi. Część zadań wykonywanych w ramach prac komunalnych, takich jak m.in. dbanie o miejską zielen, prace przy zapewnieniu przejezdności dróg zimą itp. powierzanych jest w drodze przetargów firmom zewnętrznym. Pojazdami posiadanymi przez Miasto Rawa Mazowiecka są pojazdy służbowe Urzędu Miasta Rawa Mazowiecka.

Posiadane auta cechują się częściowo dużym stopniem zużycia oraz niedostosowaniem technologicznym do obecnych trendów. Jedynie Toyota Camry posiada silnik hybrydowy. W skład posiadanej floty wchodzi obecnie:

- Bus VW Transporter - rok produkcji: 2005, ilość miejsc: 9, spalanie paliwa na 100 km: 13 l.
- Fiat Ducato - rok produkcji: 2013; ilość miejsc: 5, spalanie paliwa na 100 km: 14 l.
- Toyota Camry - rok produkcji 2019, 5 miejsc, zużycie średnie paliwa ok. 7 l/100 km
- Toyota Proace City Verso (użytkowana przez Straż Miejską) - rok produkcji: 2022; ilość miejsc: 5, spalanie paliwa na 100 km: 10 l.

Pojazdy posiadane przez Urząd Miasta w Rawie Mazowieckiej napędzane są w większości paliwami tradycyjnymi. Zużycie paliwa przez te pojazdy w roku 2024 wyniosło 5 233,72 litra. Miasto Rawa Mazowiecka rozpoczęło inwestycje w pojazdy wykorzystujące alternatywne źródła napędu, kupując samochód z napędem hybrydowym (Toyota Camry).

3.3 TRANSPORT PRYWATNY

Komunikacja w zakresie transportu prywatnego opiera się o układ drogowy, którego głównym szlakiem drogowym jest droga ekspresowa S8 oraz droga krajowa 72. Drogi powiatowe w obrębie administracyjnym miasta mają długość 7,125 km. Drogi gminne mają łącznie 46,35 km. Szkielet drogowy w mieście opiera się o ulice: 1-go Maja, Kolejowa, Jeżowska, Kościuszki, Tomaszowska, Katowicka, Zamkowa Wola, Krakowska. Badania ruchu drogowego wskazują na systematyczne zwiększanie się ruchu drogowego w mieście. Natężenie ruchu drogowego, szczególnie w przypadku pojazdów spalinowych, jest jednym ze źródeł niskiej emisji. Szczególnie wysokie natężenie ruchu drogowego na ulicach Rawy Mazowieckiej następuje głównie w godzinach porannych, a następnie w godzinach popołudniowych. Badania ankietowe wśród mieszkańców Rawy Mazowieckiej pokazały, iż zdecydowana większość wskazuje samochód jako główny środek transportu do codziennego przemieszczania się (np. z domu do pracy, miejsca nauki). Na samochód wskazało 73,9% ankietowanych osób. Jest to istotne także ze względu na to, że najliczniejszą grupą ankietowanych są osoby, które w trakcie przemieszczania się do miejsca pracy, nauki pokonują od 0 do 5 kilometrów (odsetek osób, które wybrały tę odpowiedź wynosił 43,5%).

Mapa 1 Średnie natężenie ruchu w Rawie Mazowieckiej o godzinie 16.00



Źródło: *googlemaps.com*

POJAZDY O NAPĘDZIE SPALINOWYM

Pojazdy o napędzie spalinowym stanowią zdecydowaną większość wśród aut zarejestrowanych na terenie powiatu rawskiego przez mieszkańców i przedsiębiorców. Także pojazdy posiadane przez Urząd Miasta Rawa Mazowiecka cechują się napędem spalinowym i hybrydowym. Ilość pojazdów o napędzie spalinowym rejestrowanych na terenie Miasta Rawa Mazowiecka systematycznie wzrasta, co ma także przełożenie na zwiększony ruch drogowy w obrębie miasta, a także na pogarszanie się stanu powietrza. Poniższa tabela obrazuje wzrostową tendencję liczby zarejestrowanych aut o napędzie spalinowym.

Liczba pojazdów o napędzie spalinowym przyjmuje tendencję wzrostową w każdej z kategorii, oprócz autobusów. Zwiększona liczba pojazdów zwiększa także niską emisję, która występuje w związku z przemieszczaniem się pojazdami spalinowymi.

Tabela 17 Ilość pojazdów o napędzie wyłącznie spalinowym zarejestrowanych w powiecie rawskim

Rok	2015	2017	2019
Autobus	103	76	79
Ciągnik rolniczy	1 606	1 718	1 839
Ciągnik samochodowy	384	458	527
Motocykl	1 050	1 118	1 265
Motorower	817	859	911
Samochód inny	32	47	60
Samochód ciężarowy	2 585	2 770	3 015
Samochód osobowy	11 182	12 271	13 821
Samochód sanitarny	10	10	10
Samochód specjalny	123	140	159

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców prowadzonej przez Ministerstwo Cyfryzacji

POJAZDY NAPĘDZANE GAZEM ZIEMNYM LUB INNYMI BIOPALIWAMI

Liczba pojazdów napędzanych gazem i innymi biopaliwami na terenie powiatu rawskiego wzrasta, jednakże mimo wzrostowej tendencji udział pojazdów o napędzie wykorzystującym gaz ziemny lub inne biopaliwa jest niższy niż w innych regionach województwa łódzkiego. Do grupy pozostałych biopaliw należą: biogaz, który można wykorzystać do zastąpienia gazu ziemnego, olej roślinny surowy i przetworzony (biodiesel), alkohole – metanol, etanol, butanol i propanol.

Tabela 18 Ilość pojazdów napędzanych gazem ziemnym lub innymi biopaliwami (w tym jako napęd alternatywny) zarejestrowanych w powiecie rawskim

Rok	2015	2017	2019
Samochód ciężarowy (gaz ziemny lub biopaliwa jako napęd alternatywny)	135	137	144
Samochód osobowy (gaz ziemny lub biopaliwa jako napęd alternatywny)	2313	2488	2687
samochód osobowy (biopaliwa)	1	1	1
samochód specjalny (gaz ziemny lub biopaliwa jako napęd alternatywny)	0	0	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców prowadzonej przez Ministerstwo Cyfryzacji

Na terenie powiatu rawskiego jedynymi pojazdami napędzanymi gazem ziemnym lub innymi biopaliwami były samochody ciężarowe oraz samochody osobowe. Dynamika wzrostu liczby tych pojazdów jest podobna do dynamiki pojazdów o napędzie spalinowym.

POJAZDY O NAPĘDZIE ELEKTRYCZNYM

Pojazdy o napędzie elektrycznym cieszą się coraz większą popularnością wśród kierowców. Na terenie powiatu rawskiego występowanie pojazdów elektrycznych jest nadal marginalne. Brak odpowiedniej infrastruktury dostosowanej do specyficznych wymagań aut elektrycznych i konieczność ich ładowania jest czynnikiem wpływającym na mniejsze zainteresowanie pojazdami elektrycznymi wśród mieszkańców Rawy Mazowieckiej i powiatu rawskiego.

Tabela 19 Liczba pojazdów elektrycznych (w tym jako napęd alternatywny) zarejestrowanych w powiecie rawskim

Rok	2015	2017	2019
Samochód inny	0	0	1
Samochód ciężarowy	0	0	1
samochód osobowy	0	2	7
Samochód osobowy (napęd elektryczny jak napęd alternatywny)	2	6	15

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców prowadzonej przez Ministerstwo Cyfryzacji

Coraz większa dostępność pojazdów o napędzie elektrycznym, a także programów wspierających osoby zainteresowane kupnem pojazdu elektrycznego, spowodują wielokrotnie nie ilości pojazdów elektrycznych na terenie powiatu rawskiego. Brak odpowiedniej infrastruktury ładowania zniechęca jednak potencjalnych nabywców do zakupu pojazdów elektrycznych.

OGÓLNODOSTĘPNA PUBLICZNA INFRASTRUKTURA ŁADOWANIA

Pojawienie się w transporcie pojazdów napędzanych energią elektryczną niesie za sobą konieczność powstawania w przestrzeni miast infrastruktury pozwalającej na ładowanie tychże pojazdów w strefach publicznych. Obecny rozwój infrastruktury jest zróżnicowany w zależności od lokalizacji. Skupiska punktów do ładowania występują w największych miastach lub też przy obiektach hotelowych. Obecnie, wg aplikacji i strony internetowej PlugShare, na terenie Miasta Rawa Mazowiecka działa stacja ładowania pojazdów elektrycznych zlokalizowana na stacji paliw ORLEN przy ul. Katowickiej 3 oraz na parkingu przy ul. Targowej 4/6. Zwiększenie ilości pojazdów elektrycznych, ich ciągły rozwój, a także większe zainteresowanie mieszkańców zakupem pojazdów elektrycznych wiąże się ze zwiększeniem zapotrzebowania na usługi oferowane przez infrastrukturę ładowania pojazdów elektrycznych. Obecność punktów ładowania pojazdów elektrycznych – nie tylko aut, ale także m.in. rowerów elektrycznych, hulajnóg elektrycznych czy też skuterów, powodować będzie zwiększenie zainteresowania nabyciem pojazdu elektrycznego przez mieszkańców Rawy Mazowieckiej.

3.4 ISTNIEJĄCY SYSTEM ZARZĄDZANIA

System zarządzania drogami na terenie Miasta Rawa Mazowiecka odbywa się na wielu szczeblach. Drogi, w zależności od kategorii, zarządzane są przez Burmistrza Miasta Rawa Mazowiecka w zakresie dróg gminnych oraz, na podstawie porozumienia z Zarządem Powiatu Rawskiego, dróg powiatowych w granicach administracyjnych miasta. Drogami o kategorii wojewódzkiej zarządza Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi, natomiast drogi krajowe przebiegające przez miasto zarządzane są przez GDDKiA. Do zadań Miasta Rawa Mazowiecka należy sprawowanie nadzoru nad infrastrukturą dróg gminnych, bieżące naprawy, a także dbanie o bezpieczeństwo uczestników ruchu na drogach gminnych, w tym pieszych i rowerzystów. Miasto odpowiedzialne jest także za odpowiednie oświetlenie chodników i przejść dla pieszych.

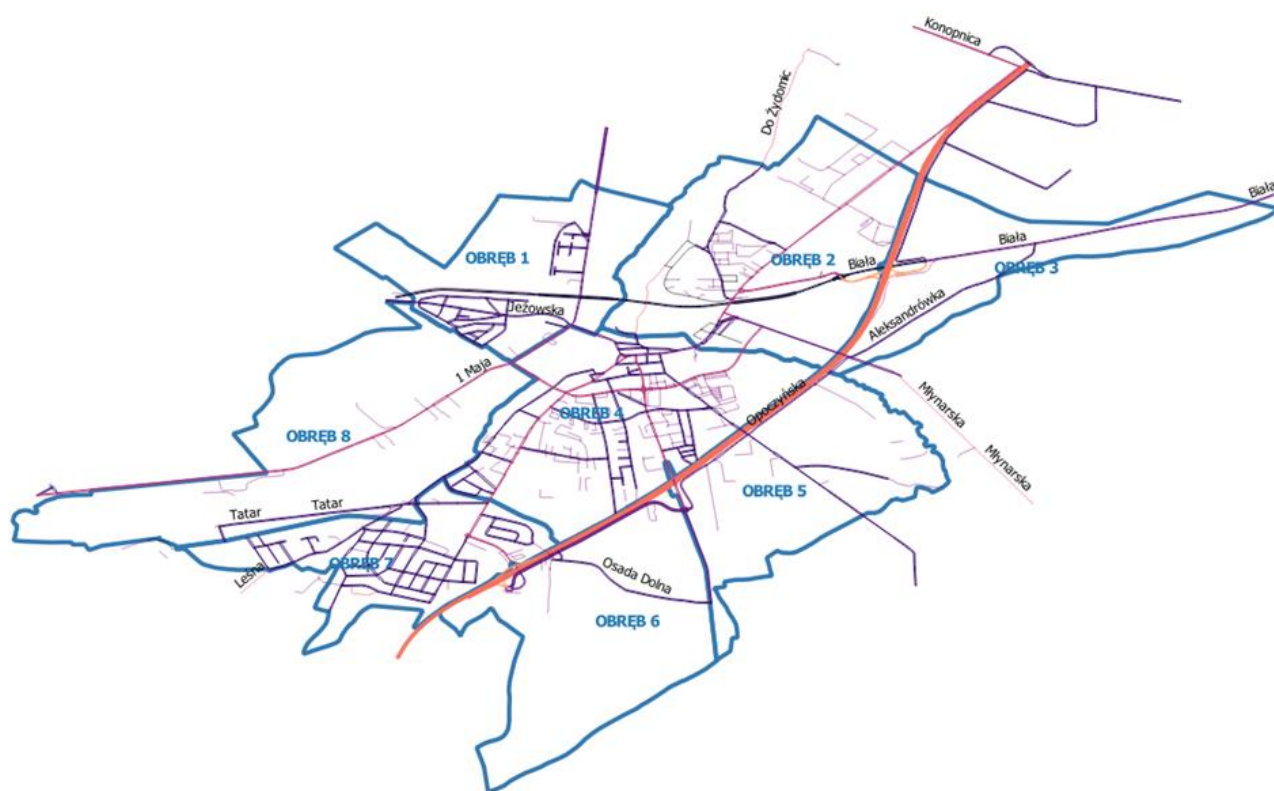
Od maja 2020 roku Miasto Rawa Mazowiecka jest organizatorem komunikacji miejskiej na terenie miasta. W ramach zadań gmina zarządza organizacją tras, analizuje opłacalność linii, planuje i analizuje możliwości poszerzenia siatki połączeń, natomiast operator wyłoniony przez gminę zajmuje się administrowaniem i bieżącą obsługą transportu miejskiego.

Na terenie miasta obecnie nie funkcjonuje żaden system wypożyczania rowerów, w tym również system rowerów miejskich.

3.5 PARAMETRY ILOŚCIOWE I JAKOŚCIOWE ISTNIEJĄCEGO SYSTEMU TRANSPORTU

3.5.1 DROGI NA TERENIE GMINY

Rysunek 22 Drogi na terenie Miasta Rawa Mazowiecka



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Open Street Map

Poniżej przedstawiono legendę do powyższej mapy. Mapę przygotowano na podstawie danych z serwisu Open Street Map. Dane zostały skorygowane o dane dostępne na innych portalach mapowych oraz na gminnym portalu mapowym. Przyjęto następującą klasyfikację dróg zgodną z nazewnictwem dróg w Polsce.

Rysunek 23 Podział na typy odcinków. Przypisanie typów odcinków do nazewnictwa w Open Street Map

☒	—	living_street	Typ drogi w OSM	Typ odcinka zgodnie z kategoryzacją dróg w Polsce
☒	—	primary	motorway	autostrady
☒	—	residential	motorway_link	wjazdy i zjazdy z autostrad
☒	—	secondary	trunk	drogi ekspresowe
☒	—	service	trunk_link	wjazdy i zjazdy z dróg ekspresowych
☒	—	tertiary	primary	drogi krajowe
☒	—	track	primary_link	wjazdy i zjazdy z dróg krajowych
☒	—	trunk	secondary	drogi wojewódzkie
☒	—	trunk_link	secondary_link	wjazdy i zjazdy z dróg wojewódzkich
☐	—	unclassified	tertiary	drogi powiatowe
	—		tertiary_link	wjazdy i zjazdy z dróg powiatowych
	—		unclassified	drogi gminne
	—		residential	drogi miejskie + drogi niesklasyfikowane
	—		living_street	drogi osiedlowe

Źródło: Modelowanie i Prognozowanie Ruchu Zeszyty Naukowo Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP

Tabela 20 Podział długości dróg ze względu na zarządcę

Nr drogi lub rodzaj	Zarządca	Długość drogi w kilometrach
powiatowe	drogi powiatowe - Burmistrz Miasta Rawa Mazowiecka, na podstawie porozumienia z Zarządem Powiatu Rawskiego	7,125
707	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	2,50
72	GDDKiA	2,50
725	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	1,50
726	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	0,50
S8	GDDKiA	4,80
gminne	Burmistrz Miasta Rawa Mazowiecka	46,35
Suma końcowa		65,275

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Miasta Rawa Mazowiecka oraz Open Street Map

Tabela 21 Długości dróg gminnych na terenie Miasta Rawa Mazowiecka

L.p.	Nazwa ulicy	Długość w kilometrach
1	Akacyjowa	0,4340
2	Aleksandrówka	1,4400
3	Armii Krajowej	0,1680
4	Asnyka	0,1290
5	Batorego	0,4500
6	Browarna	0,2500
7	bez nazwy od ul. Tomaszowskiej do ul. Kochanowskiego	0,3000
8	Chmielna	0,1930
9	B. Chrobrego	0,3520
10	Cmentarna	0,1680
11	M Dąbrowskiej	0,8000
12	Dolna	0,9440
13	Fredry	0,5850
14	Gąsiorowskiego	0,6200
15	Jasińskiego	0,1520
16	Jeziorańskiego	0,5100
17	Jerozolimska	0,4060
18	Jeżowska	0,9080
19	Kaczeńcowa	0,3040
20	Kazimierza Wielkiego	0,6000
21	Kilińskiego	0,1210
22	Kochanowskiego	0,4700
23	Konopnickiej	0,2600
24	Kopernika	0,0620
25	Krasickiego	0,1360
26	Krzywe Koło	0,1620
27	Księżę Domki	0,3325
28	Laskowa	0,4840
29	Łąkowa	0,1770
30	Lenartowicza	0,4380
31	Łowicka	0,4400
32	Mazowiecka	0,0610
33	Mickiewicza	0,3250
34	Miła	0,1580
35	Miodowa	0,4940
36	Mszczonowska	1,5930
37	Mszczonowska strefa przemysłowa	0,1930
38	Murarska	0,1360
39	Nowa	0,1200
40	Ogrodowa	0,8010
41	Orzechowa	0,1420
42	Orzeszkowej	0,6260
43	Osada Dolna	1,0500
44	Parkowa	0,1160
45	J.CH Paska	0,6340

L.p.	Nazwa ulicy	Długość w kilometrach
46	Piaskowa	0,4950
47	Piekarska	0,1430
48	Pl. Piłsudskiego	0,4630
49	Piwna	0,1960
50	Podmiejska	0,1400
51	Polna	1,1784
52	Południowa	0,5100
53	B.Prusa	1,0535
54	Przechodnia	0,0560
55	Przemysłowa	0,9190
56	Pszeniczna	0,1160
57	Radosna	0,2563
58	WL. Reymonta	1,6440
59	Różana	0,1810
60	Sadowa	0,4580
61	H.Sienkiewicza	0,4980
62	Księdza Skorupki	0,1570
63	Słodowa	0,1530
64	Śloneczna	0,1480
65	J.Śłowackiego	1,7290
66	J.Sobieskiego	0,7530
67	Solidarności	0,6510
68	Staffa	0,1580
69	Szymborskiej	0,2600
70	Świderskich Braci	0,0750
71	Tatar	1,0370
72	Tulipanowa	0,1800
73	J.Tuwima	0,3400
74	A Urbańskiego	0,0850
75	Wałowska	0,4200
76	Warszawska	0,3900
77	Wierzbowa	0,5000
78	Willowa	0,6280
79	Wiśniowa	0,2550
80	Wodna	0,2200
81	Wyzwolenia	0,4080
82	Zamkowa	0,0810
83	Zapolskiej	0,3200
84	Zatylna	0,1460
85	Zielona	0,2200
86	Ziemowita	0,0370
87	Zwolińskiego	0,9280
88	St Żeromskiego	1,1100
89	Żmichowskiej	0,4000
90	Żydomicka	0,7000
91	Żytnia	0,1700
92	Katowicka	1,6500
93	Tomaszowska	0,8710

L.p.	Nazwa ulicy	Długość w kilometrach
94	Górna	0,3060
95	J. Korczaka	0,1860
96	Kornela Makuszyńskiego	0,1530
97	J.Brzechwy	0,1830
98	Kardynała Stefana Wyszyńskiego	0,1000
99	Plac Wolności	0,3000
100	Kościuszki	0,1750
101	Kolejowa	0,4300
102	Skierniewicka	0,3100
103	Krakowska	1,3800
SUMA		46,3547

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Miasta Rawa Mazowiecka

Tabela 22 Długości dróg powiatowych na terenie Miasta Rawa Mazowiecka

L.p.	Nazwa ulicy	Długość odcinka
1	Tomaszowska	0,9
2	Kościuszki	0,225
3	1 Maja	0,8
4	Księżę Domki	0,9
5	Niepodległości	0,6
6	Faworna	0,4
7	Konstytucji 3 Maja	0,6
8	Katowicka	0,5
9	Opoczyńska	1,48
10	Targowa	0,72
SUMA		7,125

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Miasta Rawa Mazowiecka

3.5.2 RUCH WEWNĘTRZNY

Do obliczenia ruchu wewnątrzmiastowego zastosowano metodologię modelu ruchu, według której podzielono miasto na strefy, zgodnie z podziałem na obręby administracyjne. Kolejno dla każdego obrębu obliczono liczbę osób zamieszkujących na danym terenie, liczbę pracujących, liczbę miejsc pracy w przemyśle i w usługach, liczbę uczniów oraz liczbę szkół, w tym przedszkoli. Następnie określono następujące determinanty podróży:

- D-P – dom – praca,
- P-D – praca – dom,

- D-N – dom – nauka,
- N-D – nauka – dom,
- D-I – dom – inne,
- I-D – inne – dom,
- NZD – niezwiązane z domem.

Dodano również współczynnik ruchu pieszego na poziomie 60%. Współczynnik ten został określony na podstawie danych zawartych w analizie transportu miast średnich - model ogólny IGPIK. Ustalono też współczynnik napelnienia samochodu na poziomie 1,5 osoby na jedno auto.

Na podstawie tych danych obliczono liczbę podróży na dobę.

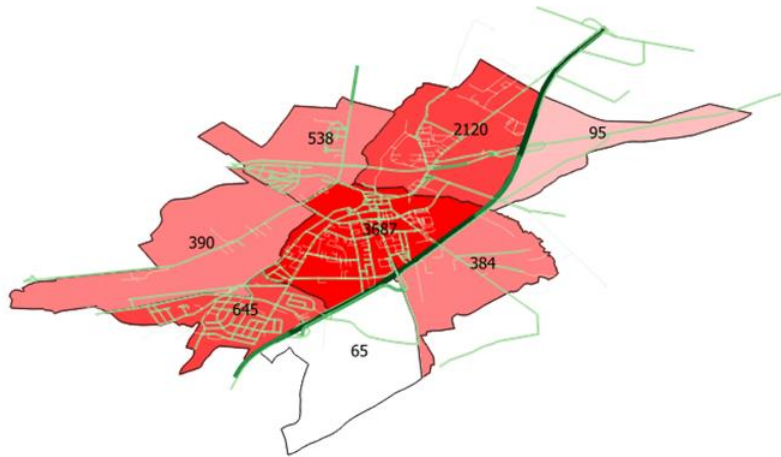
Tabela 23 Tabela Produkcja/Atrakcja

Nr Ob- rębu	Produk- cja	Atrak- cja
1	538	500
2	2 120	2 222
3	95	103
4	3 687	3 737
5	384	248
6	65	88
7	645	721
8	390	305
SUMA	7 924	7 924

Źródło: opracowanie własne

Zgodnie z powyższą tabelą określono liczbę potencjalnych wyjazdów z regionu – produkcja oraz liczbę celów podróży dla każdego regionu - atrakcja.

Rysunek 24 Liczba celów podróży



Źródło: opracowanie własne

Na powyższej mapie zobrazowano liczbę celów podróży przypisanych do każdego obrębu. Liczbę celów podróży określono w oparciu o następujące dane: liczba ludności, liczba osób zatrudnionych, liczba miejsc pracy, liczba szkół, liczba uczniów, liczba uczniów w danej szkole.

Proporcjonalnie do liczby wszystkich celów podróży określono wielkość potoków ludzkich pomiędzy strefami. Wykorzystano wzór dla modelu proporcjonalnego:

$$T_{ij} = \frac{P_i A_j}{\sum P}$$

T_{ij} - wielkość potoków pomiędzy strefami

P_i - liczba produkcji w i-tym obrębie

A_j - liczba atrakcji w j-tym obrębie

P - suma wszystkich produkcji dla wszystkich obrębów

Zdecydowano się na zastosowanie modelu proporcjonalnego z uwagi na małe odległości między strefami. Na podstawie zgromadzonych danych obliczono więźbę podróży dla miasta Rawa Mazowiecka.

Tabela 24 Macierz podróży dla Rawy Mazowieckiej

Nr ob- rębu	5	3	6	1	2	7	8	4
5	12	2	2	16	66	20	12	115
3	4	1	0	6	27	8	5	47
6	4	1	0	5	23	7	4	40
1	24	5	4	33	133	40	24	232
2	107	26	18	150	594	180	109	1033
7	34	8	5	48	192	58	35	335
8	14	3	2	20	81	24	15	141
4	181	44	30	253	999	304	183	1738

Źródło: opracowanie własne

Z modelu wynika, że największy ruch jest związany z dotarciem do Obrębu 4, w którym mieści się większość szkół, przedszkoli i miejsc pracy związanymi z usługami. Poniżej zaprezentowano graficzną interpretację wyników analizy.

Rysunek 25 Model transportowy dla Rawy Mazowieckiej.



Źródło: opracowanie własne

Z poniższej tabeli wynika, iż na obszarze miasta Rawa Mazowiecka potencjał podróży wynosi 7924 przejazdy na dobę. W porównaniu z danymi z GPR za 2015 rok wynika, iż głównie ruch tranzytowy stanowi największe wyzwanie dla poprawy jakości powietrza na terenie Rawy Mazowieckiej. Ruch lokalny związany z przejazdami do pracy ma również swój istotny udział, natomiast w porównaniu z ruchem tranzytowym na drodze S8 jest dużo mniej istotny.

Tabela 25 Porównanie ruchu lokalnego z ruchem tranzytowym.

Typ ruchu	Ilość pojazdów/dobę
Ruch tranzytowy drogi wojewódzkie	5019
Ruch tranzytowy droga S8	26779
Ruch lokalny	7924

Źródło: opracowanie własne

Jako alternatywę dla samochodu na terenie Rawy Mazowieckiej warto rozważyć promocję ruchu pieszego i rowerowego. Poniżej na rysunku zaznaczono trasy, którymi mogą swobodnie poruszać się rowerzyści i piesi. Jak pokazano we wcześniejszej analizie, kluczowa dla upłynnienia ruchu w Rawie jest w pierwszej kolejności dobra komunikacja między obrębami położonymi wzdłuż trasy S8 oraz zapewnienie bezpiecznej komunikacji między częściami miasta rozdzielonymi drogą nr 72.

Aby zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza spowodowane ruchem samochodów, należy pomyśleć o zaprojektowaniu tras pieszo - rowerowych. Najważniejsze dla Rawy Mazowieckiej będą trasy równoległe do drogi krajowej S8 oraz trasy umożliwiające przejazd przez drogę nr 72.

Poniżej przedstawiono potencjał pieszey dla każdego z obrębów. Wytoczono okręgi o promieniu 600 metrów z centrum każdego obrębu. Na podstawie tych okręgów można wyznaczyć obszary o preferowanym ruchu pieszym.

Rysunek 26 Obszary o zasięgu ruchu pieszego



Źródło: opracowanie własne

Biorąc pod uwagę specyfikę każdego rejonu, zwiększony ruch pieszego występuje w rejonie 4 zgodnie z opracowanym modelem ruchotwórczym. Pozostałe rejony należałoby skomunikować przy zastosowaniu:

- specjalnego oświetlenia przejść dla pieszych,
- czytelnego oznakowania,
- zachowania łączności chodników i ciągów rowerowych,
- transportu publicznego o charakterze usługi gminnej.

Taka propozycja wynika z umiejscowienia w rejonie numer 4 głównych obiektów użyteczności publicznej, miejsc pracy ogółem, liczby ludności, liczbę zakładów usługowych, liczby obiektów handlowych.

3.6 OPIS NIEDOBORÓW I ZAKRES INWESTYCJI NIEZBĘDNYCH DO ZNIWELOWANIA NIEDOBORÓW JAKOŚCIOWYCH I ILOŚCIOWYCH SYSTEMU, W TYM INWESTYCJI ODTWORZENIOWYCH

INSTALACJE ŁADOWANIA SAMOCHÓW ELEKTRYCZNYCH

Rawa Mazowiecka charakteryzuje się niskimi odległościami punktów P (produkcje) i A (atrakcje). Szczególnie należy zwrócić uwagę, że w obrębie numer 4 znajduje się większość szkół, usług publicznych oraz miejsc pracy w usługach. Region ten nadaje się zatem na miejsce instalacji ładowarek miejskich. Należy jednak zauważyć, iż większość przyszłych użytkowników samochodów elektrycznych będzie ładowała swoje auta w taryfie nocnej na terenie własnej nieruchomości.

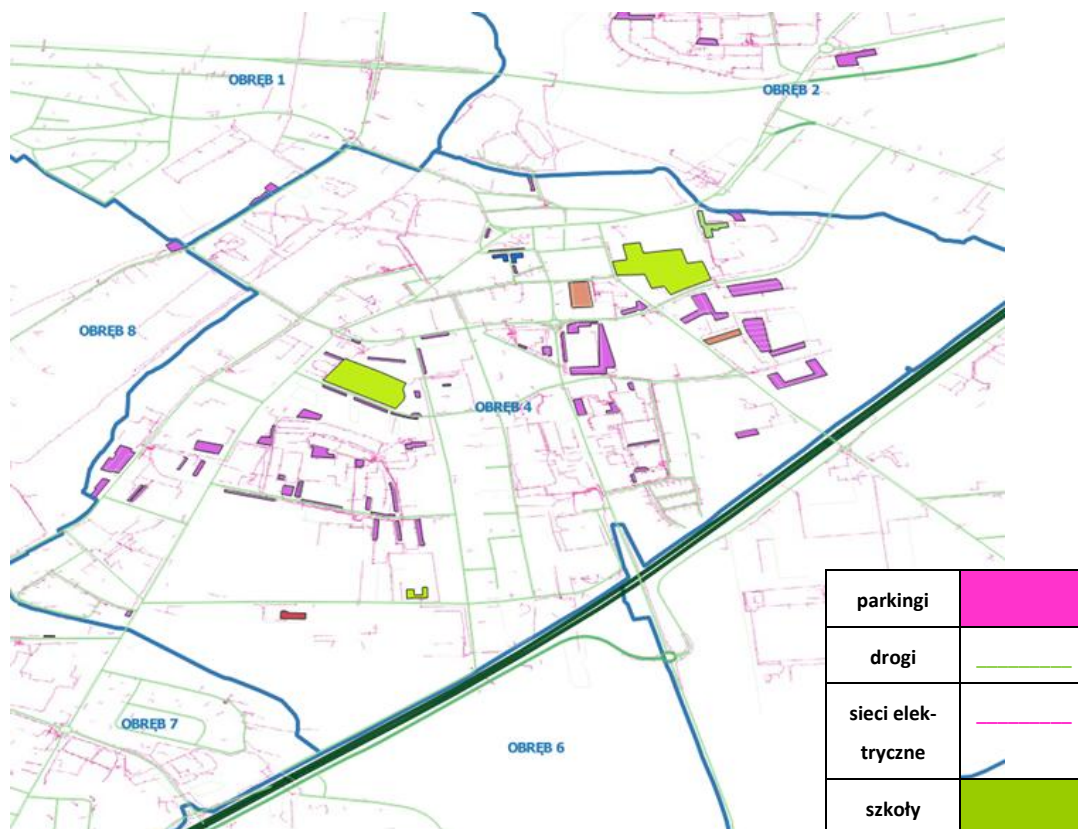
Rysunek 27 Rozmieszczenie parkingów w centralnej części miasta



Źródło: opracowanie własne

Na podstawie powyższej mapy można wyznaczyć najlepsze miejsca do zainstalowania ładowarek elektrycznych. Najważniejsze parkingi znajdują się w okolicach centrów handlowych i tam należałoby rozważyć zainstalowanie ładowarek do pojazdów elektrycznych. Kolejną potencjalną lokalizacją jest dworzec autobusowy i sąsiadujący z nim dworzec kolejowy.

Rysunek 28 Parkingi wraz z warstwą sieci elektroenergetycznej



Źródło: opracowanie własne

Rysunek 29 Propozycje umiejscowienia stacji ładowania w okolicy budynków użyteczności publicznej i budynków usługowych



Źródło: opracowanie własne

Na powyższej mapie zaznaczono zgodnie z legendą parkingi oraz główne generatory ruchu.

Symbolem  oznaczono propozycję lokalizacji stacji ładowania pojazdów.

Proponuje się budowę stacji ładowania pojazdów m.in. w następujących lokalizacjach:

1. parking w pobliżu dworca autobusowego
2. parking przy Miejskim Domu Kultury
3. parking na ulicy Targowej na tyłach szpitala
4. parking przy cmentarzu na ulicy Solidarności
5. parking przy ulicy Katowickiej naprzeciwko basenu
6. parking przy ulicy Sobieskiego w pobliżu siedziby Rawsko-Mazowieckiej Spółdzielni Mieszkaniowej
7. parking przy ulicy Radosnej.

ROWERY

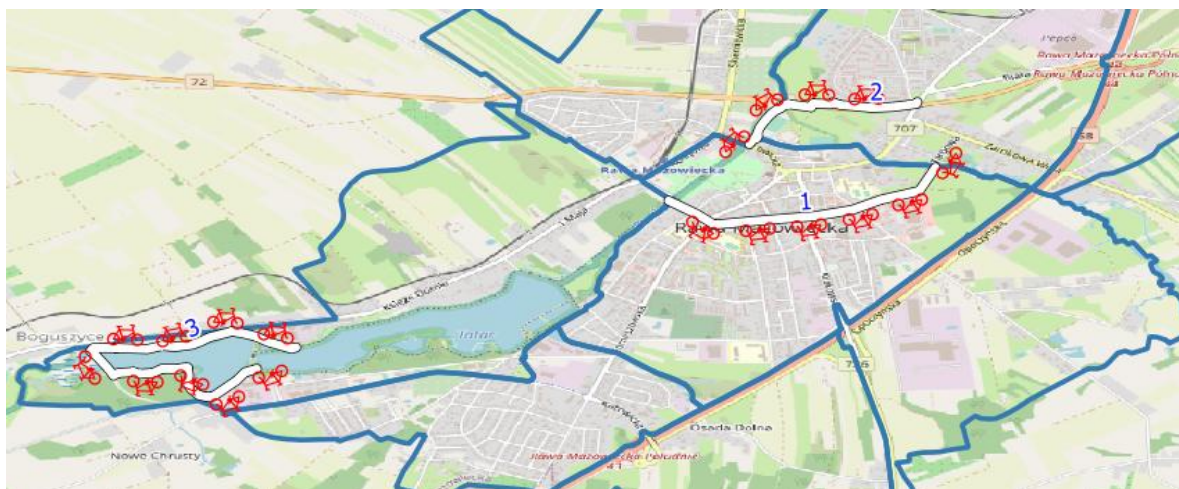
Do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza spowodowanego ruchem kołowym niezbędne jest ulepszenie infrastruktury rowerowej. Na podstawie wcześniejszych analiz wyznaczono trasy rowerowe, które skutecznie zmniejszyłyby ruch lokalny. Zgodnie z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, rzeka Rawa stanowi zielono-niebieski kręgosłup miasta. Wykorzystano brzegi rzeki do wytyczenia głównej ścieżki rowerowej łączącej najbardziej zaludnione części miasta. Dodatkowo warto, budując ścieżki, połączyć jak najwięcej ważnych punktów miasta. Zaletą stworzenia takiego kręgosłupa jest jego relatywnie niższy koszt oraz znaczne odciążenie głównych odcinków miasta z ruchu lokalnego, a co za tym idzie mniejsze koszty utrzymania dróg.

Analizując układ drogowy, rozkład urbanizacyjny miasta, a także wyniki konsultacji społecznych, sporządzono wykaz priorytetowych do realizacji ciągów pieszo-rowerowych.

1. Trasa rowerowa ulica Targowa, Konstytucji 3 Maja, Faworna do rzeki Rawa
2. Trasa rowerowa od ulicy Łowickiej do ulicy Sobieskiego – zrealizowana w 2020 r.
3. Trasa rowerowa nad Zalewem Tatar.

Przebieg tras zostanie szczegółowo ustalony na etapie przygotowania dokumentacji projektowej. Powyższe zestawienie ma charakter otwarty.

Rysunek 30 Propozycja tras rowerowych w mieście Rawa Mazowiecka



Źródło: opracowanie własne

W proponowanym rozwiązaniu ścieżka wzdłuż rzeki Rawa stanowi główną oś transportową dla ruchu rowerowo-pieszego. Do tej osi zbiegają się pozostałe linie komunikacyjne,

łączyć wszystkie części miasta. Na kolejnych etapach wdrażania strategii wskazane jest jej aktualizacja i sprawdzenie wskaźników.

Tabela 26 Zestawienie projektowanych ścieżek rowerowych – etap diagnozy

Nr trasy na mapie	Relacja	długość [km]
1	ulica Targowa, Konstytucji 3 Maja, Faworna, Rawka	1,37
2	trasa rowerowa od ulicy Łowickiej do ulicy Sobieskiego	0,96
3	trasa rowerowa nad Zalewem Tatar	2,05
	SUMA	4,38

Źródło: opracowanie własne

Proponowana sieć ścieżek jest szkicem tras dróg rowerowych w Rawie Mazowieckiej. Plan docelowej sieci dróg rowerowych oparty zostanie na analizie możliwości technicznej wykonania pasa drogi rowerowej, analizie własności gruntów. Cały plan rozwoju ścieżek rowerowych proponuje się rozłożyć na okresy wdrażania strategii.

Tabela 27 Harmonogram realizacji zadania budowy ścieżek rowerowych

Nazwa trasy	Długość [km]	Szacowany koszt [mln zł]	Harmonogram realizacji	Zmniejszenie emisji szkodliwych substancji [%]
trasa rowerowa od ulicy Łowickiej do ulicy Sobieskiego	0,96	2,15	2020-2022	3%
trasa rowerowa nad Zalewem Tatar	2,05	3,935	2022-2028	2%
trasa rowerowa ul. Targowa, Konstytucji 3, Maja, Faworna do rzeki Rawka	1,37	2,74	2026-2028	2%

Źródło: opracowanie własne

Tabela 28 Redukcja emisji w związku z planowaną budową ścieżek rowerowych

	Lata realizacji programu	CH ₄ [kg]	CO [kg]	CO ₂ [kg]	N ₂ O [kg]	NO _x [kg]	PM _{2.5} [kg]	PM ₁₀ [kg]	Redukcja [mln zł]
emisja bazowa	2020	1785	162657,1	28083024	1297,3	87637,4	4535,3	5839,5	0
redukcja	2025	62,48	5693	982906	45,41	3067,31	158,74	204,38	3,657
redukcja	2030	62,48	5693	982906	45,41	3067,31	158,74	204,38	5,168
STAN PO REDUKCJI		1660,04	151271,1	26117212,32	1206,48	81502,8	4217,82	5430,74	8,825

Źródło: opracowanie własne

Przedstawione wyżej koszty budowy warto zestawzić z kosztami, które ponosi całe społeczeństwo w wyniku zanieczyszczenia środowiska przez transport kołowy. Koszty transportu w literaturze nazywa się kosztami zewnętrznymi.

Koszty zewnętrzne transportu są częścią kosztów społecznych i nie mają odzwierciedlenia w cenach rynkowych ani w kosztach wszystkich użytkowników dróg.

Transport oddziałuje negatywnie na środowisko naturalne i powoduje jego degradację przez zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego, użytkowanie terenów pod infrastrukturę i powodowanie zniekształcenia naturalnej rzeźby terenu i krajobrazu. Działanie jego niekorzystnie wpływa także na zdrowie i życie ludzkie.⁴

DOŚWIETLENIE PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH

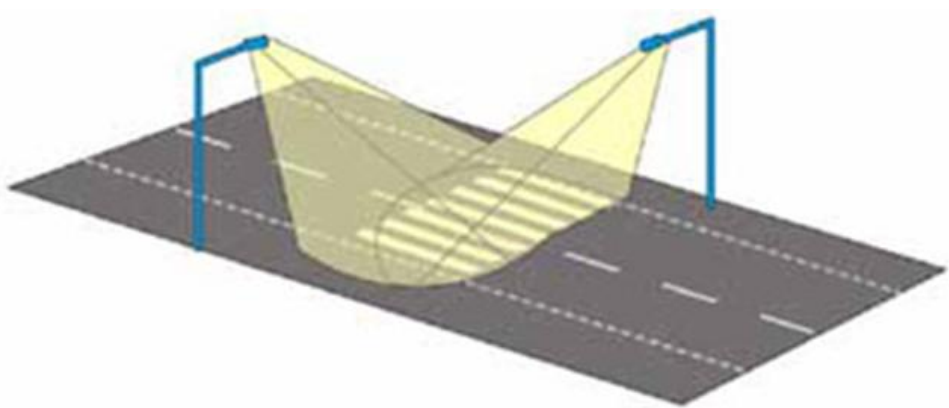
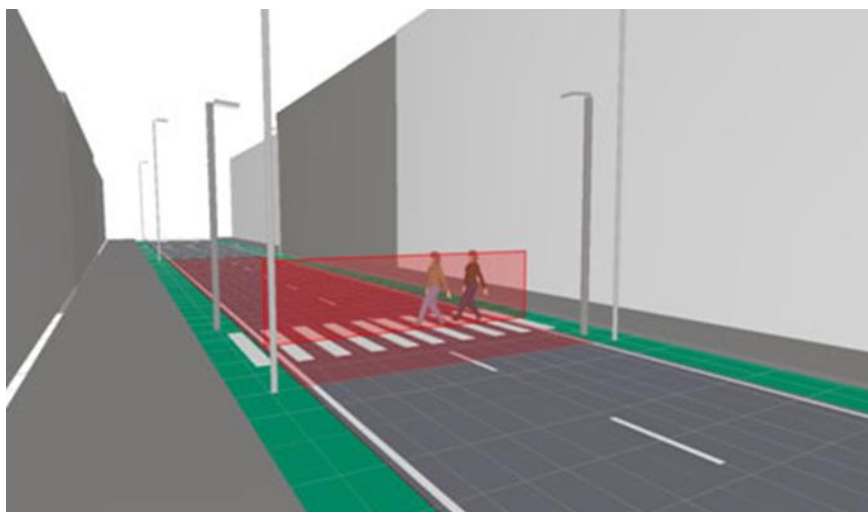
W Polsce znacząca część wypadków z udziałem pieszych zdarza się po zmroku, dlatego też powinno się wykorzystać wiedzę i doświadczenie dotyczące właściwego oświetlenia w nocy oznakowanych przejść dla pieszych. Wiedza ta dostępna i praktykowana jest w krajach, w których bezpieczeństwo pieszych jest priorytetem. Strategia ma na celu zwiększenie ruchu pieszych oraz rowerzystów, którzy w kontakcie z samochodem stoją na straconej pozycji. Dlatego wraz ze wzrostem udziału ruchu pieszego należy stopniowo poprawiać bezpieczeństwo.

WŁAŚCIWE OŚWIETLENIE PRZEJŚĆ

Chcąc spełnić właściwe, bezpieczne, zgodne z normą oświetlenie przejścia należy zapewnić oświetlenie wertykalne, w płaszczyźnie pionowej. Spełnienie tego warunku jest możliwe za pomocą opraw o rozsyle światła dedykowanym do oświetlenia przejść – o podwójnej asymetrii świecenia.

⁴ Raport GUS Opracowanie metodyki i oszacowanie kosztów zewnętrznych emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego ze środków transportu drogowego na poziomie kraju

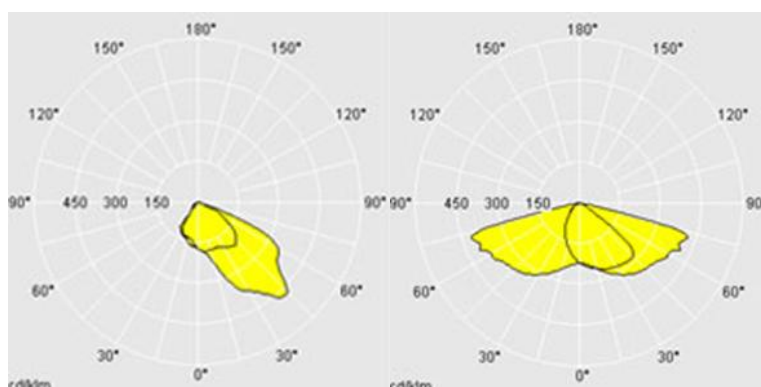
Rysunek 31 Oświetlenie wertykalne



Źródło: www.bezpieczne-przejsie.pl

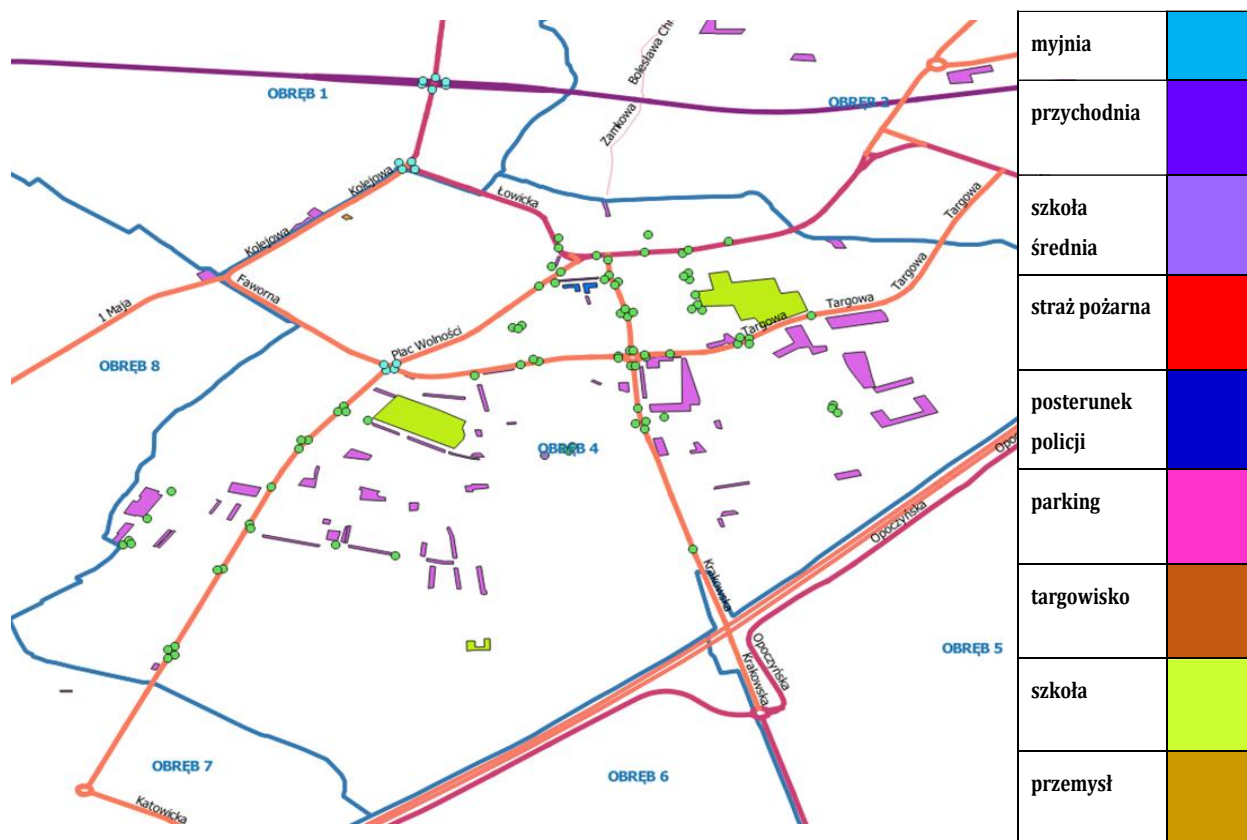
Oświetlenie wertykalne – zapewniające odpowiedni poziom oświetlenia w płaszczyźnie pionowej, realizowane jest za pomocą opraw o podwójnie asymetrycznym rozsyle światła. Oprawy takie nie są odchylane, aby nie oślepiać kierowców. Wyposażone powinny być w płaską szybę ustawioną równoległą do płaszczyzny jezdni.

Rysunek 32 Rozsył światła oprawy dedykowanej do oświetlenia przejść dla pieszych oraz oprawy oświetlenia ulicznego



Źródło: www.bezpieczne-przejscie.pl

Rysunek 33 Mapa przejść dla pieszych oraz głównych ulic na terenie Rawy Mazowieckiej



Źródło: opracowanie własne

Na podstawie mapy wybrano przejścia, które leżą na drogach głównych. W roku 2019 Miasto Rawa Mazowiecka zmodernizowało przejścia na ulicach Słowackiego, Warszawskiej i Jerozolimskiej. Zgodnie z powyższą mapą do zmodernizowania zostało 20 przejść.

Szczególnie newralgicznym punktem była ulica Tomaszowska (6 przejść), Krakowska (8 przejść), Targowa (7 przejść). Ulica Krakowska jest częściowo przejęta przez gminę i zarządzana przez Burmistrza Miasta Rawa Mazowiecka, a częściowo przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi. Natomiast ulica Tomaszowska, będąca drogą powiatową, jest zarządzana przez Burmistrza Miasta Rawa Mazowiecka na podstawie porozumienia z Zarządem Powiatu Rawskiego. Do końca 2024 r. Powiat Rawski zmodernizował 8 przejść na ulicy: Tomaszowskiej i Kościuszki. Natomiast Miasto w tym okresie zmodernizowało 17 przejść (ulice: Łowicka, Kolejowa, Południowa, Ks. Skorupki, Jeżowska, Warszawska, Miła, Kościuszki, Słowackiego) oraz wybudowało 16 nowych (ulice: Łowicka, Kolejowa, Krzywe Koło, Pl. Piłsudskiego, Fredry, Słowackiego i Przemysłowa). Sam koszt doświetlenia jednego przejścia wynosi średnio ok. 20 tys. zł.

FLOTA GMINY

Na koniec 2024 r., w skład floty gminnej wchodziły niżej wymienione pojazdy:

- Bus VW Transporter - rok produkcji: 2005, ilość miejsc: 9, spalanie paliwa na 100 km: 13 l.
- Fiat Ducato – rok produkcji: 2013, ilość miejsc: 5, spalanie paliwa na 100 km: 14 l.
- Toyota Camry, rok produkcji 2019, 5 miejsc, zużycie średnie paliwa ok. 7 l/100 km.
- Toyota Proace City Verso (użytkowana przez Straż Miejską) – rok produkcji: 2022, ilość miejsc: 5, spalanie paliwa na 100 km: 10l.

Duży stopień wyeksploatowania floty aut gminnych oraz fakt, iż wszystkie posiadały napęd tradycyjny, wpłynął na decyzję władz miasta o zakupie nowego auta z napędem hybrydowym - Toyota Camry. Inwestycje związane z wymianą floty pojazdów gminnych wynikają także z założeń Ustawy o Elektromobilności i Paliwach Alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 roku, która nakłada na jednostki samorządu terytorialnego konieczność posiadania odpowiedniej ilości pojazdów o napędzie alternatywnym w zarządzanej flocie.⁵

TRANSPORT PUBLICZNY

Miasto Rawa Mazowiecka jest organizatorem publicznego transportu miejskiego. Z uwagi na piramidę wieku oraz koszty społeczne wynikające z zanieczyszczenia powietrza taki kierunek jest słuszny.

⁵ Szczegółowe uregulowania w tym zakresie dotyczą gmin powyżej 50 tysięcy mieszkańców.

Jednak, aby osiągnąć znaczną redukcję emisji, należy optymalizować trasy autobusów, modernizować liczbę i jakość przystanków. Należy też w perspektywie całej strategii rozważyć decyzję o zelektryfikowaniu transportu w gminie. Korzystając ze wsparcia funduszu niskoemisyjnego wydaje się to być sprawą w zasięgu Miasta Rawa Mazowiecka lub lokalnych przedsiębiorców. Przed podjęciem decyzji biznesowych, należy przeprowadzić dokładne badania ankietowe liczby osób korzystających z autobusów w chwili obecnej.

Przy ocenie korzyści płynących z inwestycji w transport publiczny należy wziąć pod uwagę:

- Dane dotyczące kosztów społecznych,
- Stan autobusów miejskich w Polsce, który pozostawia wiele do życzenia.

Negatywnie wypada porównanie kosztów społecznych⁶, które powstają w wyniku korzystania z autobusu, który jest już przestarzały i samochodu. Dla przestarzałego autobusu jest to aż 87 tys. zł rocznie zaś dla samochodu to 900 zł. rocznie. Aby zniwelować tę różnicę każdy tego typu autobus powinien zabierać minimum 94 osoby na pokład.

Dlatego istotne jest, aby inwestować w autobusy, które posiadają przynajmniej normę euro6 lub napędzane są paliwami alternatywnymi. W wypadku Rawy Mazowieckiej wynika, że najlepszym rozwiązaniem, które obsłużyłoby potoki pasażerskie jest zastosowanie autobusów do 20 osób. Można zróżnicować autobusy i dobrać wielkość autobusu do odpowiedniego natężenia ruchu pasażerów.

Tabela 29 Natężenie ruchu pasażerów

Godzina		Motywacja						
od	do	D-P	P-D	D-N	N-D	D-I	I-D	NZD
0	1	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
1	2	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
2	3	0,20%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
3	4	0,30%	0,00%	0,00%	0,00%	0,20%	0,00%	0,00%
4	5	3,50%	0,00%	0,10%	0,00%	0,30%	0,10%	0,10%
5	6	16,00%	0,20%	0,50%	0,00%	1,00%	0,10%	0,30%
6	7	28,70%	0,30%	12,10%	0,00%	3,90%	0,30%	1,30%
7	8	28,20%	0,20%	26,00%	0,20%	8,60%	1,20%	5,80%
8	9	9,50%	0,20%	22,60%	0,60%	10,10%	2,60%	5,30%
9	10	4,30%	0,30%	22,10%	0,30%	14,00%	3,60%	6,30%
10	11	1,90%	0,40%	8,00%	1,20%	10,90%	6,60%	9,30%

⁶ Raport GUS „Opracowanie metodyki i oszacowanie kosztów zewnętrznych emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego ze środków transportu drogowego na poziomie kraju.”

Godzina		Motywacja						
11	12	1,30%	1,20%	2,40%	4,70%	7,60%	8,70%	10,40%
12	13	1,40%	1,90%	1,80%	11,00%	4,90%	9,10%	8,30%
13	14	1,40%	5,80%	1,00%	22,40%	4,90%	7,80%	9,90%
14	15	0,90%	17,60%	0,60%	27,50%	4,60%	7,60%	10,60%
15	16	0,50%	26,80%	0,40%	14,30%	5,80%	7,80%	11,70%
16	17	0,50%	18,80%	1,20%	8,30%	7,50%	9,10%	7,60%
17	18	0,70%	10,70%	0,80%	4,00%	7,10%	8,40%	5,10%
18	19	0,20%	5,70%	0,30%	2,80%	4,30%	8,00%	3,60%
19	20	0,10%	3,80%	0,10%	2,00%	2,60%	8,20%	2,30%
20	21	0,20%	2,40%	0,00%	0,30%	1,10%	5,50%	1,20%
21	22	0,20%	2,30%	0,00%	0,30%	0,50%	3,30%	0,60%
22	23	0,00%	1,20%	0,00%	0,10%	0,10%	1,40%	0,20%
23	24	0,00%	0,20%	0,00%	0,00%	0,00%	0,60%	0,10%
Σ		100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

D – dom, P – praca, N – nauka, I – inne, NZD – niezwiązane z domem

Powyżej zaprezentowano procentowy podział potoków pasażerskich na godziny doby - model ogólny IGPIK. Należy przeanalizować siatkę połączeń pod względem potoków ludzkich oraz obciążenia każdej godziny doby.

Należy też zadbać o odpowiednie oznakowanie trasy oraz dostęp w formie internetowej oraz mobilnej do aktualnego rozkładu jazdy.

4. OPIS ISTNIEJĄCEGO SYSTEMU ENERGETYCZNEGO JEDNOSTKI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

4.1 OCENA BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO JEDNOSTKI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO ORAZ PROGNOZOWANE ZAPORZEBOWANIE NA ENERGIĘ DO ROKU 2025

4.1.1 ENERGIA ELEKTRYCZNA

Na terenie Miasta Rawa Mazowiecka znajduje się GPZ przy ul. Skierniewickiej. Jest to najważniejszy punkt rozdzielczy na terenie miasta. Zasilany jest z linii 110 kV relacji:

- „Odlewnia (Koluszki) – Skoczylody – Rawa Mazowiecka”,
- „Rawa Mazowiecka – Żurawia”.

Stacja GPZ wyposażona jest w dwa transformatory 110/15 o mocach znamionowych 25 MVA każdy.

Następnie ze stacji 110/15 liniami średniego napięcia zasilane jest miasto oraz okoliczne Gminy. Następujące linie zasilają miasto:

- „Rawa Mazowiecka – Miasto”,
- „Rawa Mazowiecka – Szpital”,
- „Rawa Mazowiecka – Zamkowa Wola”,
- „Rawa Mazowiecka – Wodociągi”,
- „Rawa Mazowiecka – Centrala Nasienna”,
- „Rawa Mazowiecka – Rafan”,
- „Rawa Mazowiecka – Nowe Miasto”.

Zgodnie z danym przekazanymi przez PGE Dystrybucja na terenie Miasta Rawa Mazowiecka występuje 8883 punktów poboru, które w całości zużywają 57 405 094 kWh rocznie. Największy pobór występuje w taryfie B, do której przypisane są większe zakłady przemysłowe, szpitale, wodociągi lub inne punkty odbioru z zapotrzebowaniem na moc powyżej 300 kW.

Tabela 30 Zestawienie odbiorców energii elektrycznej na terenie Rawy Mazowieckiej

Grupa Taryfowa	Ilość odbiorców [szt.]	Zużycie energii [kWh]	Maksymalny pobór energii roczny [kWh]
A	0	0	175 200 000
B	31	27510369	
C	897	17391581	
G	7955	12503144	
R	0	0	
Razem	8883	57 405 094	

Źródło: opracowanie własne

W powyższej tabeli obliczono dodatkowo maksymalny teoretyczny pobór energii elektrycznej. Daje to około 30% wykorzystania istniejących możliwości.

Poniżej przedstawiono zapotrzebowanie na moce dla samochodów elektrycznych oraz pobór energii.

Tabela 31 Moce ładowarek elektrycznych w samochodach

Auto	Maksymalna moc ładowarki [kW]	Typ ładowarki
Audi A3 e-tron	9,9 (3x3 kW)	1 i 3 fazowa
BMW ActiveE	7,7	1 fazowa
Ford Focus Electric	6,6	1 fazowa
Ford Transit Connect Electric	3,3	1 fazowa
Mitsubishi i-MiEV	około 3	1 fazowa
Nissan Leaf	3,3	1 fazowa
Re-Volt	2	1 fazowa
Tesla Roadster	16,2	1 fazowa
Volvo C30 BEV	około 3	1 fazowa
Think City	około 3,5	1 fazowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.samochodyelektryczne.org

Tabela 32 Pojemność akumulatorów oraz zużycie energii na 100 km

Auto	Energia zgromadzona w akumulatorach [kWh]	Deklarowany zasięg w cyklu NEDC [km]	Zużycie energii w cyklu NEDC [kWh/100 km]
Mercedes-Benz Klasa A E-CELL	36	200	18
Mitsubishi i-MiEV	16	150	11
Nissan Leaf	24	175	13
Renault Fluence Z.E.	22	170	13
Smart forspeed	16,5	135	12
Volkswagen London Taxi	45	300	15

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.samochodyelektryczne.org

4.1.1.1 WARIANTOWA PROGNOZA ZAPOTRZEBOWANIA W ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ DO ROKU 2025

Na podstawie powyższych danych oraz ilości podróży i macierzy odległości między obrotami zaprognozowano ilość energii potrzebnej do zaspokojenia potrzeb energetycznych dla transportu elektrycznego.

Tabela 33 Macierz odległości między obrębami miasta

ID	5	3	6	1	2	7	8	4	ŚRED.
5	500	2237,786491	1708,7715	2391,7986	2001,2322	2292,236697	2621,439	1114,755	1858,502
3	2237,786	500	3929,9045	2605,5685	1255,9835	4201,787353	4052,835	2541,449	2665,664
6	1708,772	3929,904539	500	3193,0383	3435,3524	1274,432656	2203,878	1817,711	2257,886
1	2391,799	2605,568482	3193,0383	500	1355,7098	2610,386593	1905,672	1446,183	2001,045
2	2001,232	1255,983519	3435,3524	1355,7098	500	3346,769867	2976,289	1707,876	2072,402
7	2292,237	4201,787353	1274,4327	2610,3866	3346,7699	500	1043,694	1674,182	2117,936
8	2621,439	4052,835488	2203,8776	1905,6719	2976,2888	1043,694418	500	1623,781	2115,948
4	1114,755	2541,448608	1817,711	1446,183	1707,8758	1674,18211	1623,781	500	1553,242

Źródło: opracowanie własne

Tabela 34 Liczba podróży na terenie każdego Obrębu w systemie P i A

Nr ob- rębu	5	3	6	1	2	7	8	4	SUMA
5	12	2	2	16	66	20	12	115	245
3	4	1	0	6	27	8	5	47	98
6	4	1	0	5	23	7	4	40	84
1	24	5	4	33	133	40	24	232	495
2	107	26	18	150	594	180	109	1033	2217
7	34	8	5	48	192	58	35	335	715
8	14	3	2	20	81	24	15	141	300
4	181	44	30	253	999	304	183	1738	3732

Źródło: opracowanie własne

Na podstawie tych danych wyznaczono średnią dzienną liczbę kilometrów pokonywanych przez samochody na terenie Rawy Mazowieckiej w ruchu lokalnym. Następnie obliczono na podstawie danych z portalu <http://samochodyelektryczne.org> chwilową moc oraz zapotrzebowanie na energię elektryczną dla wszystkich obecnie zarejestrowanych w Rawie Mazowieckiej samochodów.

Tabela 35 Energia i Moc

Nr ob- rębu	metry dziennie	km dziennie	km rocznie	zapotrzebowa- nie na energię	zapotrzebo- wanie na moc chwi- lową [kW]
5	455 333,1035	455,333	166 196,5	24 929,48	74 522,5
3	26 1235,1024	261,235	95 350,78	14 302,62	
6	189 662,424	189,662	69 226,63	10 383,99	
1	990 517,0635	990,517	361 538,7	54 230,81	
2	4 594 514,24	4 594,514	1 676 998	251 549,6	
7	1 514 324,392	1 514,324	552 728,3	82 909,24	
8	634 784,5394	634,784	231 696,2	34 754,42	
4	5 796 699,421	5 796,699	2 115 795	317 369,3	
SUMA	14 437 070,29	14 437,07	5269530	790 429,5	

Źródło: opracowanie własne

Elektryfikacja wszystkich samochodów osobowych zwiększyłaby zapotrzebowanie na energię o 790,5 MWh. W porównaniu do obecnego zużycia energii są to wartości mniejsze niż zużycie w każdej z grup taryfowych. Natomiast moc chwilowa, na etapie opracowywania dokumentu, przewyższała prawie trzykrotnie moc dostępną w stacji GPZ. Wiadomo, że jest mało prawdopodobne, by wszyscy na raz włączyli ładowanie swoich samochodów. Natomiast będzie to wyzwanie, przed którym stanie dostawca energii. Należy bowiem wziąć również pod uwagę procesy transformacji energetycznej rawskich firm, ich rosnące zapotrzebowanie na energię oraz konieczność modernizacji awaryjnej infrastruktury sieciowej. W związku z tym, optymalnym rozwiązaniem pozwalającym na realizację celów strategii elektromobilności oraz celów strategii rozwoju miasta, będzie budowa drugiego GPZ na terenie miasta Rawa Mazowiecka.

W odniesieniu do strategii elektromobilności szacuje się, że do końca 2030 roku zelektryfikowane zostanie 10% transportu samochodowego w mieście Rawa Mazowiecka.

Rysunek 34 Mapa sieci elektroenergetycznej dla Rawy Mazowieckiej – stan na rok 2020



Źródło: Dane pochodzące od Operatora Systemu Elektroenergetycznego

4.1.2 GAZ ZIEMNY

Rawa Mazowiecka zasilana jest w gaz ziemny ze stacji wysokiego ciśnienia przy ul. Krakowskiej oraz w Konopnicy. Niestety PSG nie zgodziło się na podanie bardziej szczegółowych danych odnośnie możliwości zasilania Rawy Mazowieckiej. W mieście znajduje się też 7 stacji redukcyjnych ze średniego na niskie ciśnienie.

W roku 2018 zużycie gazu ziemnego przedstawiało się w następujący sposób

- Taryfy W.1 85 500 m³ 2311 odbiorców,
- Taryfy W.2 234 000 m³ 657 odbiorców,
- Taryfy W.3 1366 000 m³ 662 odbiorców,
- Taryfy W.4 241 000 m³ 22 odbiorców,
- Taryfy W.5 3200 000 m³ 29 odbiorców.

Gmina Miasto Rawa Mazowiecka współpracuje z PSG przy gazyfikacji kolejnych obszarów miasta. Jest to szczególnie ważne w kontekście walki o czystsze powietrze. Gaz ziemny nie emituje prawie wcale pyłów i innych związków tworzących smog.

Rysunek 35 Mapa sieci gazowej w Rawie Mazowieckiej



Źródło: opracowanie na podstawie danych operatorów sieci gazowej

4.1.2.1 WARIANTOWA PROGNOZA ZAPOTRZEBOWANIA NA GAZ ZIEMNY DO ROKU 2025

Z powyższych informacji trudno ocenić, czy Rawa Mazowiecka jest wystarczająco zabezpieczona, jeśli chodzi o dostęp do gazu ziemnego. Ponieważ trwają prace nad gazyfikacją osiedli można stwierdzić, że możliwości przesyłowe są odpowiednie.

Obecne trendy rozwoju elektromobilności wskazują, iż w przyszłości raczej energia elektryczna będzie odgrywać ważniejszą rolę w zapewnieniu paliwa dla transportu. Gaz ziemny będzie miał zastosowanie w sytuacjach, gdy potrzebna jest dużo wyższa gęstość paliwa i każdy dodatkowy kilogram wpływa na ekonomikę transportu. Rolnictwo wysokotowarowe oraz tranzyt, transport na dalekie odległości będzie odpowiednim segmentem transportu, który będzie razem z gazem ziemnym szedł ramię w ramię.

Na etapie opracowywania niniejszej strategii do ogrzewania domów zużywano 15026000 kWh gazu. Szacuje się, że w roku 2025 zużycie to wzrośnie z 27% do 35%.. Taki wzrost będzie możliwy dzięki szerokiej współpracy Gminy z PSG.

5. STRATEGIA ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI W JEDNOSTCE SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

5.1 PODSUMOWANIE I DIAGNOZA STANU OBECNEGO

Stan rozwoju elektromobilności jest ważnym czynnikiem wpływającym zarówno na strefę środowiskową, ale także zdrowotną i ekonomiczną mieszkańców Miasta Rawa Mazowiecka oraz władz samorządowych. Początkowa faza rozwoju elektromobilności w Polsce jak i wysokie koszty związane z inwestycjami z zakresu elektromobilności powodują, iż wiele małych i średnich miast dopiero zaczyna wdrażać elementy elektromobilności w tkankę organu samorządowego.

5.1.1. ZIDENTYFIKOWANE PROBLEMY ORAZ POTRZEBY SEKTORA KOMUNIKACYJNEGO

Miasto Rawa Mazowiecka mimo podejmowanych w przeszłości działań związanych z ograniczeniem emisyjności i zanieczyszczenia powietrza posiada wiele zdiagnozowanych braków z zakresu transportu publicznego oraz ograniczania emisyjności.

Jednym z problemów Miasta jest słabo rozwinięta sieć komunikacji miejskiej. Jest to tym bardziej istotne w świetle wyników badania ankietowego przeprowadzonego w początkowej fazie powstawania dokumentu. Z raportu z konsultacji społecznych wynika, iż najliczniejszą grupą osób, są osoby które w ramach codziennego przemieszczania się do pracy, miejsca nauki lub innych miejsc pokonują do 5 kilometrów dziennie. Tę odpowiedź wybrało aż 43,5 % ankietowanych osób, co w zestawieniu z kolejną najliczniejszą grupą osób, tj. osoby które pokonują od 6 do 10 kilometrów (26,1 % ankietowanych), obrazuje iż prawie 70% mieszkańców przemieszcza się codziennie w granicach administracyjnych miasta. Jednocześnie najczęściej wybieranym środkiem transportu jest samochód – tę opcję wybrało jako jeden z głównych środków transportu, aż 73,9 % ankietowanych. Może to świadczyć o dużych brakach w komunikacji miejskiej i konieczności dalszego rozwijania zarówno siatki tras, jak i częstotliwości połączeń. Słaba siatka połączeń komunikacji miejskiej jest także zobrazowana w wynikach dotyczących korzystania z tejże komunikacji. Aż 58,7 % ankietowanych nie korzysta z transportu zbiorowego na terenie Miasta Rawa Mazowiecka. Jednym z ngorzej ocenionych czynników wpływających na ogólną ocenę systemu transportu komunikacji miejskiej w Rawie Mazowieckiej były:

- liczba kursów,
- skomunikowanie,
- dogodna lokalizacja przystanków.

Komunikacja miejska mimo wyznaczenia tras przechodzących przy najważniejszych punktach publicznych i edukacyjnych miasta nie zapewnia pełnej zdolności komunikacyjnej większości mieszkańców Rawy Mazowieckiej.

Kolejnym ważnym elementem ograniczającym rozwój elektromobilności na terenie Rawy Mazowieckiej jest niewielka liczba publicznych punktów ładowania pojazdów elektrycznych - zarówno w granicach administracyjnych miasta, jak i bliskiej okolicy. Brak odpowiedniej infrastruktury do ładowania pojazdów, poprzez generowanie sporych uciążliwości związanych z ładowaniem pojazdów, skutecznie zniechęca do zakupu pojazdów o napędzie elektrycznym. Konieczność zapewnienia lepszej dostępności publicznych punktów ładowania potwierdzona jest faktem, iż w badaniu ankietowym widoczne jest zainteresowanie wśród mieszkańców kupnem pojazdów o napędzie elektrycznym.

W małych i średnich miastach posiadających ograniczone zasoby finansowe ważnym elementem ograniczania emisyjności przemieszczania są rowery oraz ścieżki rowerowe. Rawa Mazowiecka posiada sieć dróg rowerowych, która jest szczególnie rozwinięta przy zalewie Tatar oraz wzdłuż rzeki Rawki. Jednak poszczególne odcinki dróg rowerowych nie tworzą spójnej siatki drogowej, co wpływa na komfort jazdy oraz bezpieczeństwo użytkowników. Większość mieszkańców Rawy Mazowieckiej, tj. 52,2% nie jest zadowolona z obecnej sieci dróg rowerowych na terenie miasta. Brak spójności, a także mała liczba ścieżek prowadzących przez najbardziej zurbanizowane tereny miasta do miejsc rekreacji powoduje, iż mieszkańcy wybierają podróż autem zamiast rowerem. Problemem jest także niedostateczne oznakowanie ścieżek, a przede wszystkim ich niedostateczne oświetlenie, szczególnie w miejscach kolizyjnych, co wiąże się z zwiększonym zagrożeniem w trakcie użytkowania.

Brak lub niedostateczne oświetlenie jest także problemem zdiagnozowanym w części chodników i przejść przez ulicę w obrębie administracyjnym miasta, choć w ostatnich latach wykonano wiele inwestycji w tym zakresie. Niemniej zmniejszone poczucie bezpieczeństwa w trakcie użytkowania chodników i ciągów pieszych, szczególnie nocą lub przy złych warunkach pogodowych powoduje, iż mieszkańcy częściej decydują się na pokonanie nawet krótkich odcinków drogi autem zamiast pokonania go pieszo lub rowerem.

Ilość miejsc parkingowych w mieście jest w większości dostosowana do ruchu drogowego. Może o tym świadczyć fakt, iż większość mieszkańców Rawy Mazowieckiej jako główny środek transportu wskazuje samochód oraz fakt, iż większość ankietowanych mieszkańców jest zadowolona z ilości miejsc parkingowych na terenie miasta. Miasto nie posiada jednak infrastruktury parkingowej zachęcającej do zmiany indywidualnego środka transportu na transport zbiorowy. Aż 60,9% mieszkańców wskazało na konieczność powstania

na terenie miasta rozwiązań parkingowych typu Park&Ride oraz Kiss&Ride, dlatego też należy rozważyć powstanie tego typu rozwiązań w kolejnych lokalizacjach w tym między innymi w pobliżu najbardziej użytkowanych przystanków komunikacji zbiorowej.

Braki związane z infrastrukturą pozwalającą na korzystanie z pojazdów elektrycznych, oraz związane z tym uciążliwości w przypadku posiadania pojazdu z napędem elektrycznym są najczęstszą przyczyną braku rozważania zakupu pojazdu elektrycznego. Aż 52,2 % mieszkańców Rawy Mazowieckiej nigdy nie miała możliwości korzystania z tego typu pojazdu.

Wśród mieszkańców Rawy Mazowieckiej odnotowano wysoki poziom znajomości zagadnień elektromobilności oraz pojęcia Smart City. Wśród osób które brały udział w badaniu, aż 82,6% zna i rozumie pojęcie elektromobilności, a 58,7% zna pojęcie Smart City. Wysoki potencjał mieszkańców oraz ich wiedza i zainteresowanie ograniczeniem emisyjności komunikacyjnej są bardzo cennym aktywem w budowaniu miasta przyjaznego i zgodnego z zasadami elektromobilności.

Podjęcie działań odpowiadających na zdiagnozowane braki w strefie elektromobilności oraz zaangażowanie w poprawę jakości powietrza daje możliwości poprawy stanu jakości powietrza w Rawie Mazowieckiej oraz ograniczenie niskiej emisji.

5.2 SCREENING POWIĄZANYCH DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH

Cele i założenia Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 są zgodne z pozostałymi dokumentami strategicznymi, zarówno regionalnymi jak i krajowymi.

Jednym z priorytetowych lokalnych dokumentów strategicznych jest „Strategia Rozwoju Miasta Rawa Mazowiecka 2030”. Sformułowana w niej wizja rozwoju miasta brzmi: Rawa Mazowiecka – Miasto Dobrego Życia. Natomiast celem strategicznym przewidzianym do osiągnięcia w zakresie środowiskowo – przestrzennym jest „Rawa Mazowiecka – miasto wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i atrakcyjnych przestrzeni publicznych”. Działania realizowane w ramach wdrażania Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka będą się koncentrować na ograniczeniu emisyjności w procesie przemieszczania się mieszkańców oraz budowaniu wzorców ukierunkowanych na wybór alternatywnych, nieemisyjnych form transportu. Oprócz efektu środowiskowego, jakim będzie ograniczenie niskiej emisji, a co za tym idzie poprawa jakości powietrza w Rawie Mazowieckiej, osiągnięte zostaną także inne korzyści, które wpisują się także w priorytety

Strategii Rozwoju Miasta Rawa Mazowiecka. Budowa nowej infrastruktury wpłynie pozytywnie na wizerunek miasta oraz jego wartość osiedleńczą. Ponadto wzrosną także walory rekreacyjne miasta. Sieć ścieżek rowerowych wpłynie na zwiększone zainteresowanie aktywnym wypoczynkiem. Całość tych działań budować będzie wizerunek miasta jako nowoczesnego, przyjaznego mieszkańcom i turystom ośrodka miejskiego, co wpłynie na poprawę jakości życia mieszkańców i będzie zgodne z polityką zrównoważonego rozwoju.

Kolejnym istotnym dokumentem, z którym Strategia Rozwoju Elektromobilności musi wykazywać spójność jest „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rawa Mazowiecka”, a po 30 czerwca 2026 r. z planem ogólnym gminy. Projekty infrastrukturalne, ich lokalizacja musi być również zgodna z założeniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, tak aby zachować spójność urbanistyczną miasta uwzględniającą między innymi kierunki rozwoju systemów infrastruktury technicznej.

Realizacja celów Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 przyczyni się także do realizacji celów „Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Rawa Mazowiecka” i jego aktualizacji do 2025 r. (z perspektywą do 2030 r. oraz do 2040 r.). Do celów strategicznych dokumentu należą:

- redukcja emisji gazów cieplarnianych (CO₂)
- redukcja zużycia energii finalnej (wzrost efektywności energetycznej),
- wzrost udziału OZE w zużyciu energii finalnej (bilansie energetycznym),
- poprawa jakości powietrza poprzez redukcję emisji zanieczyszczeń – głównie benzo(a)pirenu oraz pyłów zawieszonych (PM 10 i PM 2,5).

Cele strategiczne osiągnięte zostaną dzięki realizacji celów szczegółowych. Część z nich realizowana będzie także dzięki wdrażaniu Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030. Każdy z dokumentów realizować będzie wspólne cele takie jak:

- modernizacja infrastruktury drogowej,
- popularyzacja niskoemisyjnego transportu,
- zarządzanie planowaniem gospodarki niskoemisyjnej w gminie,
- edukacja mieszkańców oraz pracowników gminy z zakresu świadomości energetycznej.

Wspólne cele pozwalają na szybszą i efektywniejszą realizację założeń każdego z dokumentów oraz osiągnięcie wyższych niż założone efektów środowiskowych.

Strategia Rozwoju Elektromobilności zakłada budowanie obszaru miasta jako przestrzeni przyjaznej mieszkańcom, poprzez ograniczenie emisyjności komunikacyjnej oraz powiązaną z tym poprawę jakości powietrza. Inwestycje infrastrukturalne wykorzystujące odnawialne źródła energii budować będą obszar konkurencyjny wobec innych rejonów Polski. Wizja ta jest spójna ze „Strategią Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030”, która jako jeden z głównych celów strategicznych zakłada budowanie atrakcyjnej i dostępnej przestrzeni w oparciu m.in. o adaptację do zmian klimatu i poprawę jakości zasobów środowiska.

Dokument jest także zgodny z „Planem Rozwoju Elektromobilności w Polsce”, który zawiera długookresową wizję rozwoju elektromobilności w skali całego kraju. Plan wyznacza trzy główne cele, których realizacja przyczyni się do rozwoju elektromobilności w Polsce oraz obszary interwencji publicznej, dla których wskazano działania wykonawcze. Należą do nich między innymi: zwiększenie świadomości Polaków o pojazdach elektrycznych, rozwój rynku pojazdów elektrycznych, wprowadzenie regulacji prawnych dotyczących rozwoju elektromobilności, rozwój infrastruktury niezbędnej do funkcjonowania pojazdów elektrycznych oraz napędzanych paliwami alternatywnymi. Cele i założenia Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030, jakimi są między innymi ograniczenie emisyjności komunikacyjnej oraz rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, realizują cele Planu Rozwoju Elektromobilności w Polsce, jak również Polityki Energetycznej Polski do 2040 roku. Ten ostatni dokument, przyjęty uchwałą Rady Ministrów w 2021 r., kładzie duży nacisk na rozwój elektromobilności jako kluczowego elementu transformacji energetycznej i gospodarczej kraju. Do zagadnienia elektromobilności odnosi się cel szczegółowy 4. Rozwój rynków energii i projekt strategiczny 4c. Rozwój elektromobilności oraz cel szczegółowy 8. Poprawa efektywności energetycznej i projekt strategiczny 8. Promowanie poprawy efektywności energetycznej.

Realizacja zadań i celów zawartych w rawskiej strategii rozwoju elektromobilności jest więc komplementarna z założeniami krajowych dokumentów strategicznych. Podczas realizacji projektów wymienionych w strategii, głównym wyznacznikiem i punktem odniesienia będzie Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, a także Ustawa o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw.

5.3 PRIORYTETY ROZWOJOWE W ZAKRESIE WDROŻENIA STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI

Zadaniem Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 jest określenie kierunku działań, których finalnym etapem będzie osiągnięcie założonych celów. Cele strategiczne realizowane będą za pomocą celów szczegółowych. Jako cele strategiczne wybrano:

- rozwój w kierunku nisko- lub bezemisyjnej infrastruktury komunikacji miejskiej,
- urząd miasta skierowany na ochronę powietrza,
- bezpieczną sieć dróg pieszych i rowerowych w mieście,
- rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych,
- promocję elektromobilności wśród mieszkańców i przedsiębiorców.

Rozwój w kierunku nisko- lub bezemisyjnej infrastruktury komunikacji miejskiej realizowany będzie poprzez stopniowy rozwój usług komunikacji miejskiej w Rawie Mazowieckiej, poszerzenie działania o nowe trasy oraz zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów. Miasto będzie dążyło do tego, aby pojazdy komunikacji miejskiej stanowiły chociaż częściowo tabor bez- lub niskoemisyjny. Ponadto, w dalszej perspektywie warto rozważyć inwestycje w infrastrukturę pomocniczą, taką jak m.in. przystanki autobusowe, które wyposażone byłby w elementy pozwalające na czerpanie energii ze źródeł odnawialnych np. do oświetlania obszaru przystanku.

Realizacja celu strategicznego „Urząd Miasta skierowany na ochronę powietrza” skupiać będzie się m.in. na flocie pojazdów zarządzanej przez Miasto Rawa Mazowiecka. Pojazdy służbowe Miasta Rawa Mazowiecka będą stopniowo wymieniane na flotę napędzaną energią elektryczną, paliwami alternatywnymi lub na samochody hybrydowe.

„Bezpieczna sieć dróg pieszych i rowerowych w mieście” będzie się koncentrować na rozwoju infrastruktury rowerowej oraz poprawie bezpieczeństwa użytkowników ciągów pieszych i rowerowych. W ramach realizacji celu planowane są inwestycje, których finalnym produktem będzie spójna sieć ścieżek rowerowych pozwalająca na swobodne przemieszczanie się rowerem po mieście. Ponadto, rozważa się utworzenie systemu roweru miejskiego, który umożliwiać będzie wypożyczanie i korzystanie z rowerów udostępnionych w ramach wypożyczalni. Inwestycje skierowane będą także w infrastrukturę pomocniczą dla rowerów, do której zaliczyć można m.in. stojaki na rowery w najbardziej uczęszczanych miejscach. Priorytetem będzie także poprawa bezpieczeństwa użytkowników ścieżek rowerowych oraz chodników. Konieczne będą dalsze inwestycje poprawiające oświetlenie

dróg rowerowych oraz pieszych z wykorzystaniem m.in. odnawialnych źródeł energii. Poprawa bezpieczeństwa nastąpi także dzięki poprawnemu oznakowaniu dróg rowerowych oraz pieszych, a także wyraźnemu i widocznemu oznakowaniu miejsc kolizyjnych z sieciami dróg lub innymi ciągami rowerowymi. Kolejnym etapem poprawy bezpieczeństwa będzie sukcesywne doświetlanie przejść dla pieszych, a także wytypowanie miejsc do budowy przejść dla pieszych ograniczających jednocześnie prędkość samochodów (m.in. wyniesione przejścia dla pieszych).

Pierwszym etapem rozwoju infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych będzie wytypowanie optymalnych miejsc oraz budowa ładowarek pojazdów elektrycznych, również przez podmioty prywatne. Infrastruktura ta musi być dostosowana do potrzeb różnego rodzaju pojazdów napędzanych energią elektryczną.

Promocja elektromobilności wśród mieszkańców i przedsiębiorców obejmować będzie działania informacyjne, których celem będzie zwiększenie świadomości mieszkańców Rawy Mazowieckiej z zakresu elektromobilności. Działania nastawione będą także na zmianę preferencji komunikacyjnych mieszkańców oraz częstsze wybieranie transportu zbiorowego w miejsce transportu indywidualnego. W ramach realizacji niniejszego celu rekomendowana jest także organizacja, w miarę możliwości pozyskania dofinansowania, warsztatów oraz konferencji dla przedsiębiorców w temacie elektromobilności.

Realizacja celów strategicznych przyczyni się do osiągnięcia zmniejszonego poziomu niskiej emisji oraz poprawy jakości powietrza w Rawie Mazowieckiej.

ADEKWATNOŚĆ ZAPROPONOWANYCH DZIAŁAŃ DO PROBLEMÓW ORAZ POTRZEB

Działania zaproponowane w Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 wynikają z analizy braków i problemów występujących w Rawie Mazowieckiej oraz wśród mieszkańców miasta. Analiza potrzeb i problemów została przeprowadzona na podstawie konsultacji społecznych oraz analizy danych statystycznych związanych z zanieczyszczaniem powietrza, ruchem samochodowym oraz innymi ogólnodostępnymi danymi. Planowane działania dobrane zostały pod kątem możliwego oddziaływania na zdiagnozowane braki oraz możliwości minimalizowania zdiagnozowanych problemów. Spośród analizowanych rozwiązań zaproponowano działania w największym stopniu wypełniające braki i odpowiadające na potrzeby z zakresu elektromobilności.

6. PLAN WDROŻENIA ELEKTROMOBILNOŚCI W JEDNOSTCE SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

6.1 ZESTAWIENIE I HARMONOGRAM NIEZBĘDNYCH DZIAŁAŃ, W TYM INSTYTUCJONALNYCH I ADMINISTRACYJNYCH, W CELU WDROŻENIA STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI

6.1.1 ZAKRES I METODYKA ANALIZY WYBRANEJ STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI

Metodyka analizy została opracowana na podstawie danych pozyskanych od wydziałów Urzędu Miasta Rawa Mazowiecka, jednostek organizacyjnych Miasta oraz danych statystycznych dotyczących zarówno miasta, regionu jak i województwa. Wzięto pod uwagę również trendy zachodzące w gospodarce. Poniżej przedstawiono poszczególne obszary analizy, które są przyczyną powstania niniejszej strategii.

- Dane demograficzne. W mieście Rawa Mazowiecka liczba mieszkańców zmniejszyła się z 18 330 osób w 1995 r. do 15 783 osób na koniec 2024 r.⁷ Dla małych społeczności ubytek taki jest znaczący. Co więcej, interesująco wygląda piramida wieku. Największą grupą społeczną klasyfikując w ujęciach 10 letnich w Rawie są osoby we wczesnym wieku emerytalnym 60-70 lat lub zbliżające się do niego 55-65. Kolejną grupą są dzieci wyżej wymienionej grupy, dzisiejsi 30-40 latkowie. Natomiast pesymizmem napawa ilość dzieci w tej strukturze, jest ich znacząco mniej. Z tego wynika, iż jednym z ważniejszych rozwiązań dla postępującego starzenia się społeczeństwa będzie zapewnienie transportu publicznego oraz zapewnienie pieszej ciągłości komunikacyjnej. Z perspektywy osób w wieku produkcyjnym również istotne będzie zapewnienie odpowiedniej komunikacji publicznej dla obsługi połączeń Dom-Praca-Dom lub Dom-Szkoła –Dom, a także zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu rowerowym i pieszym.
- Możliwości oddziaływania Gminy. Istotnym wyzwaniem w transformacji transportu do takiego, który jest oparty o napędy niskoemisyjne jest wzięcie pod uwagę możliwości gminy. Dochody Gminy na przestrzeni ostatnich lat rosły. Szczególnie jeśli chodzi o wpływy z podatków. Wzrost między rokiem 2009 a 2016 wyniósł nieco ponad 32 proc⁸. Jednakże polityka transportowa jest tylko jednym z zadań samorządu. Miasto może pozwolić sobie na przeznaczenie z budżetu na ten rodzaj działalności ok. 1,5 mln złotych rocznie. Z uwagi na ograniczone możliwości Miasto nie jest w stanie inwestować w każde rozwiązanie z zakresu elektromobilności. Będzie

⁷ Bank Danych Lokalnych

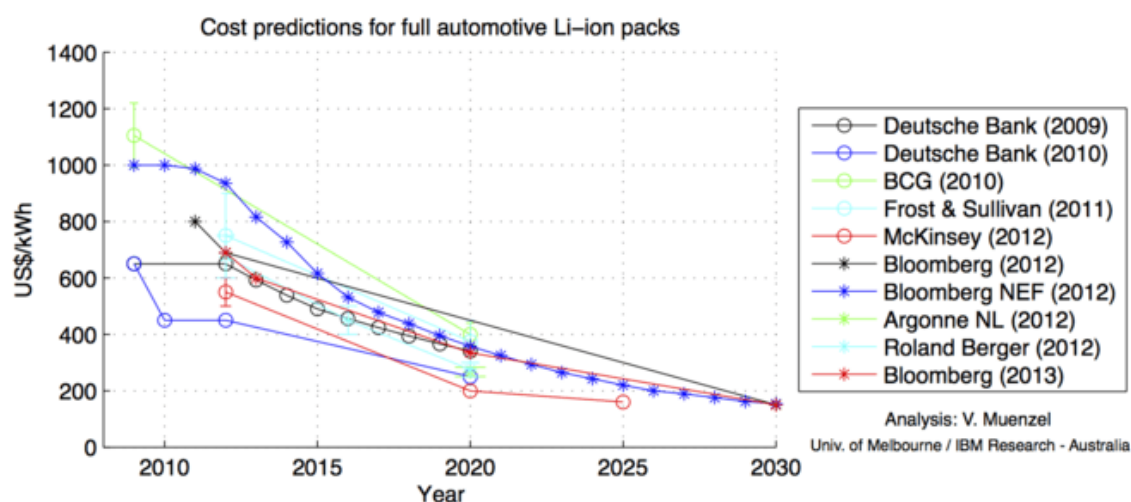
⁸ www.polskawliczbach.pl

wybierało jednak takie działania, które będą służyły jak największej liczbie mieszkańców tj. wsparcie dla transportu publicznego, budowa ścieżek rowerowych oraz poprawa ciągów pieszych wraz z ich odpowiednim oznakowaniem i oświetleniem. Uzupełniając, Miasto będzie umożliwiać instalację ładowarek dla aut elektrycznych w wybranych miejscach w Rawie.

- Trendy makroekonomiczne.

a) Ceny baterii litowo-jonowych

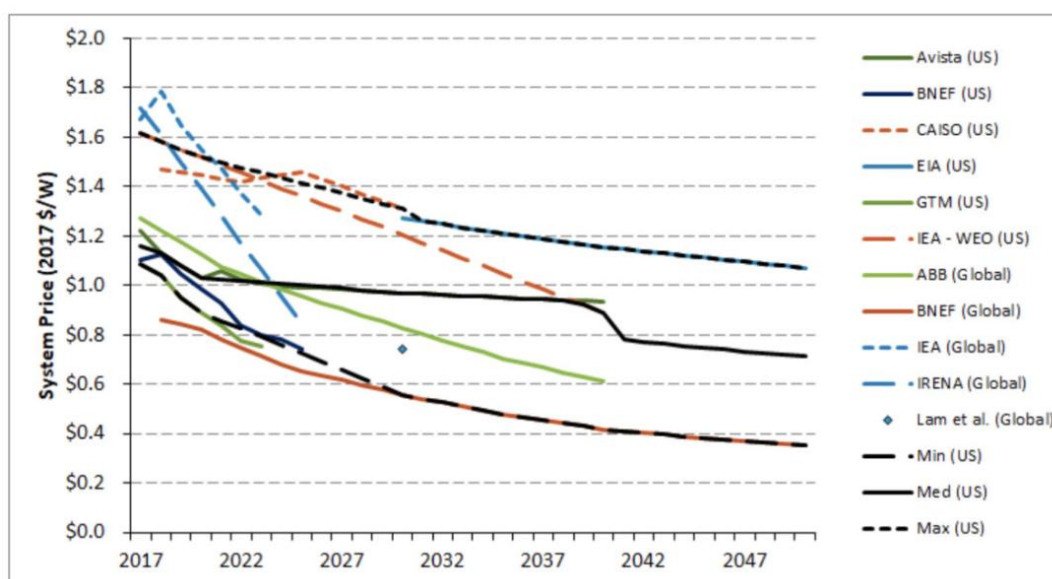
Rysunek 36 Prognozowane ceny baterii litowo-jonowych



Źródło Departament Energii USA National Renewable Energy Laboratory, Annual Technology Baseline.

b) Ceny instalacji odnawialnych źródeł energii (pv)

Rysunek 37 Ceny prognozowane przez producentów paneli.

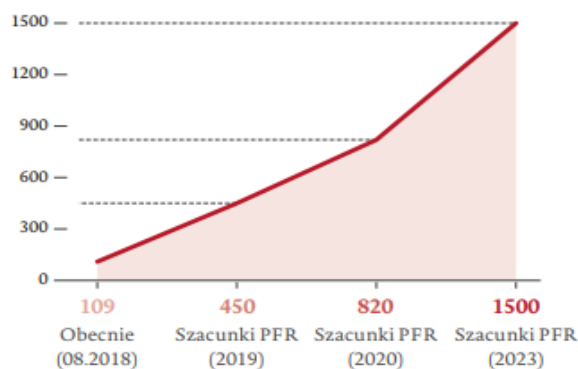


Źródło Departament Energii USA National Renewable Energy Laboratory, Annual Technology Baseline.

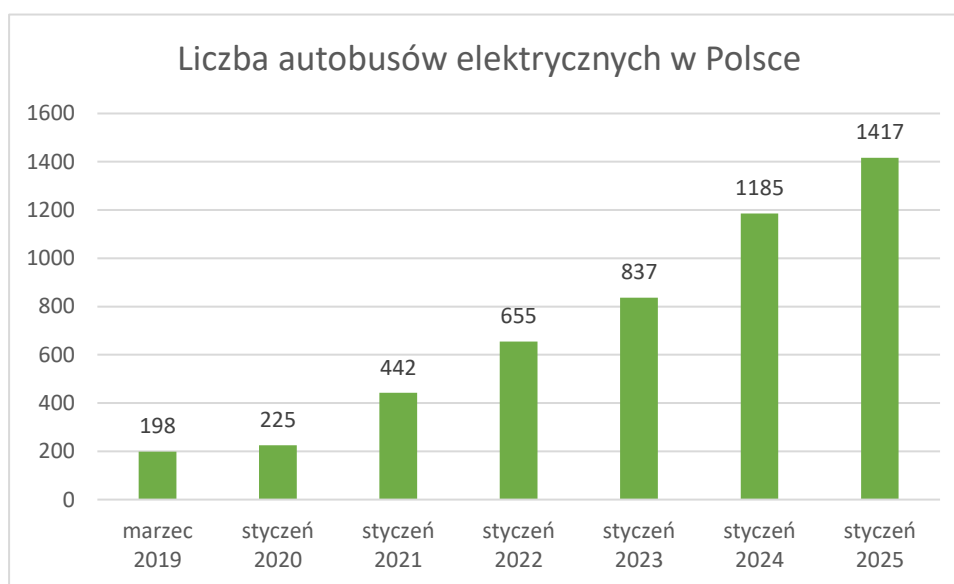
Ceny gazu ziemnego, a tym samym (CNG), uzależnione są od szeregu czynników o charakterze globalnym i lokalnym (m.in. od dostępności i cen surowców energetycznych, sytuacji geopolitycznej)..

c) Wzrost ilości autobusów elektrycznych w Polsce

Rysunek 38 Prognozowany i rzeczywisty wzrost ilości autobusów elektrycznych w Polsce



Źródło: raport PSPA



Źródło: Licznik elektromobilności uruchomiony przez PZPM i PSNM

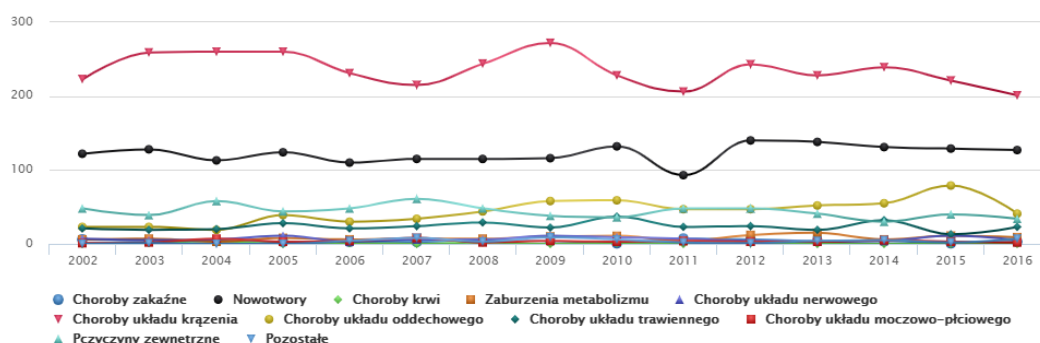
W 2025 r. w raporcie wyodrębniono pozycję dla autobusów wodorowych. W styczniu 2025 r. było zarejestrowanych 89 pojazdów w tej kategorii.

- **Ruch lokalny.** Jak opisano w rozdziale 3.3., ruch lokalny generuje blisko 8 tys. podróży samochodowych dziennie. Szczególnie obciążone są drogi prowadzące do centrum. Ważne w tym kontekście jest zmniejszenie ruchu samochodowego

na rzecz ruchu pieszego oraz rowerowego, a także zmniejszenie tłoku na drogach poprzez wprowadzenie transportu publicznego.

- Dane dotyczące zanieczyszczenia powietrza. WHO podaje, że 24% wszystkich zgonów z powodu udaru mózgu na świecie ma związek ze smogiem. To samo dotyczy 25% zgonów z powodu chorób serca i aż 43% śmierci z powodu chorób płuc.

Rysunek 39 Liczba zgonów w zależności od przyczyn



Źródło: opracowanie na podstawie danych WHO i danych GUS

Spośród wyżej wymienionych przyczyn zgonów aż dwie (choroby układu krążenia, choroby układu oddechowego) są w pierwszej trójce najczęstszych przyczyn śmierci w Rawie Mazowieckiej.

- Dane dotyczące kosztów społecznych zanieczyszczenia powietrza

Tabela 36 Koszty społeczne zanieczyszczenia powietrza

Wyszczególnienie	Liczba pojazdów	Koszty zewnętrzne zanieczyszczeń						
		CH ₄	CO ₂	N ₂ O	NO _x	PM _{2,5}	PM ₁₀	NM VOC
		zł na pojazd						
OGÓŁEM	20 959 088	0,5	405,7	3,3	759,4	204,2	152,2	10,8
według rodzaju pojazdu								
Osobowe	17 216 420	0,3	296,9	2,2	367,4	128,6	97,7	8,0
Lekkie dostawcze	1 522 458	0,2	661,3	4,7	1 243,6	499,3	355,2	10,4
Ciężarowe	679 174	2,9	2 858,7	32,3	9 147,0	1 525,0	1 143,4	42,7
Autokary	67 732	5,2	3 750,1	29,4	12 407,4	1 695,6	1 220,8	48,7
Autobusy miejskie	11 058	36,3	13 360,9	60,8	55 207,3	10 483,8	7 427,7	454,4
Motocykle	1 462 246	0,7	29,1	0,2	23,0	27,0	18,6	24,2

Źródło: „Opracowanie metodyki i oszacowanie kosztów zewnętrznych emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego ze środków transportu drogowego na poziomie kraju”

Z powyższego zestawienia wynika, iż posiadanie samochodu osobowego napędzanego tradycyjnymi paliwami przyczynia się do generowania kosztów społecznych w wysokości około 900 zł rocznie.

6.1.2 OPIS I CHARAKTERYSTYKA WYBRANEJ TECHNOLOGII ŁADOWANIA I DOBORU OPTYMALNYCH POJAZDÓW Z UWZGLĘDNIENIEM POJEMNOŚCI BATERII I MOŻLIWOŚCI PRZEWOZOWYCH

Definicja ładowarki elektrycznej ustalona w ustawie o elektromobilności: jest to urządzenie umożliwiające ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego i autobusu zeroemisyjnego oraz miejsce, w którym wymienia się lub ładuje akumulator służący do napędu tego pojazdu.

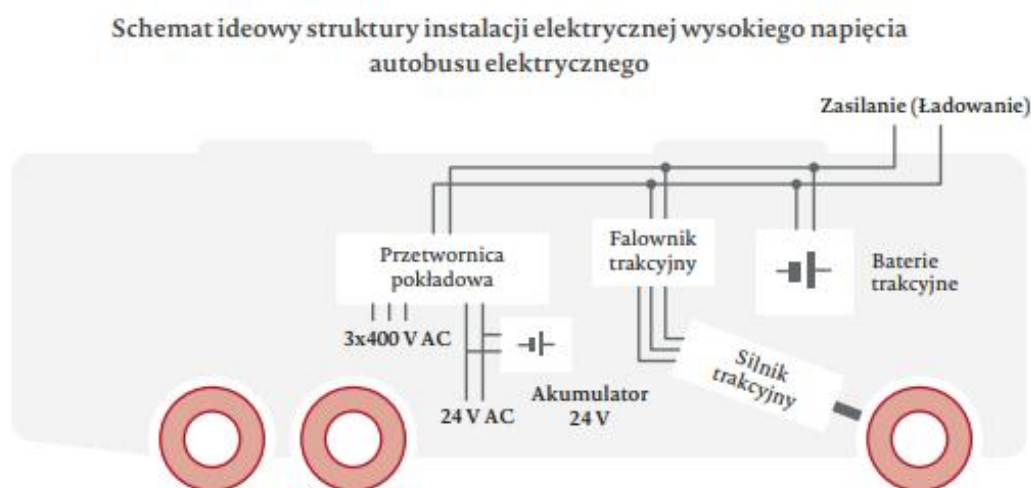
Podział stacji ładowania według ustawy o elektromobilności

- urządzenia o mocy do 3,7 kW – które według ustawy nie są stacjami ładowania,
- punkty ładowania o mocy mniejszej lub równej 22 kW,
- punkt ładowania o dużej mocy – punkt ładowania o mocy większej niż 22kW.

Biorąc pod uwagę powyższe rozróżnienie wydaje się, że najpopularniejsze będą właśnie ładowarki do mocy 3,7 kW. Będą one zasilaty samochody w trakcie nocy. Dla floty urzędu oraz dla mieszkańców Rawy Mazowieckiej będą one w zupełności wystarczające.

ZASILANIE AUTOBUSÓW

Rysunek 40 Schemat zasilania autobusu elektrycznego



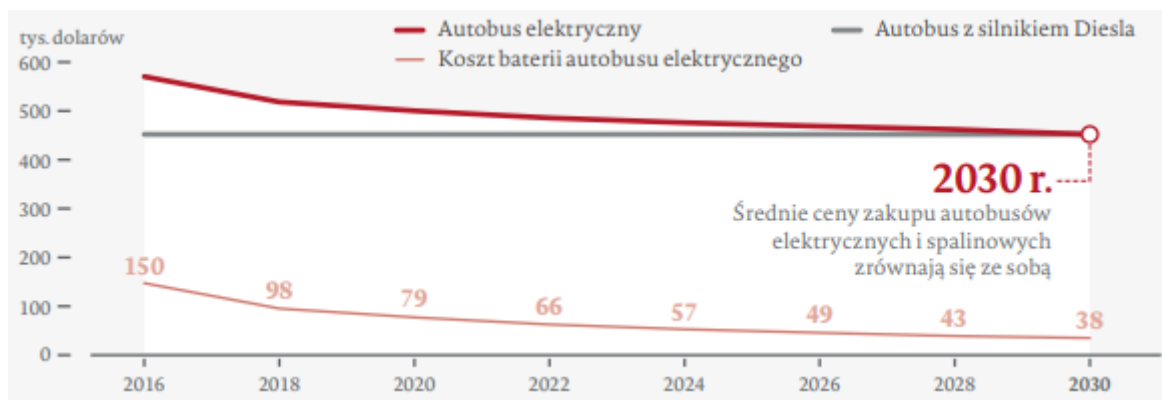
Źródło PSPA raport o elektromobilności

Strategie ładowania autobusu elektrycznego:

- Ładowanie w ruchu za pomocą pantografu lub indukcji. W tej propozycji niezbędne jest zastosowanie wyspecjalizowanej infrastruktury. Celowość takiego rozwiązania jest rozpatrywana w sytuacji długich tras i konieczności doładowywania baterii;
- Ładowanie szybkie na pętlach. Ładowarki dużej mocy ładujące autobus w czasie postoju;
- Ładowanie szybkie na pętlach oraz ładowanie w nocy. Stosuje się ładowarki o średnich lub dużych mocach;
- Ładowanie tylko w nocy. Stosuje się ładowarki małej mocy od 20 -40 kW.

Obecnie dostępne technologie baterii umożliwiają osiągnięcie zasięgu autobusu elektrycznego na poziomie 150-200 km przy zastosowaniu ogrzewania paliwowego (olej opałowy, olej napędowy) bądź ok. 100 km przy zastosowaniu ogrzewania elektrycznego. Przy założeniu, że pojemność baterii wynosi 240 kWh i ogrzewaniu paliwowym, a zużycie energii elektrycznej dla pojazdu 12-metrowego wynosi ok. 1 kWh/km, to zasięg może być większy niż 200 km (natomiast przy ogrzewaniu elektrycznym zużycie energii w powyższym przypadku wzrasta zimą do ok. 2,3 kWh/km).

Rysunek 41 Projekcja cen zakupów autobusów elektrycznych do 2030 roku



Źródło raport PSPA

6.1.3 LOKALIZACJA I WYBÓR LINII AUTOBUSOWYCH TRANSPORTU PUBLICZNEGO I PUNKTÓW ŁADOWANIA

Poniżej przedstawiono analizę rozmieszczenia przystanków oraz odległość od nich, a także analizę długości linii autobusowych. Każdy z zaznaczonych punktów to strefa oddziaływania przystanku komunikacji miejskiej. Zasięg i strefę oddziaływania warunkuje odległość,

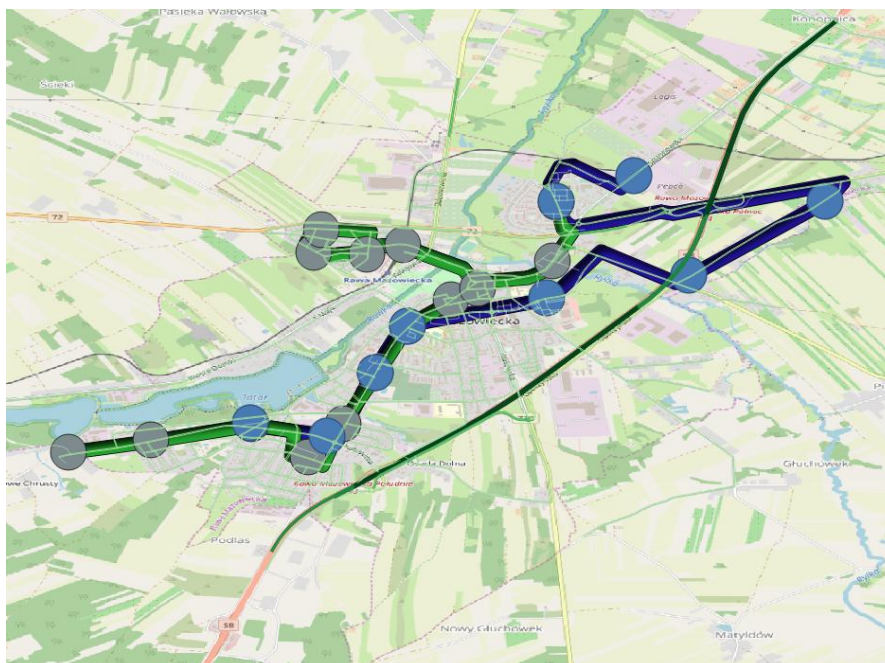
którą musi pokonać mieszkaniec z punktu źródłowego do przystanku komunikacji miejskiej. Odległości konieczne do pokonania determinują podjęcie decyzji o wyborze środka transportu – komunikacji zbiorowej czy środka indywidualnego.

Rysunek 42 Strefa 300-metrowa oddziaływania przystanków linii autobusowych



Źródło: opracowanie własne

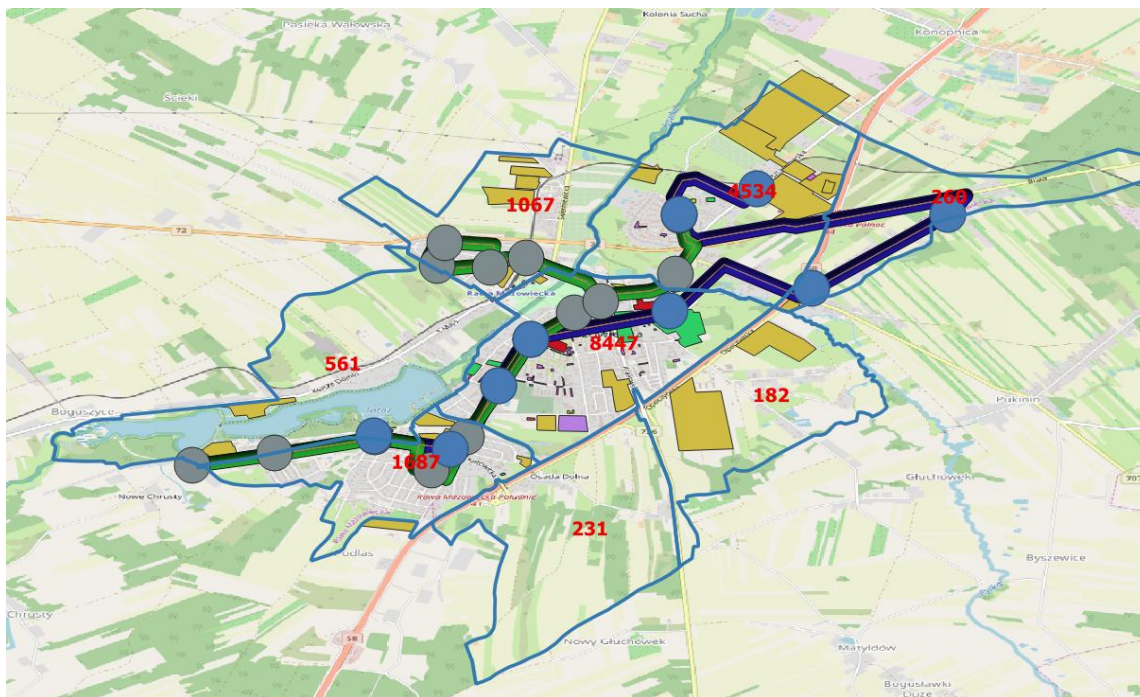
Rysunek 43 Strefa 100-metrowa oddziaływania przystanków komunikacji miejskiej



Źródło: opracowanie własne

Linia zielona o długości 7944 metrów
Lina niebieska o długości 8156 metrów

Rysunek 44 Oddziaływanie przystanków komunikacji miejskiej



Źródło; opracowanie własne

Na powyższej mapie przeprowadzono analizę miejsc użyteczności publicznej, usług oraz liczby ludności. Wokół przystanków wyznaczono też 100 metrową strefę, która będzie decydować o atrakcyjności danego przystanku. Z rozkładu przystanków wynika, iż wiele miejsc publicznych i zwiększonego ruchu jest poza zasięgiem oddziaływania komunikacji publicznej.

Na podstawie analizy rozmieszczenia przystanków komunikacyjnych i rozmieszczenia głównych punktów publicznych oraz miejsc wysokiego zagęszczenia ruchu, opracowano optymalne rozwiązania służące do uatrakcyjnienia komunikacji miejskiej w Rawie Mazowieckiej. Do rozwiązań tych należą:

- wydłużenie tras do zakładów przemysłowych,
- skupienie większej liczby przystanków w rejonach mieszkalnych.

Dziennie jeden autobus musiałby pokonywać 205 km i powinien posiadać około 250 kWh pojemności baterii. Dla zoptymalizowania wielkości baterii ważne jest zaplanowanie stacji ładowania pojazdów oraz zapewnienie przerw w celu uzupełnienia energii w akumulatorach. Rekomenduje się obsługę tras przez minimum dwa autobusy elektryczne o następujących parametrach:

- liczb miejsc 22,
- zasięg 150 km,
- pojemność baterii 84 kWh,
- możliwość transportowania osób starszych i niepełnosprawnych.

6.1.4 DOSOTSOWANIE TABORU I ROZMIESZCZENIA LINII AUTOBUSOWYCH DO POTRZEB MIESZKAŃCÓW, W TYM OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Źródłem zasilania autobusów elektrycznych są baterie trakcyjne. Dostarczają one energię elektryczną prądu stałego o napięciu 500-700 V.

Rysunek 45 Główni producenci pojazdów elektrycznych używanych w komunikacji publicznej

Producenci autobusów elektrycznych w Polsce			
MARKA	LICZBA MODELI AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH	MODELE AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH	DATA ZAPREZENTOWANIA/ROZPOCZĘCIA PRODUKCJI
Autosan	1	12 m Autosan Sancity	2017
MAN	1	18 m (prezentacja 12m MAN Lion's City E na targach pojazdów użytkowych IAA 2018)	zaprezentowany w 2016 r. (produkcja planowana na 2019 r.)
Scania	1	12 m Scania Citywide	2017
Solaris	3	8,9 m, 12 m, 18 m Solaris Urbino electric	2011
Ursus	5	8,5 m, 10 m, 12 m, 18 m Ursus Bus City Smile, 12 m Ursus Bus Ekovolt	2013
Volvo	1	12 m Volvo 7900 Electric	2016
Automet	2	8 m, 8,4 m MiniCity Electric	2017

Źródło: Raport PSPA o transporcie publicznym

Przykładowy model pojazdu elektrycznego dostosowany do warunków przewozu osób starszych lub niepełnosprawnych.

Rysunek 46 Autobus elektryczny



Automet MiniCity Electric

Typowo miejski autokar napędzany energią elektryczną.
Cichy, bezemisyjny, idealny dla nowoczesnych miast dbających o środowisko i jakość powietrza.
Przewozi do 23 osób.



Do 13 miejsc siedzących



100% elektryczne



Wysoki komfort



Zestawy multimedialne



Zwinność

Źródło: automet.pl

Rysunek 47 Przykładowe parametry autobusu elektrycznego



Konstrukcja szkieletu	Standard	- ze stali odpornej na korozję
Oblachowanie ścian bocznych	Standard	- demontowalne panele boczne i nadkolowe
Układ drzwi	Standard	- 1-2
Maksymalna wysokość wejścia	Standard	- I drzwi: 320 mm, II drzwi: 320 mm
Rampa inwalidy	Standard	- rampa inwalidy przy II drzwiach, odkładana ręcznie
Liczba miejsc siedzących (w zależności od układu drzwi i baterii)	Standard	- maks. 24

Źródło solaris.com

6.1.5 LOKALIZACJA STACJI I PUNKTÓW ŁADOWANIA POZOSTAŁYCH POJAZDÓW, W TYM KOMUNALNYCH

Rozwój transportu w oparciu o zasady zrównoważonego rozwoju, w tym w oparciu o zasady elektromobilności niesie za sobą pojawienie się w przestrzeni miejskiej coraz to większej ilości pojazdów elektrycznych. Flota pojazdów posiadana przez Urząd Miasta Rawa Mazowiecka, ze względu na wielkość jednostki oraz jej potrzeby nie jest wielka, dlatego też szacuje się, iż planowane rozmieszczenie punktów ładowania pojazdów komunikacji miejskiej będzie także wystarczające dla obsługi tych pojazdów. Miasto Rawa Mazowiecka nie posiada floty pojazdów komunalnych.

Realizacja zadań własnych gminy wiąże się często z koniecznością posiadania specjalistycznego sprzętu, tak jak np. w przypadku odbioru odpadów od mieszkańców. Dlatego też, aby optymalizować koszty mniejsze jednostki samorządowe do obsługi niektórych zadań wybierają operatorów. W ramach rozwoju elektromobilności na terenie Rawy Mazowieckiej możliwe jest także opracowanie zasad wyborów usługodawców w oparciu o kryteria, których jednym z warunków byłoby na przykład posiadanie 5 % pojazdów napędzanych paliwami niekonwencjonalnymi w swojej flocie. Zapewniałoby to udział pojazdów nieemisyjnych wśród floty pojazdów obsługujących zadania własne miasta.

6.1.6 SYSTEM ROWERÓW MIEJSKICH

Bezsprzecznie rower miejski należy od początku traktować jako element infrastruktury miejskiej, który finansowany jest z podatków. Przeanalizowano przetargi na dostawę i utrzymanie systemu rowerów. Sprawdzono dane z Radomia, Olsztyna i Białegostoku. Średnia cena utrzymania systemu rocznie wynosiła w momencie opracowania dokumentu 3200 zł na rower. Dla nowych systemów transportowych koszt wdrożenia systemu wynosił około 4300 zł/na rower, zakładając serwis i obsługę trzyletnią. Dla systemów do 100 rowerów pojawiały się propozycje sięgające nawet 7000 zł na rower na sezon przy kontrakcie 3 letnim. Zwykle czas bezpłatnego użytkowania rowerów wynosi 20 min. W Warszawie, Białymstoku i innych miastach średni czas wykorzystania roweru wynosił do minuty więcej od czasu darmowego przejazdu.

Rawa Mazowiecka ze względu na swoją wielkość powinna przyjąć następujące kryteria przy tworzeniu systemu rowerów miejskich i instalowaniu stacji roweru miejskiego:

- ulokowanie w regionach możliwie najgęściej zaludnionych,
- ulokowanie w rejonach z dużą ilością atrakcji i produkcji,
- zintegrowanie systemu wypożyczania z komunikacją miejską, pozamiejską,
- długotrwała promocja i kampania informacyjna, która powinna towarzyszyć wprowadzeniu systemu rowerów miejskich.

Koszty wdrożenia i utrzymania systemu transportowego w oparciu o wyżej przedstawione dane, w pierwszym sezonie trzyletnim mogą wynosić nawet powyżej 4500 zł/rower. W związku z tym koszt wprowadzenia roweru miejskiego na okres 3 lat wyniesie minimum 540 000 zł. Zakłada się, że koszt serwisu roweru w późniejszym czasie będzie identyczny, tj. 180 tys. zł rocznie.

Ze względu na wielkość miasta, oraz stosunkowo wysokie koszty związane z wdrożeniem systemu roweru miejskiego i późniejszą obsługą decyzja o wdrożeniu systemu roweru

miejskiego powinna być poprzedzona przeprowadzeniem analiz popytu, efektywności kosztowej, a także analizą kosztów i korzyści.

6.1.7 ZINTEGROWANY SYSTEM ŚCIEŻEK ROWEROWYCH I PIESZO ROWEROWYCH

Rozwój sieci dróg rowerowych, o którym mowa w punkcie 3.5 i którego celem jest powstanie spójnej sieci tras rowerowych, pozwoli na zintegrowanie sieci dróg pieszych i rowerowych. Wspólne oznakowanie tras, spójne informacje zarówno dla pieszych jak i rowerzystów umożliwi wygodne korzystanie z roweru jak również poruszanie się pieszo po Rawie Mazowieckiej. Spójna sieć zwiększy także ilość uczestników ruchu rowerowego w mieście, a odpowiednie oznakowanie zapewni bezpieczeństwo zarówno pieszym jak i rowerzystom. Oznakowanie tras rowerowych oraz czytelna informacja docierająca do pieszych i rowerzystów szczególnie w miejscach szczególnie niebezpiecznych zwiększy komfort i bezpieczeństwo uczestników ruchu. W końcowej fazie rozwoju ścieżek rowerowych, warto rozważyć zintegrowanie sieci dróg pieszych z drogami rowerowymi wspólnym oznakowaniem, spójnym przekazem informacyjnym.

6.1.8 WĘZŁY I PARKINGI PRZESIADKOWE - MOŻLIWOŚĆ ICH LOKALIZACJI

Ważnym elementem infrastruktury pomocniczej, która stymuluje mieszkańców do zmiany przyzwyczajeń komunikacyjnych są parkingi przesiadkowe oraz węzły komunikacyjne. Na terenie miasta Rawa Mazowiecka działa dworzec PKS przy ulicy Kolejowej, przy którym mógłby powstać węzeł komunikacyjny. W sąsiedztwie dworca autobusowego znajduje się również przystanek kolejki wąskotorowej, wykorzystywanej najczęściej do okazjonalnych przejazdów turystycznych. W ramach rozwoju siatki połączeń komunikacji miejskiej, w pobliżu dworca ulokowano przystanek komunikacji miejskiej oraz wybudowano przejście dla pieszych. Na terenie miasta powstały też parkingi typu Kiss&Ride zlokalizowane głównie przy szkołach. Budowa dużych parkingów przesiadkowych uzasadniona jest w miejscach koncentrujących wiele środków komunikacji zbiorowej. Dla Rawy takim potencjalnym miejscem jest rejon ulicy Kolejowej i dworca autobusowego.

Najczęściej użytkowane przystanki komunikacji miejskiej zlokalizowane są w centrum miasta, w miejscach wysoko zurbanizowanych, z tego też względu lokalizacja tam parkingów przesiadkowych może być trudna ze względów technicznych.

6.1.9 HARMONOGRAM NIEZBĘDNYCH INWESTYCJI W CELU WDROŻENIA WYBRANEJ STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI

Wprowadzanie założeń Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 jest procesem długoterminowym, a ich realizacja rozłożona w czasie.

Możliwość realizacji poszczególnych elementów zależna jest od wielu czynników – w tym od możliwości pozyskania funduszy zewnętrznych. W tabeli poniżej przedstawiono wstępny harmonogram wdrażania założeń i realizacji planów Strategii.

Tabela 37 Harmonogram wdrażania strategii

Lp.	Rodzaj zadania	Jednostka realizująca	Termin realizacji	Szacunkowe nakłady finansowe [tys. zł]	Przewidywane źródło finansowania	Szacowany efekt ekologiczny [Mg CO ₂ /rok]
1	Planowanie, projektowanie, budowa tras rowerowych	Miasto Rawa Mazowiecka, inni zarządcy dróg	2020 - 2024 2025 - 2030	2020 - 2024 - 2500 tys. zł 2025 - 2030 - 5300 tys. zł	Budżet miasta, budżet innych zarządców dróg, RPO WŁ 2014 - 2020, FEŁ 2021 - 2027, Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg	3616
2	Budowa oraz modernizacja chodników, ciągów pieszych i przejść dla pieszych	Miasto Rawa Mazowiecka, inni zarządcy dróg	2020 - 2024 2025 - 2030	2020 - 2024 - 5300 tys. zł 2025 - 2030 - 5000 tys. zł	Budżet miasta, budżet innych zarządców dróg, program rządowy „Razem Bezpieczniej”, Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg	-
3	Organizacja komunikacji miejskiej z udziałem pojazdów nisko- lub bezemisyjnych	Miasto Rawa Mazowiecka	2025-2030	6000 tys. zł	Budżet miasta, NFOŚiGW, FEŁ 2021 - 2027	31,067
4	Zakup i montaż ładowarek dla pojazdów elektrycznych	Miasto Rawa Mazowiecka, podmioty prywatne	2025-2030	200 tys. zł (nakłady Miasta Rawa Mazowiecka)	Budżet miasta, NFOŚiGW, FEŁ 2021 - 2027	15,314

Źródło: opracowanie własne

Poza zadaniami wskazanymi w tabeli powyżej, przez cały okres wdrażania strategii rozwoju elektromobilności, tj. w latach 2020 – 2030, prowadzone są, z wykorzystaniem kanałów informacyjnych Miasta Rawa Mazowiecka, działania promujące elektromobilność. W ciągu roku kalendarzowego publikowane są co najmniej 4 informacje związane tematycznie z elektromobilnością, m.in. z korzyściami wynikającymi z jej wdrażania, konkursami na dofinansowanie przedsięwzięć z zakresu elektromobilności.

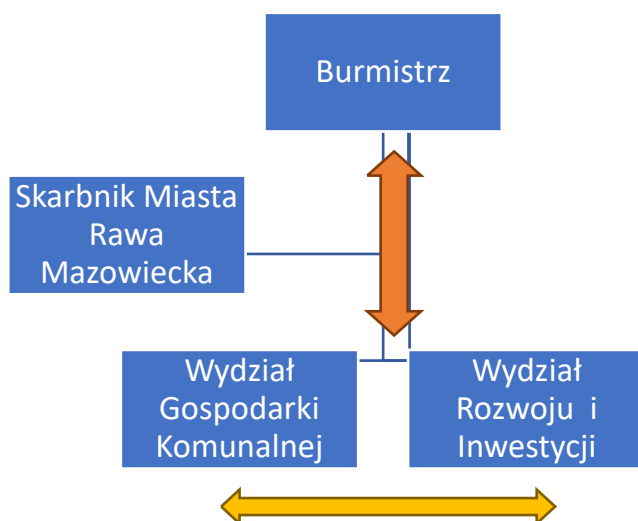
6.1.10 STRUKTURA I SCHEMAT ORGANIZACYJNY WDRAŻANIA WYBRANEJ STRATEGII

Wdrażaniem strategii elektromobilności w Rawie Mazowieckiej zajmują się pracownicy poszczególnych wydziałów Urzędu Miasta Rawa Mazowiecka, pod nadzorem Burmistrza Miasta Rawa Mazowiecka. Najściślejsza współpraca w kwestii planowania i wdrażania założeń następuje pomiędzy Wydziałem Rozwoju i Inwestycji a Wydziałem Gospodarki Komunalnej. W realizację założeń i celów zaangażowani są także Skarbnik Miasta Rawa Mazowiecka oraz inni pracownicy urzędu, w tym także Biuro Strategii i Przedsiębiorczości.

Realizacja zadań związanych z komunikacją miejską w Rawie Mazowieckiej powierzona jest Wydziałowi Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Rawa Mazowiecka.

Urząd Miasta Rawa Mazowiecka posiada wystarczające zasoby kadrowe, by sprawnie, efektywnie oraz terminowo podejmować działania dotyczące planowania, realizowania i nadzoru zadań i inwestycji związanych z osiągnięciem celów Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030.

Rysunek 48 Schemat organizacyjny struktury wdrażania strategii



Relacje wertykalne, podlegające zasadzie zwierzchności



Relacje horyzontalne, podlegające zasadzie współpracy



Źródło: opracowanie własne

6.1.11 ANALIZA SWOT

Do oceny strategicznej założeń i planów zawartych w Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka przeprowadzono analizę SWOT.

Tabela 38 Analiza SWOT

Mocne strony	Słabe strony
• Stabilna sytuacja finansowa miasta	• Słabo rozwinięta infrastruktura rowerowa
• Zmotywowane do działania kierownictwo	• Słabo rozwinięta infrastruktura do ładowania pojazdów z napędem niekonwencjonalnym
• Doświadczenie w pilotażowym wdrożeniu transportu publicznego	• Duże natężenie ruchu skutkujące wydłużeniem czasu przejazdu szczególnie na trasie S8
• Skuteczne działania urzędu miasta w zakresie pozyskania finansowania zewnętrznego	• Duże odległości między przystankami w obszarze osiedli mieszkalnych w południowej części miasta
• Obszar Rzeki Rawki i Rylki – zielono niebieski kręgosłup miasta	• Brak informacji o transporcie miejskim w formie dynamicznych tablic informacyjnych, na stronie internetowej brak mapy przystanków z zaznaczonymi trasami przejazdu
• Ważne instytucje zlokalizowane w promieniu 1 km od centrum miasta	• Brak odpowiedniego oznakowania tras pieszych i rowerowych, w tym doświetlenie przejść dla pieszych
• Polityka krajowa i europejska ukierunkowana na rozwój elektromobilności	• Brak własnego taboru o napędzie elektrycznym
	• Rosnące ceny energii elektrycznej

Szanse	Zagrożenia
• Polityka krajowa i europejska ukierunkowana na rozwój elektromobilności i poprawę jakości powietrza	• Rosnące ceny energii elektrycznej
• System wsparcia z funduszy europejskich oraz krajowych	• Wysoki koszt zakupu pojazdów elektrycznych
• Wzrost dostępnych rozwiązań technologicznych (taniejąca technologia elektromobilności oraz taniejące technologie wytwarzania i magazynowania energii)	• W przypadku spowolnienia gospodarczego – zmniejszenie się wpływów miasta Rawa Mazowiecka, co skutkować będzie ograniczeniem inwestycji
• Rosnąca świadomość mieszkańców	• Niekorzystna sytuacja demograficzna – piramida wieku
• Rozwój inwestycji w odnawialne źródła energii zwiększający autonomię energetyczną miasta Rawa Mazowiecka	• Problemy systemu elektroenergetycznego z zaspokojeniem rosnącego popytu na energię elektryczną

Źródło: opracowanie własne

6.2 UDZIAŁ MIESZKAŃCÓW W KONSULTACJI STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI

Istotnym elementem w procesie tworzenia dokumentu „Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030” był i jest udział mieszkańców Rawy Mazowieckiej oraz osób pracujących lub uczących się w mieście. Szczególnie dotyczy to diagnozowania problemów, obszarów deficytowych, potrzeb, a także sposobów odpowiedzi na te potrzeby. Cel główny dokumentu jakim jest ograniczenie niskiej emisyjności będzie możliwy do osiągnięcia wyłącznie przy zaangażowaniu mieszkańców, dlatego też wizja rozwoju miasta w zakresie szeroko pojętej elektromobilności powinna być jak najbardziej spójna z oczekiwaniami mieszkańców i w jak największym stopniu odpowiadać na zmieniające się otoczenie, zmieniające się trendy i nawyki.

Proces tworzenia „Strategii Rozwoju Elektromobilności dla miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030” obejmował szereg konsultacji społecznych.

Pierwszym etapem konsultacji społecznych była ankieta internetowa mająca na celu zdiagnozowanie problemów oraz deficytów z zakresu elektromobilności występujących na terenie miasta Rawa Mazowiecka, określenie kierunku rozwoju, a także priorytetów inwestycyjnych w oparciu o odpowiedzi mieszkańców. Ankieta internetowa opracowana przez zespół zaangażowany w tworzenie dokumentu zawierała 25 pytań (w tym pytania otwarte). Link pozwalający na przesłanie wypowiedzi umieszczony został na oficjalnej stronie Urzędu Miasta Rawa Mazowiecka – www.rawamazowiecka.pl oraz na profilach społecznościowych których administratorem jest Urząd Miasta Rawa Mazowiecka. Badanie ankietowe odbywało się w dniach 17-27 lutego 2020 r. W czasie badania ankietowego pozyskano 46 odpowiedzi – żadnej nie odrzucono. Tematyką badania było m.in. informacja o sposobie przemieszczania się oraz dziennej odległości pokonywanej w ramach przemieszczania się, główne problemy występujące na obszarze miasta z zakresu elektromobilności, zainteresowanie tematyką elektromobilności, wybór priorytetów inwestycyjnych inwestycji umieszczonych w ankiecie oraz dane statystyczne ankietowanej osoby. Szczegółowy opis badania ankietowego wraz ze wskazaniem liczby odpowiedzi na każde z postawionych pytań zawarty został w „Raporcie z konsultacji społecznych dotyczących dokumentu pn. Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030”. Wyniki badania posłużyły do analizy problemów i potrzeb miasta Rawa Mazowiecka oraz wytyczenia kierunku rozwoju elektromobilności w mieście. Ponadto na podstawie badań ankietowych opracowano zestawienie możliwych do realizacji projektów inwestycyjnych z zakresu elektromobilności.

Kolejny etap konsultacji społecznych to organizacja punktu konsultacyjnego w formie elektronicznej. W ramach punktu konsultacyjnego mieszkańcy miasta oraz wszystkie osoby zainteresowane mogły zapoznać się ze wstępną wersją dokumentu oraz przekazać dotyczące go uwagi i sugestie. Finalnym etapem konsultacji było zorganizowanie konsultacji w formie elektronicznej, podczas których możliwe było zadawanie pytań do projektu, a także osobiste przekazanie uwag. Na podstawie raportu z konsultacji zawierającego wszystkie wniesione uwagi i pomysły powstał dokument zawierający rekomendacje władz samorządowych do wniesionych uwag.

Ostatni etap przyjęcia dokumentu został poprzedzony przedstawieniem głównych założeń dokumentu na komisjach Rady Miasta Rawa Mazowiecka oraz debatą nad тезami dokumentu.

Ostatnim etapem było przyjęcie dokumentu w drodze uchwały przez Radę Miasta Rawa Mazowiecka podczas sesji w dniu 25 czerwca 2020 r. Przyjęty dokument został opracowany na podstawie analizy potrzeb mieszkańców w oparciu o możliwości finansowe i organizacyjne Miasta Rawa Mazowiecka.

Aktualna wersja strategii jest efektem prac przeprowadzonych w ramach Zespołu ds. koordynacji wdrażania strategii rozwoju elektromobilności, wynikających z zapisu o konieczności dokonania analizy postępów wdrażania i realizacji celów strategii przynajmniej raz na pięć lat.⁹

6.3 PLANOWANE DZIAŁANIA INFORMACYJNO-PROMOCYJNE

Oprócz działań związanych z przygotowaniem, opracowaniem i wdrażaniem dokumentu pt. „Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030” Urząd Miasta w Rawie Mazowieckiej zaplanował działania promocyjne opracowanego dokumentu oraz działania informacyjne odnoszące się zakresem do podstawowych pojęć elektromobilności. Urząd Miasta w Rawie Mazowieckiej realizuje działania informacyjno-promocyjne ze środków własnych. Monitoruje również możliwości pozyskania środków z innych źródeł.

Wśród działań realizowanych z funduszy jednostki samorządu terytorialnego są działania skoncentrowane na przedstawieniu założeń i kierunków rozwoju elektromobilności w mieście Rawa Mazowiecka oraz korzyści wynikających z podjęcia działań ograniczających niską emisję.

W ramach działań podstawowych finansowanych z funduszy budżetu Miasta Rawa Mazowiecka przewidziano:

- organizację sesji Rady Miasta Rawa Mazowiecka, na której omówiono główne tezy oraz kierunki działania zawarte w dokumencie i jego aktualizacji. Następnie przeprowadzono głosowanie nad przyjęciem dokumentu. Sesja Rady Miasta została zarejestrowana oraz udostępniona za pośrednictwem kanałów informacyjnych Miasta Rawa Mazowiecka, tak aby zainteresowane osoby mogły zapoznać się z założeniami dokumentu,
- udzielanie mieszkańcom Rawy Mazowieckiej informacji odnośnie do środków służących zwiększeniu efektywności energetycznej oraz wdrażaniu elektromobilności,
- umieszczanie w lokalnej prasie artykułów zawierających informacje związane z możliwościami oszczędzania energii, wdrażania elektromobilności w życiu codziennym, zaletami rozwoju elektromobilności,

⁹ Rozdział 6.6 Monitoring wdrażania Strategii Rozwoju Elektromobilności dla miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030

- **umieszczenie dokumentu w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Rawa Mazowiecka (stosowne uchwały) oraz na stronie internetowej Miasta Rawa Mazowiecka – www.rawamazowiecka.pl.**

Ponadto, oprócz działań realizowanych z funduszy własnych Miasta Rawa Mazowiecka, przewidziano czynności, których realizacja uzależniona jest od możliwości pozyskania finansowania zewnętrznego. Do działań tych zaliczyć można m.in.:

- **organizację w placówkach edukacyjnych podległych Miastu Rawa Mazowiecka oraz pozostałych zainteresowanych placówkach edukacyjnych na terenie Miasta Rawa Mazowiecka, akcji informacyjno – promocyjnych oraz innych działań wspierających popularyzację zachowań i nawyków zmierzających do ograniczania niskiej emisji komunikacyjnej (korzystanie z transportu zbiorowego, promocja turystyki rowerowej) oraz budowania świadomości na temat korzyści płynących z rozwoju elektromobilności,**
- **przygotowanie i dystrybucję plakatów i ulotek odnośnie do odnawialnych źródeł energii oraz możliwości ich wykorzystywania zarówno w przestrzeni publicznej, jak i w budynkach użyteczności publicznej,**
- **opracowanie kampanii reklamującej korzystanie ze środków komunikacji publicznej oraz rowerów i pojazdów nisko- lub nieemisyjnych w drodze do pracy/szkoły.**

Wszystkie działania kierowane będą zarówno do mieszkańców Rawy Mazowieckiej, jak i przedsiębiorców, a ich celem będzie zmiana nastawienia mieszkańców do sposobu przemieszczania się oraz działań ograniczających emisję transportową.

6.4 ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

Wdrażanie i realizowanie inwestycji zawartych w „Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030” jest bardzo kosztowne, stąd też ich realizacja wyłącznie ze środków własnych Gminy Miasta Rawa Mazowiecka jest praktycznie niemożliwa. Dlatego też do realizacji projektów niezbędne będą m.in. programy wsparcia fundusami unijnymi.

Opracowanie dokumentu „Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030” przygotowane zostało dzięki dofinansowaniu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach konkursu GEPARD II.

Realizacja projektów i inwestycji zawartych w dokumencie strategicznym możliwa będzie dzięki otrzymaniu finansowania zewnętrznego. Do głównych źródeł finansowania zaliczyć można m.in.:

- **Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska oraz Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW), w ramach którego można starać się zarówno o dofinansowania jak i niskooprocentowane pożyczki na inwestycje. NFOŚiGW prowadzi nabory wniosków do konkursów organizowanych w ramach programów wspierających e-mobility,**
- **program regionalny dla obowiązującej perspektywy finansowej Unii Europejskiej, tj. Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021 – 2027 oraz instrumenty polityki spójności UE, które zostaną przygotowane na lata 2028 - 2034.**

Pracownicy Urzędu Miasta Rawa Mazowiecka na bieżąco monitorują wszystkie możliwe do uzyskania formy dofinansowania. Dzięki monitorowaniu konkursów umożliwiających współfinansowanie działań przedsiębiorców lub osób prywatnych zostaną rozważone możliwości pomocy w opracowywaniu dokumentacji dla osób zainteresowanych nieemisyjnymi środkami transportu lub realizacją udogodnień zachęcających do nieemisyjnego przemieszczania się dla zainteresowanych przedsiębiorstw.

6.5 ANALIZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO Z UWZGLĘDNIENIEM POTRZEB ŁAGODZENIA ZMIAN KLIMATU ORAZ ODPORNOŚCI NA KLĘSKI ŻYWIOŁOWE

Zadania realizowane w ramach Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 dotyczą w głównej mierze terenów zurbanizowanych, dlatego też nie przewiduje się negatywnych skutków środowiskowych, w tym także na terenach chronionych, np. Obszary Chronione Natura 2000. Zadania uwzględnione w dokumencie mają charakter ogólny, zmierzający do wskazania kierunku działań. Realizacja zadań zawartych w strategii poprzedzona zostanie w sytuacji, kiedy przepisy prawa będą tego wymagały, oceną oddziaływania inwestycji na środowisko naturalne, a rozwiązania przyjęte w planie realizacji cechować się będą odpornością na ekstremalne warunki pogodowe.

Uwzględniając zakres strategii i obszar jej oddziaływania, należy stwierdzić, iż realizacja celów i założeń strategii wpłynie pozytywnie na strefę środowiskową miasta ze względu na ograniczanie emisji pyłów i gazów do powietrza. Osiągnięcie poprawy jakości powietrza realizować będzie cel Europejskiego Zielonego Ładu.

Realizacja celów i założeń Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 przyczyni się między innymi do:

- ograniczenia emisji pyłów PM 2,5,
- ograniczenie emisji pyłów PM 10,
- ograniczenia emisji CO₂ i innych szkodliwych gazów,
- ograniczenia hałasu komunikacyjnego,
- zwiększenia wykorzystania odnawialnych źródeł energii.

Przy planowaniu inwestycji związanych z Strategią Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 powinny być brane pod uwagę potrzeby dotyczące łagodzenia zmian klimatu oraz odporności na klęski żywiołowe. Do głównych zagrożeń związanych z klęskami żywiołowymi należą: silne burze i wiatry, ulewę, powodzie i podtopienia, katastrofalne opady śniegu, ekstremalnie niskie lub wysokie temperatury, osuwiska. Występowanie części z zagrożeń takich jak np. osuwiska oszacowano jako marginalne. W trakcie planowania inwestycji należy uwzględniać technologie oraz materiały, które w jak największym stopniu minimalizują skutki występowania klęsk żywiołowych.

6.6 MONITORING WDRAŻANIA STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI DLA MIASTA RAWA MAZOWIECKA DO ROKU 2030

Wdrażanie założeń projektów jest szczególnie istotne dla końcowych Beneficjentów strategii, czyli mieszkańców Rawy Mazowieckiej, dlatego też ważnym jest systematyczne monitorowanie postępów realizacji i celów strategii. Monitoring wdrażania strategii odbywa się w cyklicznych okresach, a wyniki opracowywane są w raportach z realizacji strategii.

Za monitorowanie wdrażania Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 odpowiedzialny jest Urząd Miasta Rawa Mazowiecka. W celu jak najlepszego przeglądu sytuacji powstał Zespół ds. Koordynacji Wdrażania Strategii Rozwoju Elektromobilności składający się z pracowników poszczególnych wydziałów, posiadających odpowiednie kompetencje i doświadczenie z zakresu monitoringu zadań. Zadaniem zespołu jest dokonywanie cyklicznych ocen realizacji założeń i celów strategii oraz raportowanie odnośnie do wykonanych zadań. Oprócz zadań monitorujących Zespół ds. Koordynacji Wdrażania Strategii Rozwoju Elektromobilności odpowiedzialny jest za badanie możliwości pozyskiwania funduszy zewnętrznych na cele związane z rozwojem elektromobilności w Rawie Mazowieckiej. Monitorowanie postępów wdrażania strategii elektromobilności polega przede wszystkim na:

- corocznym przedstawianiu - w ramach Raportu o Stanie Miasta Rawa Mazowiecka - informacji dotyczącej wdrażania strategii rozwoju elektromobilności;
- badaniu postępów realizacji strategii pod kątem koniecznej aktualizacji przynajmniej raz na pięć lat. Dane do badania pozyskiwane są z poszczególnych wydziałów Urzędu Miasta Rawa Mazowiecka oraz w oparciu o ogólnodostępne wiarygodne dane zewnętrzne. Informacja tę przekazuje się do Burmistrza Miasta Rawa Mazowiecka, który podejmuje decyzję co do dalszych działań;
- opracowaniu raportu końcowego z realizacji celów i założeń strategii rozwoju elektromobilności dla miasta Rawa Mazowiecka wraz ze wskazaniem poziomu realizacji oraz przedstawieniem powodów ewentualnych braków w realizacji celów. Raport końcowy będzie miał charakter podsumowania realizacji strategii od momentu jej uchwalenia do zakończenia założonych ram czasowych, tj. do roku 2030.

WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW

NFOŚiGW	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
RDOŚ	Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
WHO	Światowa Organizacja Zdrowia
UM	Urząd Miasta
PZPM	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
PSNM	Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności.
PGN	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej
PSG	Polska Spółka Gazownictwa
PGE	Polska Grupa Energetyczna
IGPiK	Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa
GPR	Generalny Pomiar Ruchu
OSM	Open Street Map
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GUS	Główny Urząd Statystyczny
WIOŚ	Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska
SDRR	Średni Dobowy Ruch Roczny
FNT	Fundusz Niskoemisyjnego Transportu
GPZ	Główny Punkt Zasilania

SPIS TABEL

Tabela 1 Sfera środowiskowo – przestrzenna: cele rozwojowe Miasta Rawa Mazowiecka	11
Tabela 2 Liczba ludności Rawy Mazowieckiej w latach 2014-2018, 2024	15
Tabela 3 Migracje wewnętrzne i zewnętrzne mieszkańców Rawy Mazowieckiej	16
Tabela 4 Przyrost naturalny	16
Tabela 5 Liczebność grup wiekowych	17
Tabela 6 Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym	17
Tabela 7 Udział osób bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym	18
Tabela 8 Dochody Gminy Miasta Rawa Mazowiecka	18
Tabela 9 Wnioski z charakterystyki jednostki samorządu terytorialnego	20
Tabela 10 Emisja zanieczyszczeń z transportu drogowego na 1 pojazd	21
Tabela 11 Czynniki wpływające na niską emisję	24
Tabela 12 Wskaźniki emisyjne pojazdów w kg związku na zarejestrowany pojazd	41
Tabela 13 Emisja roczna pojazdów na terenie Gminy Miasto Rawa Mazowiecka w kg związku na zarejestrowany pojazd	42
Tabela 14 Emisja roczna pojazdów na podstawie badania GPR 2015 przeprowadzonego przez drogi wojewódzkie	42
Tabela 15 Emisja roczna pojazdów na podstawie badania GPR2015 przeprowadzonego przez GDDKiA ..	43
Tabela 16 Niska emisja na terenie Gminy Miasto Rawa Mazowiecka	43
Tabela 17 Ilość pojazdów o napędzie wyłącznie spalinowym zarejestrowanych	50
Tabela 18 Ilość pojazdów napędzanych gazem ziemnym lub innymi biopaliwami (w tym jako napęd alternatywny) zarejestrowanych w powiecie rawskim	51
Tabela 19 Liczba pojazdów elektrycznych (w tym jako napęd alternatywny) zarejestrowanych w powiecie rawskim	51
Tabela 20 Podział długości dróg ze względu na zarządcę	54
Tabela 21 Długości dróg gminnych na terenie Miasta Rawa Mazowiecka	55
Tabela 22 Długości dróg powiatowych na terenie Miasta Rawa Mazowiecka	57
Tabela 23 Tabela Produkcja/Atrakcja	58
Tabela 24 Macierz podróży dla Rawy Mazowieckiej	60
Tabela 25 Porównanie ruchu lokalnego z ruchem tranzytowym	61
Tabela 26 Zestawienie projektowanych ścieżek rowerowych – etap diagnozy	67
Tabela 27 Harmonogram realizacji zadania budowy ścieżek rowerowych	67

Tabela 28 Redukcja emisji w związku z planowaną budową ścieżek rowerowych	67
Tabela 29 Natężenie ruchu pasażerów	72
Tabela 30 Zestawienie odbiorców energii elektrycznej na terenie Rawy Mazowieckiej	74
Tabela 31 Moce ładowarek elektrycznych w samochodach	75
Tabela 32 Pojemność akumulatorów oraz zużycie energii na 100 km	75
Tabela 33 Macierz odległości między obrębami miasta	76
Tabela 34 Liczba podróży na terenie każdego Obrębu w systemie P i A	76
Tabela 35 Energia i Moc	77
Tabela 36 Koszty społeczne zanieczyszczenia powietrza	90
Tabela 37 Harmonogram wdrażania strategii	99
Tabela 38 Analiza SWOT	101

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Mapa powiatu rawskiego	13
Rysunek 2 Miasto Rawa na mapie hipsometrycznej	22
Rysunek 3 Ubóstwo energetyczne w Polsce – podstawowe fakty	23
Rysunek 4 Wpływ nachylenia drogi na emisję z transportu	25
Rysunek 5 Wpływ stylu jazdy na emisję NOx	26
Rysunek 6 Emisja liniowa na terenie województwa łódzkiego	28
Rysunek 7 Ruch pojazdów na terenie województwa łódzkiego	29
Rysunek 8 Sieć drogowa na terenie Rawy- przepustowość odcinków	29
Rysunek 9 Emisja punktowa na terenie województwa łódzkiego	30
Rysunek 10 Klasy zanieczyszczeń na terenie województwa łódzkiego	31
Rysunek 11 Obszar przekroczeń na terenie Rawy Mazowieckiej PM 10	31
Rysunek 12 Obszar przekroczeń na terenie Rawy Mazowieckiej PM 2,5	32
Rysunek 13 Wskazania zanieczyszczeń ul. Solidarności	32
Rysunek 14 Wskazania zanieczyszczeń pl. Piłsudskiego	33
Rysunek 15 Wskazania zanieczyszczeń ul. Miła	34
Rysunek 16 Wskazania zanieczyszczeń ul. Kazimierza Wielkiego	35
Rysunek 17 Wskazania zanieczyszczeń ul. Zamkowa Wola	36
Rysunek 18 Wskazania zanieczyszczeń ul. Słowackiego	37

Rysunek 19 Wskazania zanieczyszczeń ul. Katowicka	38
Rysunek 20 Wskazania zanieczyszczeń ul. Murarska	39
Rysunek 21 Wskazania zanieczyszczeń ul. Kościuszki	40
Rysunek 22 Drogi na terenie Miasta Rawa Mazowiecka	53
Rysunek 23 Podział na typy odcinków. Przypisanie typów odcinków do nazewnictwa	54
Rysunek 24 Liczba celów podróży	59
Rysunek 25 Model transportowy dla Rawy Mazowieckiej.....	60
Rysunek 26 Obszary o zasięgu ruchu pieszego	62
Rysunek 27 Rozmieszczenie parkingów w centralnej części miasta	63
Rysunek 28 Parkingi wraz z warstwą sieci elektroenergetycznej.....	64
Rysunek 29 Propozycje umiejscowienia stacji ładowania w okolicy budynków użyteczności publicznej i budynków usługowych	65
Rysunek 30 Propozycja tras rowerowych w mieście Rawa Mazowiecka	66
Rysunek 31 Oświetlenie wertykalne.....	69
Rysunek 32 Rozsył światła oprawy dedykowanej do oświetlenia przejść dla pieszych oraz oprawy oświetlenia ulicznego	70
Rysunek 33 Mapa przejść dla pieszych oraz głównych ulic na terenie Rawy Mazowieckiej.....	70
Rysunek 34 Mapa sieci elektroenergetycznej dla Rawy Mazowieckiej – stan na rok 2020	78
Rysunek 35 Mapa sieci gazowej w Rawie Mazowieckiej	79
Rysunek 36 Prognozowane ceny baterii litowo-jonowych	88
Rysunek 37 Ceny prognozowane przez producentów paneli.....	88
Rysunek 38 Prognozowany i rzeczywisty wzrost ilości autobusów elektrycznych w Polsce	89
Rysunek 39 Liczba zgonów w zależności od przyczyn	90
Rysunek 40 Schemat zasilania autobusu elektrycznego	91
Rysunek 41 Projekcja cen zakupów autobusów elektrycznych do 2030 roku	92
Rysunek 42 Strefa 300-metrowa oddziaływania przystanków linii autobusowych.....	93
Rysunek 43 Strefa 100-metrowa oddziaływania przystanków komunikacji miejskiej	93
Rysunek 44 Oddziaływanie przystanków komunikacji miejskiej	94
Rysunek 45 Główni producenci pojazdów elektrycznych używanych w komunikacji publicznej	95
Rysunek 46 Autobus elektryczny	95
Rysunek 47 Przykładowe parametry autobusu elektrycznego	96
Rysunek 48 Schemat organizacyjny struktury wdrażania strategii	100

