

Załącznik nr 2 do Regulaminu

Fiszka – zarys strategii rozwoju elektromobilności

Wnioskodawca	Gmina Miejska Giżycko
Dane teleadresowe	al. 1 Maja 14 11-500 Giżycko
Osoba do kontaktu (imię, nazwisko, stanowisko, tel., e-mail)	Sylwia Nowak Inspektor Tel. 877324166, e-mail: sylwia.nowak@gizycko.pl
Nazwa strategii	Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Giżycka na lata 2019-2022
Cel strategii rozwoju elektromobilności	Celem opracowania strategii rozwoju elektromobilności jest stworzenie kompleksowego dokumentu stanowiącego wartość dodaną z perspektywy realizowanych zadań gminy o charakterze usługowym dla mieszkańców i inwestycyjnym – związanym z budową infrastruktury technicznej związanej z elektromobilnością. Celami operacyjnymi strategii jest: 1. Opracowanie zawartej w strategii kompleksowej diagnozy związanej ze stanem środowiska naturalnego, możliwościami wdrożenia rozwiązań z zakresu elektromobilności oraz określenie punktu wyjścia do mierzenia skutków realizacji projektów. 2. Określenie mapy drogowej realizowanych założeń. Celem strategii jest wskazanie odpowiedniego harmonogramu działań, przedstawienie ich realistycznego scenariusza, opartego o prognozę kosztów i korzyści wynikających z wdrożenia kompleksowych rozwiązań w obszarze zeroemisyjnej mobilności. 3. Popularyzacja zeroemisyjnych środków transportu – zarówno prywatnych, jak i publicznych – poprzez budowę odpowiedniej infrastruktury ładowania. 4. Przedstawienie celów strategicznych i operacyjnych w zakresie elektromobilności dla Miasta Giżycka i wypracowanie realistycznego scenariusza działań prowadzących do ich realizacji. 5. Wdrożenie technologii Smart City w obszarze elektromobilności, w tym w związku z wprowadzeniem transportu publicznego, opartego o elektryczne autobusy. 6. Zapewnienie efektu synergii oraz kompleksowości prowadzonych działań, aby uniknąć rozproszenia i tworzenia niezależnych, niskoskoordynowanych rozwiązań dotyczących m.in. elektromobilności, projektów smart city, popularyzacji zeroemisyjnych rozwiązań technologicznych, w tym ekologicznego transportu zbiorowego i indywidualnego. 7. Opracowanie ramowych założeń działań w długiej (do 15 lat) i bardzo długiej perspektywie czasowej (pow. 15 lat)
Charakterystyka wnioskodawcy	Miasto Giżycko zlokalizowane jest w północno – wschodniej części Polski na terenie województwa warmińsko – mazurskiego, na obszarze podregionu elckiego. Miasto oddalone jest od Warszawy o 226 km, a od stolicy województwa o 97 km. Niedaleko Giżycka znajdują się granice Polski z trzema państwami – Obwodem Kaliningradzkim należącym do Rosji (około 50 km), Litwą (około 85 km) i Białorusią (około 150 km). Administracyjnie należy do powiatu giżyckiego, jednocześnie pełniąc funkcję stolicy powiatu. Gmina miejska Giżycko należy do obszaru funkcjonalnego Krainy Wielkich Jezior Mazurskich, który obejmuje zasięgiem obszar administracyjny 12 gmin położonych w województwie warmińsko – mazurskim: Z powiatu giżyckiego: 1. Gmina miejska Giżycko, 2. Gmina wiejska Giżycko, 3. Gmina wiejska Miłki, 4. Gmina miejsko-wiejska Ryn; Z powiatu piskiego: 5. Gmina miejsko-wiejska Orzysz, 6. Gmina miejsko-wiejska Pisz, 7. Gmina miejsko-wiejska Ruciane – Nida; Z powiatu węgorzewskiego: 8. Gmina wiejska Pozezdrze, 9. Gmina miejsko-wiejska Węgorzewo; Z powiatu mrągowskiego: 10. Gmina miejska Mrągowo, 11. Gmina miejsko-wiejska Mikołajki, 12. Gmina wiejska Mrągowo. Gminy zawarły Umowę Partnerstwa w zakresie wspólnej realizacji projektu pn. „Planowanie miejskiego obszaru funkcjonalnego na terenie Krainy Wielkich Jezior Mazurskich”. Celem porozumienia jest wspólne planowanie rozwoju obszaru funkcjonalnego i rozwiązywanie problemów miast i otaczających je gmin wiejskich. Osią łączącą wszystkie gminy obszaru funkcjonalnego jest system hydrologiczny wód powierzchniowych, oparty o jeziora, w tym dwa największe jeziora w Polsce (Jezioro Śniardwy i Mamry) oraz system rzek i kanałów. Na obszarze miasta i w jego bezpośredniej odległości znajdują się następujące obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 o ochronie przyrody: – Obszar Specjalnej Ochrony Siedlisk Natura 2000 „Ostoja Północnomazurska” (PLH280045), – Rezerwat Przyrody „Wyspy na Jeziorze Mamry i Kisajno”, – Obszar Chronionego Krajobrazu „Kraina Wielkich Jezior Mazurskich”, – Korytarz ekologiczny pomiędzy Jeziorem Kisajno a Jeziorem Niegocin (element korytarza ekologicznego regionu – Szlaku Wielkich Jezior Mazurskich). – Pomniki przyrody, z których większość reprezentowanych jest przez

	takie gatunki drzew jak: jesion wyniosły, olcha czarna, brzoza brodawkowata, klon zwyczajny oraz dąb szypułkowy Lokalny transport zbiorowy jest realizowany na podstawie porozumienia zawartego 2.04.2007 roku pomiędzy Gminą Miejską Giżycko a Gminą Giżycko. W ramach obowiązującego porozumienia oraz dwóch aneksów do porozumienia Gmina Miejska Giżycko dopłaca do cen biletów ulgowych w proporcji Gmina Miejska Giżycko 45%, Gmina Giżycko 55%. Ponadto w 2009 roku Gmina Miejska Giżycko przekazała dotacje celowe na zakup autobusów: - w 2009 roku – 130 000 zł. - w 2015 roku – 40 000 zł. Przewozy są świadczone przez Gminny Zakład Komunalny w Bystrym. Obejmują one teren całego miasta i pobliskie miejscowości (autobusy kursują z tolerancją 4 minut i zatrzymują się łącznie na 75 przystankach).
Główne obszary wsparcia elektromobilności	Głównym działaniem w zakresie wsparcia elektromobilności będzie budowa podstawowej infrastruktury umożliwiającej zarówno eksploatację zeroemisyjnych pojazdów komunikacji publicznej oraz prywatnych samochodów elektrycznych. Ostateczny wybór miejsc budowy infrastruktury zostanie określony jako element prac w ramach przygotowywanej strategii. Poza główną funkcją – ładowania planowanych do prowadzenie elektrycznych pojazdów komunikacji miejskiej, miejsca te staną się punktami umożliwiającymi ładowanie pojazdów prywatnych. Zaletą lokalizacji Giżycka jest fakt, że jest ono jednym z największych miast turystycznych na Warmii i Mazurach, co umożliwi ładowanie pojazdów przez dużą liczbę konsumentów w trakcie sezonu turystycznego. Samorząd planuje wspierać rozwój elektromobilności poprzez wprowadzenie systemu komunikacji publicznej z wykorzystaniem nowego, nieużywanego taboru pojazdów nisko i/lub/albo bezemisyjnego. Wdrożenie nowoczesnego taboru nie wynika w przypadku Giżycka z celów wyznaczonych przez ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych, gdyż gmina liczy poniżej 50 tysięcy mieszkańców, jednak planowane stworzenie komunikacji publicznej będzie mogło odbyć się od razu w oparciu o system pojazdów elektrycznych. Umożliwi to zmniejszenie jego wpływu na środowisko oraz opłat związanych z eksploatacją pojazdów. Dodatkową zachętą do korzystania z nowoczesnego transportu zbiorowego będzie wdrożenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej – dostępnej w oparciu o aplikację mobilną. Giżycko jest zbyt małą gminą, aby utrzymywać system informacji pasażerskiej na przystankach, jednak dzięki nadajnikom GPS w nowoczesnych pojazdach, będzie możliwe informowanie mieszkańców o realnym czasie przyjazdu autobusu w oparciu o system dedykowany lub zewnętrznego dostawcę rozwiązania w modelu usługowym. Elementem wdrażania elektromobilności jest również projekt wdrożenia skuterów elektrycznych, wykorzystujących zasady ekonomii współdzielenia. Realizowane przez samorząd zadanie przyczynia się do redukcji zanieczyszczeń wynikających z wykorzystywania prywatnych samochodów, w szczególności w przypadku podróży na krótkich dystansach. Zachętą do wykorzystania tego środka transportu jest systematyczna budowa systemu ścieżek rowerowych na obszarze całego miasta. Wartością dodaną z wdrożenia systemu transportowego opierającego się na skuterach jest również możliwość pozyskania w przyszłości danych o ruchu indywidualnym, wskazujących najczęściej uczęszczane trasy, które będą mogły zostać wykorzystane do ustalenia priorytetów w ramach projektu budowy ścieżek rowerowych. Planowane działania wynikają ze zdiagnozowanych problemów i przyjętych od realizacji celów zapisanych w ramach Strategii Rozwoju Giżycka na lata 2015-2025 oraz Planu Gospodarki Niskoemisyjnej.
Efekty realizacji strategii	Strategia i jej wdrożenie wpłyną pozytywnie na rozwój elektromobilności oraz założeń z innych dokumentów strategicznych gminy. Do podstawowych efektów należą: 1. Rozwój ekologicznych form usług komunikacyjnych skierowanych pod potrzeby mieszkańców i przyjezdnych (komunikacji publicznej, stacji ładowania); 2. Rozwój infrastruktury technicznej – przebudowa infrastruktury okołodrogowej; 3. Dtworzenie możliwości absorpcji środków Unii Europejskiej na rzecz podniesienia jakości życia mieszkańców; 4. Poprawa dostępności komunikacyjnej wewnątrz gminy poprzez budowę infrastruktury oraz zmianę organizacji ruchu dla zwiększenia jego płynności i poprawy komunikacji; 5. Zmniejszanie form wykluczenia społecznego poprzez umożliwienie osobom niepełnosprawnym, niewidomym, starszym pełnego korzystania z transportu zbiorowego; 6. Edukacja społeczności lokalnej w zakresie nowych technologii ochrony środowiska i zagrożeń ekologicznych poprzez zakup pojazdów zeroemisyjnych i działania promocyjno-informacyjne. 7. Zaplanowanie działań w dynamicznie zmieniającym się obszarze elektromobilności – zaplanowanie działań długofalowych, dostosowanie gminy i infrastruktury do potrzeb nowych technologii komunikacyjnych, zrównoważony rozwój gminy. 8. Zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska. 9. Zmniejszenie kosztów utrzymania komunikacji publicznej z uwagi na niższy koszt energii elektrycznej w stosunku do paliw płynnych. Realizacja założeń strategii wpłynie na poprawę jakości powietrza oraz podniesie komfort życia mieszkańców. Dodatkowym elementem będzie redukcja hałasu ulicznego. Wprowadzenie do powszechnego użytku transportu elektrycznego wpłynie na wzrost

Fiszka – zarys strategii rozwoju elektromobilności

	świadomości mieszkańców. Poprawa komfortu przejazdów komunikacją miejską oraz przeniesienie preferencji mieszkańców z korzystania z aut indywidualnych na transport zbiorowy zredukuje natężenie ruchu ulicznego i usprawni komunikację w mieście. Dostosowanie transportu i infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych wpłynie na przełamanie występujących u nich barier, a co za tym idzie – może wywrzeć pozytywny wpływ na ogólny poziom uczestnictwa w życiu społecznym i zmniejszenie poczucia wykluczenia. Współudział mieszkańców zarówno na etapie tworzenia, jak i wdrażania strategii, wpłynie na wzrost ich zainteresowania funkcjonowaniem miasta. Zakłada się, że współdziałanie w ramach innowacyjnych rozwiązań przyczyni się do wzrostu poczucia przynależności mieszkańców do miejsca, w którym żyją, oraz do wzrostu aktywności społecznej w innych obszarach. Podstawową grupę społeczną, która korzystać będzie z efektów zrealizowanej strategii będą mieszkańcy gminy. Grupą docelową stanowią również inne gminy, które będą mogły korzystać z doświadczenia przy planowaniu i wdrażaniu własnych rozwiązań.						
Spójność założeń strategii z dokumentami strategicznymi	Planowana strategia rozwoju elektromobilności będzie zgodna z dokumentami wyższego rzędu (strategiami i programami ogólnomiejskimi w długiej i średniej perspektywie) oraz strategiami i planami dziedzinowymi. Wyszczególnienie poszczególnych aspektów zgodności prezentuje poniższa tabela <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nazwa dokumentu</th><th>Zakres zgodności</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Strategia Rozwoju Giżycka na lata 2015-2025</td><td> - Zwiększenie wykorzystania narzędzi cyfrowych w wymiarze społecznym, instytucjonalnym i promocyjnym s. 179. - Implementowanie rozwiązań nowoczesnych rozwiązań typu smart city, nowoczesnych technologii komunikacyjnych, różnych zastosowań opierających się na technologiach mobilnych i cyfrowych s. 179. - Wsparcie projektów w sektorze nowoczesnych usług dla biznesu i zaawansowanych technologii w wymiarze ekonomicznym s. 189 - Ograniczenie niskiej emisji generowanej przez ruch samochodowy s. 190 - Systematyczne rozwijanie systemu ścieżek rowerowych i pieszorowerowych oraz promocja alternatywnych metod transportu s. 190 - Wprowadzenie niskoemisyjnych pojazdów silnikowych na terenie Giżycka w ramach systemu transportu publicznego s. 191. </td></tr> <tr> <td>Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Giżycka na lata 2015-2020</td><td> - Edukacja społeczeństwa w zakresie zagadnień związanych z ograniczaniem zużycia energii i emisji, s. 19. - Ograniczenie zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego, których źródłem jest transport samochodowy, poprzez popularyzację transportu publicznego i komunikacji rowerowej, s. 27. - Zwiększenie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności, s. 31. - Wprowadzenie nowych niskoemisyjnych paliw i technologii, szczególnie w systemie transportu publicznego i służb miejskich, s. 34. - Akcje edukacyjne mające na celu uświadamianie społeczeństwa w zakresie: korzyści jakie niesie dla środowiska korzystanie ze zbiorowych systemów komunikacji lub alternatywnych systemów transportu (rower, poruszanie się pieszo), s. 38. </td></tr> </tbody> </table>	Nazwa dokumentu	Zakres zgodności	Strategia Rozwoju Giżycka na lata 2015-2025	- Zwiększenie wykorzystania narzędzi cyfrowych w wymiarze społecznym, instytucjonalnym i promocyjnym s. 179. - Implementowanie rozwiązań nowoczesnych rozwiązań typu smart city, nowoczesnych technologii komunikacyjnych, różnych zastosowań opierających się na technologiach mobilnych i cyfrowych s. 179. - Wsparcie projektów w sektorze nowoczesnych usług dla biznesu i zaawansowanych technologii w wymiarze ekonomicznym s. 189 - Ograniczenie niskiej emisji generowanej przez ruch samochodowy s. 190 - Systematyczne rozwijanie systemu ścieżek rowerowych i pieszorowerowych oraz promocja alternatywnych metod transportu s. 190 - Wprowadzenie niskoemisyjnych pojazdów silnikowych na terenie Giżycka w ramach systemu transportu publicznego s. 191.	Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Giżycka na lata 2015-2020	- Edukacja społeczeństwa w zakresie zagadnień związanych z ograniczaniem zużycia energii i emisji, s. 19. - Ograniczenie zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego, których źródłem jest transport samochodowy, poprzez popularyzację transportu publicznego i komunikacji rowerowej, s. 27. - Zwiększenie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności, s. 31. - Wprowadzenie nowych niskoemisyjnych paliw i technologii, szczególnie w systemie transportu publicznego i służb miejskich, s. 34. - Akcje edukacyjne mające na celu uświadamianie społeczeństwa w zakresie: korzyści jakie niesie dla środowiska korzystanie ze zbiorowych systemów komunikacji lub alternatywnych systemów transportu (rower, poruszanie się pieszo), s. 38.
Nazwa dokumentu	Zakres zgodności						
Strategia Rozwoju Giżycka na lata 2015-2025	- Zwiększenie wykorzystania narzędzi cyfrowych w wymiarze społecznym, instytucjonalnym i promocyjnym s. 179. - Implementowanie rozwiązań nowoczesnych rozwiązań typu smart city, nowoczesnych technologii komunikacyjnych, różnych zastosowań opierających się na technologiach mobilnych i cyfrowych s. 179. - Wsparcie projektów w sektorze nowoczesnych usług dla biznesu i zaawansowanych technologii w wymiarze ekonomicznym s. 189 - Ograniczenie niskiej emisji generowanej przez ruch samochodowy s. 190 - Systematyczne rozwijanie systemu ścieżek rowerowych i pieszorowerowych oraz promocja alternatywnych metod transportu s. 190 - Wprowadzenie niskoemisyjnych pojazdów silnikowych na terenie Giżycka w ramach systemu transportu publicznego s. 191.						
Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Giżycka na lata 2015-2020	- Edukacja społeczeństwa w zakresie zagadnień związanych z ograniczaniem zużycia energii i emisji, s. 19. - Ograniczenie zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego, których źródłem jest transport samochodowy, poprzez popularyzację transportu publicznego i komunikacji rowerowej, s. 27. - Zwiększenie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności, s. 31. - Wprowadzenie nowych niskoemisyjnych paliw i technologii, szczególnie w systemie transportu publicznego i służb miejskich, s. 34. - Akcje edukacyjne mające na celu uświadamianie społeczeństwa w zakresie: korzyści jakie niesie dla środowiska korzystanie ze zbiorowych systemów komunikacji lub alternatywnych systemów transportu (rower, poruszanie się pieszo), s. 38.						
Plan wdrażania strategii	Plan wdrażania przewidywany jest jako immanentna część tworzonej strategii. Głównymi wytycznymi do jego opracowania będzie: - Możliwość technicznej realizacji wskazanych przedsięwzięć. Miasto Giżycko, jako podmiot zmagający opracowanie strategii, będzie ściśle współpracował z Wykonawcą w celu określenia realistycznego harmonogramu przeprowadzenia poszczególnych elementów strategii. - Możliwość finansowej realizacji wskazanych przedsięwzięć. Na etapie tworzenia planu strategii jesteśmy świadomi konieczności pozyskania środków zewnętrznych na realizację zaplanowanych działań. Wynika to z istotnie większych kosztów związanych m.in. z zakupem elektrycznego taboru autobusowego, który zgodnie z opracowaniami np. w raporcie „Polska na drodze do elektromobilności” jest ok. 2,5x						

	droższy od standardowego pojazdu. Zadania muszą posiadać swój ramowy budżet, umożliwiając planowanie i etapowanie realizacji. 3. Plan wdrożenia strategii zakłada bieżące monitorowanie wskaźników realizacji. W przypadku działań skierowanych do mieszkańców jest to ilość osób korzystających z komunikacji publicznej, wykorzystujących informacje np. o lokalizacji autobusów dzięki GPS. Monitorowane będą również dane dotyczące środowiska w celu określenia, na ile realizowane zadania przyczyniają się do poprawy czystości powietrza. 4. Plan wdrażania będzie musiał zawierać wytyczne dotyczące stosowania metod partycypacyjnych w realizacji poszczególnych projektów. Realizacja strategii jest rozciągnięta w czasie – na przestrzeni lat potrzeby mieszkańców mogą się zmieniać, dlatego zaangażowanie ich na każdym istotnym etapie wdrażania strategii umożliwi jej bieżące monitorowanie 5. Wdrażanie strategii musi być oparte na realizacji celów – nie sztywnym trzymaniu się określonych metod – nadrzędnym celem jest poprawa jakości środowiska naturalnego, w tym czystości powietrza. Dlatego systematycznemu monitorowaniu będzie podlegać wdrażanie nowych, nieznanych dziś narzędzi, które można będzie wdrożyć na późniejszych etapach. 6. Plan wdrażania musi zostać oparty na dedykowanej strukturze organizacyjnej, która podejmie się realizacji działań, ale również przyjmie odpowiedzialność za podejmowane decyzje i umiejętnie przeprowadzi miasto przez proces transformacji od transportu opartego na paliwach płynnych do transportu zeroemisyjnego. Opis planowanej struktury zawarty jest w kolejnym punkcie.
Planowana struktura organizacyjna wdrażania wybranej strategii	Struktura organizacyjna każdego urzędu gminy jest w zasadzie niepowtarzalna – zakres merytoryczny wydziałów, działów, departamentów uzależniony jest od indywidualnej kultury organizacyjnej. W każdym przypadku jest on jednak pochodny zadaniami własnym gminy, wynikającym z ustawy o samorządzie gminnym oraz realizacji zadań dodatkowych – w tym zleconych i powierzonych. Realizacja złożonego projektu wdrożenia zapisów strategii będzie wymagała powołania nowej struktury organizacyjnej, opartej na zespole interdyscyplinarnym. Zespół będzie planował, realizował i monitorował działania w oparciu m.in. o wewnętrzną komunikację, systematyczne spotkania, precyzyjny podział zadań. Członkami zespołu będą przedstawiciele: 1. Wydziału Finansowo-Księgowego – w zakresie planowania budżetu gminy i środków przeznaczonych na realizację projektów związanych ze strategią. 2. Biura Projektów – w zakresie koordynacji realizacji projektów i wdrażania strategii, organizacji transportu i zarządzania projektami. 3. Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska – w zakresie wskazania nieruchomości, gdzie możliwa będzie realizacja projektów (np. budowa stacji ładowania pojazdów) oraz w zakresie planów zagospodarowania przestrzennego i dostosowania ich do potrzeb związanych z mobilnością bezemisyjną. 4. Wydziału Planowania i Inwestycji – w zakresie zgodności podejmowanych działań z długofalową strategią rozwoju miasta oraz pozyskiwania funduszy zewnętrznych na realizację projektów wynikających ze strategii. 5. Wydziału Ogólnego – w zakresie formalno-prawnym związanym z realizacją projektów wynikających ze strategii.
Wpływ realizacji strategii na poprawę jakości powietrza	Realizacja strategii rozwoju elektromobilności i transportu niskoemisyjnego pozwoli na redukcję zanieczyszczenia powietrza oraz emisji gazów cieplarnianych i pyłów. Stworzenie taboru komunikacji publicznej i umożliwienie mieszkańcom korzystania z transportu zbiorowego, zamiast poruszania się autobusami miejskimi czy taksówkami, ma dwójakie znaczenie. Z jednej strony znacznie ogranicza ilość spalin i natężenie hałasu ulicznego, z drugiej zaś zmniejsza koszty przemieszczania się na terenie miejsca zamieszkania. Dodatkowo wyposażenie pojazdów komunikacji w udogodnienia dla osób niepełnosprawnych w postaci ramp najazdowych i miejsc przeznaczonych dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich umożliwi większej ilości mieszkańców korzystanie z transportu zbiorowego. Elementem włączającym osoby niewidome, słabo widzące bądź starsze w możliwość przemieszczania się komunikacją publiczną będzie wdrożenie systemu głosowego rozkładu jazdy w ramach strony internetowej. Zastosowanie innowacyjnych rozwiązań wpłynie na częściową rezygnację z przemieszczania się autami osobowymi, a co za tym idzie – wpłynie na poprawę jakości powietrza oraz zredukuje hałas uliczny. Realizacja strategii zakłada również dostosowanie infrastruktury do obsługi autobusów zeroemisyjnych, co jednocześnie stanowi stworzenie infrastruktury do obsługi samochodów elektrycznych. Komunikacyjne korzystne położenie Giżycka, stanowi dodatkową wartość – umożliwienie przejeżdżającym skorzystania ze stacji szybkiego ładowania, a tym samym – spędzenia czasu w mieście. Zakłada się, że działania objęte strategią pozwolą mieszkańcom na korzystanie z aut niskoemisyjnych, a jednocześnie przyczynią się do zmniejszenia emisji spalin i podniosą wartość turystyczną miasta. Zakładane w ramach strategii działania odpowiadają na potrzeby mieszkańców, celem zapewnienia mieszkańcom gminy możliwości korzystania z transportu publicznego, przy jednoczesnym promowaniu bezemisyjnych pojazdów. Spójne działania podejmowane na wielu płaszczyznach pozwolą na znaczne zmniejszenie emisji dwutlenku węgla i spalin, przeniosą preferencje mieszkańców z transportu indywidualnego na zbiorowy, czym jednocześnie ograniczą poziom hałasu w mieście. Pozwolą również na zmniejszenie natężenia ruchu ulicznego, co również ogranicza emisję spalin.

Fiszka – zarys strategii rozwoju elektromobilności

Konsultacje społeczne strategii	W ramach konsultacji społecznych na etapie przygotowywania strategii planowana jest organizacja cyklicznych spotkań z mieszkańcami, przedstawicielami różnych grup społecznych. Podczas spotkań mieszkańcy będą mieli możliwość wskazania oczekiwań wiążących się z korzystaniem z komunikacji miejskiej. Ich wskazania będą kluczowe dla dostosowania rozwiązań do ich potrzeb. Drugim kanałem przeprowadzenia konsultacji będzie dedykowana strona internetowa, pełniąca funkcje informacyjne, dotyczące kolejnych rozwiązań, przy jednoczesnej możliwości ich oceny przez mieszkańców. Będą oni mieć możliwość deklaracji o przydatności i zasadności danego rozwiązania z ich perspektywy. Dodatkowo strona będzie również miejscem do zgłaszania sugestii mieszkańców co do rozwoju komunikacji publicznej i planowania infrastruktury. W ramach strony internetowej pojawi się również ankietę sprawdzającą ogólny poziom zadowolenia mieszkańców z życia w gminie, wskazującą najbardziej istotne z perspektywy użytkowników problemy związane z komunikacją i transportem. Na podstawie przeprowadzonych spotkań i wypełnionych ankiet sporządzony zostanie raport, wskazujący kierunki dalszych działań w zakresie przygotowania strategii. Na etapie tworzenia strategii przeprowadzone zostaną również badania dotyczące deklaracji korzystania z komunikacji publicznej oraz zapotrzebowania związanego z najczęściej odwiedzanymi lokalizacjami. Deklaracje będzie można składać za pośrednictwem wyżej wspomnianej strony internetowej. Na tej podstawie, na etapie wdrażania rozwiązań strategii, zaplanowane zostaną projekty tras przejazdów autobusów na terenie miasta i gminy przy udziale mieszkańców. Na tym etapie mieszkańcy zadecydują również o formie funkcjonowania płatności za usługi komunikacji miejskiej i gminnej za pomocą strony internetowej. Etap wdrożenia to również czas konsultacji z osobami niepełnosprawnymi, podczas których ustalona zostanie ostateczna forma funkcjonowania transportu zbiorowego, z uwzględnieniem ich potrzeb. W ramach konsultacji przeprowadzone zostaną również jazdy testowe, na podstawie których mieszkańcy będą zgłaszać swoje ostateczne sugestie i oczekiwania.
Działania informacyjno-promocyjne i edukacyjne	Podstawowym działaniem informacyjno-promocyjnym, mającym jednocześnie funkcję edukacyjną, będzie stworzenie strony internetowej, stanowiącej platformę do wymiany informacji na temat tworzenia strategii i proponowanych w jej ramach rozwiązań. Aktualność treści i oparcie ich o merytorykę da użytkownikom podstawy do zapoznania się z tematem i głównymi założeniami strategii. Mając aktywny udział w jej tworzeniu nabędą jednocześnie podstawowej wiedzy dotyczącej problemu zanieczyszczenia powietrza i sposobów na jego zmniejszenie za pomocą elektromobilności i transportu niskoemisyjnego. Wydana zostanie również broszura dotycząca planu strategii, przybliżająca mieszkańcom rozwiązania inteligentne w mieście, która dostępna będzie podczas spotkań konsultacyjnych oraz w formie elektronicznej na stronie internetowej. Dodatkową formą promocji będą plakaty, które pojawią się na terenie miasta. Podczas konsultacji społecznych odbędzie się prezentacja materiałów multimedialnych dotyczących komunikacji zeroemisyjnej. Przybliży to mieszkańcom potrzebę wdrożenia rozwiązania w mieście oraz zaprezentuje podstawowe atuty korzystania z komunikacji zbiorowej. Dodatkowo prezentacja niskoemisyjnego środka transportu połączona będzie ze spotkaniem z ekspertem, który opowie mieszkańcom o problemach związanych ze stanem środowiska oraz sposobami na jego poprawę. Do upowszechnienia elektromobilności przyczyni się wprowadzenie opłat za przejazdy komunikacją miejską w formie bezgotówkowej w systemie open loop, zapewni to również dodatkową wygodę związaną z korzystaniem z transportu zbiorowego w mieście i gminie. Dodatkowym działaniem promującym transport niskoemisyjny będzie współudział mieszkańców w procesie projektowania tras przejazdów autobusów komunikacji publicznej. Celem promowania idei elektromobilności i transportu niskoemisyjnego zakłada się wprowadzenie darmowych przejazdów komunikacją miejską. Pozwoli to na upowszechnienie korzystania z tych środków transportu. W dalszych działaniach promocja będzie regulowana cenami – obniżenie kosztów korzystania z wdrożonych rozwiązań przyczyni się do wzrostu ich popularności. Dodatkowym działaniem promującym i upowszechniającym elektromobilność będzie stworzenie i udostępnienie infrastruktury dla samochodów elektrycznych. Pozwoli to mieszkańcom na nieograniczone możliwości korzystania z tego typu pojazdów na własny użytek. Działaniem promującym i upowszechniającym korzystanie z rozwiązań będzie również organizacja konkursów w mediach społecznościowych, np. na hasła promujące autobusy, zdjęcia w ekologicznych środkach transportu. Kanałem wspierającym działania promocyjno-informacyjne oraz edukacyjne będą lokalne media tradycyjne oraz internetowe.
Elementy smart city	Celem wdrożenia elementów smart city jest budowa kompleksowego systemu uwzględniającego technologię i jej wpływ na wzrost jakości życia mieszkańców. Do planowanych elementów należy: 1. Zakup nisko i zeroemisyjnych autobusów jako element promowania elektromobilności. 2. Budowa infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych – na potrzeby transportu publicznego i prywatnego. Potrzeba realizacji pkt 1 i 2 wynika z celów ustawowych oraz potrzeby promowania ekologicznego transportu oraz zapewnienia niezbędnej infrastruktury dla pojazdów elektrycznych.

	3. Wdrożenie systemu umożliwiającego lokalizację pojazdu komunikacji miejskiej w czasie rzeczywistym przy pomocy aplikacji mobilnej. 4. Prowadzenie działań społecznych, w tym edukacji ekologicznej, mającej na celu upowszechnienie transportu zbiorowego. 5. Wdrożenie powszechnego systemu płatności bezgotówkowych w obszarze transportu. Potrzeba realizacji pkt 3 związana jest z koniecznością promowania transportu zbiorowego poprzez upowszechnienie dostępu do informacji o przyjazdach komunikacji miejskiej. Umożliwi to łatwiejsze planowanie podróży przez mieszkańców i zachęci ich do wykorzystania tego środka transportu. Potrzeba realizacji pkt 4 wynika z konieczności zachęcenia mieszkańców do korzystania z wprowadzonego systemu transportu publicznego. Potrzeba realizacji pkt 5 związana jest z koniecznością obniżenia kosztów związanych z poborem opłat w małym systemie transportowym na obszarze gminy. 6. Kontynuacja wdrożenia skuterów elektrycznych w systemie ekonomii współdzielenia, umożliwiającego promowanie ekologicznych środków transportu indywidualnego. 7. Wykorzystanie danych o przemieszczaniu się skuterów do planowania i priorytetyzowania budowy elementów sieci ścieżek i tras rowerowych na obszarze miasta i gminy. Potrzeba realizacji pkt 5 i 6 związana jest z koniecznością integrowania różnych form transportu – zarówno zbiorowego, jak i indywidualnego. Dodatkowo pkt 6 umożliwia realizację prawdziwej idei Smart City, którą nie jest wdrażanie technologii, lecz zarządzanie w oparciu o dane. Pozyskanie informacji o przemieszczaniu się mieszkańców umożliwi podejmowanie właściwych decyzji i budowę infrastruktury w pierwszej kolejności tam, gdzie jest ona najbardziej potrzebna. 8. Budowanie infrastruktury gromadzenia energii w oparciu o banki mocy i UPSy. Potrzeba realizacji zadania wynika z redukcji ryzyka energetycznego związanego z występowaniem rozległych awarii zasilania. Wartością dodaną jest możliwość wejścia gminy na rynek mocy i częściowej kompensacji wydatków związanych z budową dodatkowej infrastruktury technicznej. 9. Realizacja działań z wykorzystaniem technik partycypacyjnych. Celem Smart City jest włączanie mieszkańców w podejmowanie decyzji o mieście – podejmowane działania będą w szerokim zakresie wykorzystywać metody angażujące mieszkańców i wzmacniające aktywność i partycypację.
Dostosowanie rozwiązań do potrzeb osób niepełnosprawnych	Osoby niepełnosprawne będą mieć możliwość nieograniczonego korzystania z pojazdów komunikacji publicznej i samodzielnego poruszania się za pomocą transportu zbiorowego głównie dzięki dostosowaniu go do ich potrzeb transportowych. Pierwszym założeniem jest wyposażenie autobusów w rampy najazdowe, umożliwiające wjechanie do pojazdu osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich. Infrastruktura drogowa nie zawsze dostosowana jest do wysokości autobusów, niejednokrotnie powoduje rozbieżność wysokości krawędzi chodnika z wysokością pojazdu, nawet niskopodłogowego. Wyposażenie ich w wysuwane automatycznie przez kierowcę rampy najazdowe umożliwi nieograniczone korzystanie z komunikacji miejskiej osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich. Kolejnym działaniem zapewniającym komfort w transporcie zbiorowym będą miejsca wydzielone dla wózków inwalidzkich, zapewniające możliwość dopięcia się do stabilnego elementu w pojeździe. Dodatkowym elementem wspierającym osoby niewidome i słabo widzące w korzystaniu z transportu publicznego będzie zmodernizowana strona internetowa, dostosowana do ich potrzeb. W ramach witryny użytkownicy z tej grupy będą mogli korzystać z możliwości sprawdzenia rozkładu jazdy dzięki funkcji głosowej strony, która pozwoli na zapoznanie się z rozkładem poprzez odtworzenie dźwięku. Osoby niepełnosprawne, niewidome, ludzie starsi bądź dzieci należą do grupy osób, w której poczucie zagrożenia jest większe. Stąd wpływ na komfort i poczucie bezpieczeństwa podczas przejazdu będzie mieć zainstalowany system monitoringu.

07.08.2019 r. Z up. Burmistrza Miasta Cezary Florkowski Zastępca Burmistrza Miasta (data, podpis)	GINA MIEJSKA Giżycko (pieczęć Wnioskodawcy)
---	--

BURMISTRZ
Miasta Giżycka
Wojciech Karol Inaszkiewicz