

Fiszka – zarys strategii rozwoju elektromobilności

Wnioskodawca	Gmina Prudnik
Dane teleadresowe	48-200 Prudnik, ul. Kościuszki 3, tel 77 40 66 200, fax 77 40 66 228, email: um@prudnik.pl
Osoba do kontaktu (imię, nazwisko, stanowisko, tel., e-mail)	Ryszard Zwojewski, Kierownik Referatu Programów Rozwojowych, tel 77 40 66 253, email: ryszard.zwojewski@prudnik.pl
Nazwa strategii	Strategia elektromobilności Gminy Prudnik.
Cel strategii rozwoju elektromobilności	<p>Celem „Strategii rozwoju elektromobilności Gminy Prudnik” jest stworzenie warunków dla rozwoju elektromobilności na obszarze Gminy Prudnik.</p> <p>Realizacja powyżej zdefiniowanego celu przyczyni się do rozwiązania czterech poniższych zdefiniowanych problemów oraz potrzeb w zakresie polityki transportowej:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Konieczności zbudowania nowego systemu komunikacji miejskiej w Prudniku wraz z całkowitym przejściem miejskiej komunikacji publicznej na tabor wykorzystujący wyłącznie paliwa alternatywne lub energię elektryczną. 2. Brak rozwiązań infrastrukturalnych i planistycznych związanych z elektromobilnością (lokalizacji stacji i punktów ładowania tak dla pojazdów komunikacji zbiorowej jak i pojazdów indywidualnych: samochodów, motocykli, rowerów). 3. Konieczność opracowania katalogu niezbędnych przedsięwzięć w sektorze transportu związanych z koniecznością poprawy jakości powietrza. 4. Brak jakiegokolwiek lokalnego systemu zachęt bądź udogodnień dla użytkowników pojazdów zeroemisyjnych,
Charakterystyka wnioskodawcy	<p>Gmina Prudnik położona jest w południowo-wschodniej części województwa opolskiego sąsiadując bezpośrednio z Republiką Czeską oraz polskimi gminami: Głuchołazami, Nysą, Korfanowem, Białą i Lubrzą.</p> <p>Od południa Gmina sąsiaduje z obszarem chronionym – Parkiem Krajobrazowym „Góry Opawskie”</p> <p>Miasto Prudnik jest siedzibą powiatu prudnickiego. Według stanu na dzień 31.12.2018 liczba mieszkańców Gminy Prudnik wynosiła 26 018 mieszkańców (w tym miasto Prudnik 19 926).</p> <p>Odległości z Prudnika do najważniejszych centrów i ciągów komunikacyjnych wynoszą: Opole – 52 km, Krapkowice 37 km (wjazd na autostradę A-4 w kierunku wschodnim), Grodków 67 km (wjazd na autostradę A-4 w kierunku zachodnim).</p> <p>Gmina Prudnik skomunikowana jest z Republiką Czeską poprzez dawne przejścia graniczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konradów – Złate Hory - położone na terenie gminy Głuchołazy w odległości 8 km od granicy miasta Prudnika. • Głuchołazy – Mikulowice - położone na terenie gminy Głuchołazy w odległości 13 km od granicy miasta Prudnika. • Trzebina – Bartultowice - położone na terenie gminy Lubrza w odległości 5 km od granicy miasta Prudnika. <p>Na wewnętrzny system komunikacyjny miasta Prudnika składają się powiązane ze sobą następujące drogi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dwie drogi krajowe: nr 41 Nysa - Trzebina - Granica PL/CZ oraz nr 40 Granica PL/CZ - Głuchołazy- Prudnik – Kędzierzyn-Koźle – Ujazd –

	<p>Pyskowice, na które składają się 6 ulic wewnątrz miejskich o łącznej długości 4,565 km.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5 dróg powiatowych o łącznej długości 8,4 km. oraz • 126 dróg gminnych o łącznej długości 43,2 km. <p>Drogi krajowe DK 40 i DK 41 pełnią istotną rolę w obsłudze ruchu na osi wschód-zachód w południowej części województwa opolskiego oraz w obsłudze ruchu przejść granicznych z Czechami. Obie drogi mają jednocześnie duże znaczenie dla powiązań komunikacyjnych gminy Prudnik, stanowiąc jej podstawowe osie komunikacyjne w powiązaniach regionalnych.</p> <p>Prudnik posiada dogodną sieć dróg powiatowych, których uzupełnieniem w wymiarze lokalnym są gęsto rozmieszczone drogi gminne.</p> <p>Miasto Prudnik zajmuje jedną z czołowych pozycji w rankingu 122 miast, które zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Polską Akademię Nauk (stanowiącą część „Pakietu dla średnich miast”) w największym stopniu zagrożone są utratą funkcji społeczno-gospodarczych co skutkuje wskazaniem naszego miasta w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju</p> <p>Do końca 2018 r. komunikacja publiczna na terenie miasta i gminy realizowana była przez firmę Arriva Bus Transport Polska Sp. z o. o. (oddział w Prudniku). Firma ta pomimo, iż eksploatowała pojazdy o znaczącym stopniu zużycia zapewniała nie tylko dojazd bezpośredni do 25 miejscowości, za pośrednictwem 50 różnych tras, ale również na zlecenie Gminy Prudnik świadczyła usługę transportową komunikacji miejskiej na jednej linii miejskiej składającej się z 35 przystanków.</p> <p>Niestety w grudniu 2018 r. w/w firma podjęła decyzję o zakończeniu swojej działalności w Prudniku z dniem 30 czerwca 2019 r. Konsekwencją powyższego faktu jest konieczność zorganizowania komunikacji publicznej na poziomie miejskim oraz na poziomie wykraczającym poza granice miasta (poziom gminny, powiatowy oraz ponad powiatowy).</p> <p>Zaistniała sytuacja powoduje, iż wyzwaniem dla Gminy Prudnik jest określenie nowych rozwiązań dotyczących transportu publicznego (we wszystkich jego aspektach; nie tylko technicznym ale i organizacyjnym), tak w jego wymiarze obejmującym komunikację miasta z jego sołectwami, innymi miastami województwa jak i w wymiarze dotyczącym komunikacji miejskiej.</p> <p>Intencją Gminy Prudnik jest by w zbudowanym od nowa systemie transportowym szczególne znaczenie miały rozwiązania z zakresu elektromobilności (nie tylko techniczne ale i logistyczne) będące odpowiedzią na wyzwania rozwojowe oraz prowadzoną przez państwo politykę w zakresie wspierania rozwiązań zmierzających do poprawy stanu jakości powietrza poprzez redukcję udziału pojazdów spalinowych w strumieniu uczestników systemu komunikacji.</p>
<p>Główne obszary wsparcia elektromobilności</p>	<p>Mając na względzie aktualną sytuację Gminy Prudnik wynikającą z konieczności stworzenia nowych, kompleksowych rozwiązań dotyczących transportu publicznego oraz zapisy Planu Rozwoju Elektromobilności „Energia do przyszłości” planowanymi głównymi obszarami wsparcia elektromobilności na terenie Gminy Prudnik będzie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. wybór najbardziej korzystnego (uwzględniające specyfikę potrzeb transportu publicznego miasta i gminy) rodzaju napędu pojazdów (elektryczne, wodorowe, gazowe, paliwa alternatywne), 2. wybór technologii ładowania i doboru optymalnych pojazdów, 3. wybór lokalizacji i linii autobusowych transportu publicznego obsługiwanego przez pojazdy o napędzie innym niż spalinowy (w tym dostosowanie taboru jak i rozmieszczenie linii autobusowych do potrzeb mieszkańców ze szczególnym uwzględnieniem osób niepełnosprawnych) 4. wybór lokalizacji stacji i punktów ładowania tak dla pojazdów komunikacji zbiorowej jak i służb komunalnych oraz osób prywatnych, 5. określenie zakresu rzeczowego oraz harmonogramu niezbędnych działań (w tym inwestycji) mających na celu wdrożenie wybranej strategii rozwoju elektromobilności, 6. określenie zachęt i udogodnień dla użytkownika pojazdów zeroemisyjnych, 7. uwzględnienie elementów smart city w zakresie transportu uwzględniających takie kwestie jak: dynamiczne zarządzanie komunikacją miejską, umożliwiające monitorowanie taboru, efektywną informację

Fiszka – zarys strategii rozwoju elektromobilności

	<p>pasażerską, zarządzanie miejscami parkingowymi, zastosowanie jednego lub kilku nowoczesnych systemów pobierania opłat za parkowanie, stworzenie systemu rowerów miejskich, zintegrowanego systemu ścieżek rowerowych, parkingów rowerowych, punktów ładowań dla motocykli i rowerów elektrycznych.</p>
<p>Efekty realizacji strategii</p>	<p>Podzielając pogląd zawarty w dokumencie Ministerstwa Energetyki pt. „Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych” zgodnie z którym ...”na świecie transport publiczny jest postrzegany jako ta część transportu, która może być polem do testów dla nowej technologii, elementem powodującym rozwój transportu opartego na energii elektrycznej” zamierzeniem Wnioskodawcy jest by pierwszym i wymiernym dla społeczeństwa elementem realizacji strategii było przejście komunikacji publicznej w całości na paliwa alternatywne (lub energię elektryczną). Projekt wymiany (a właściwie zbudowanie od nowa) floty pojazdów komunikacji publicznej na terenie Gminy Prudnik stanowić będzie dodatkowo doskonałe pole do rozwoju nowych technologii ze sfery elektromobilności na jej terenie.</p> <p>Przyjęcie rozwiązania by pierwszym efektem realizowanej kompleksowej strategii było całkowite przejście komunikacji publicznej na paliwa alternatywne (energię elektryczną) posiada również dodatkową zaletę jaką jest jej stosunkowa prostota z technicznego punktu widzenia, gdyż pojazdy wykorzystywane przez administrację samorządową poruszają się w większości po z góry zdefiniowanych trasach, co ułatwia proces ładowania, zwłaszcza w pierwszym okresie, gdy sieć publicznie dostępnych punktów ładowania nie będzie jeszcze rozbudowana.</p> <p>Kluczowe pozostałe spodziewane efekty realizacji strategii – poza przejściem a właściwie stworzeniem od nowa w całości komunikacji publicznej wykorzystującej pojazdy zasilane paliwami alternatywnymi (energią elektryczną) - pokrywać będą się w swoim wymiarze rzeczowym z głównymi obszarami wsparcia elektromobilności zdefiniowanymi w niniejszej fiszce a mianowicie z:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. określeniem technologii ładowania i doboru optymalnych pojazdów, 2. określeniem lokalizacji i linii autobusowych transportu publicznego obsługiwane przez pojazdy o napędzie innym niż spalinowy, 3. określeniem taboru jak i rozmieszczenia linii autobusowych dostosowanego do potrzeb mieszkańców ze szczególnym uwzględnieniem osób niepełnosprawnych, 4. określeniem lokalizacji stacji i punktów ładowania dla pojazdów komunikacji zbiorowej, służb komunalnych i osób prywatnych, 5. określeniem zakresu rzeczowego oraz harmonogramu niezbędnych działań (w tym inwestycji) mających na celu wdrożenie strategii rozwoju elektromobilności, 6. określeniem zachęt i udogodnień dla użytkownika pojazdów zeroemisyjnych, 7. wywołaniem zainteresowania tematem elektromobilności w społeczeństwie poprzez zagwarantowanie, iż każdy budynek użyteczności publicznej zostanie obowiązkowo wyposażony w przynajmniej jeden punkt ładowania, 8. określeniem możliwości i zasad pobierania opłaty emisyjnej oraz 9. określeniem możliwości ustanowienia stref niskoemisyjnych na terenie miasta i gminy Prudnik.
<p>Spójność założeń strategii z dokumentami strategicznymi</p>	<p>Założenia planowanej do opracowania strategii elektromobilności Gminy Prudnik spójne są z następującymi dokumentami strategicznymi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strategią Rozwoju Gminy Prudnik na lata 2010-2020 (cel 3. Zapewnienie rozwoju gminy Prudnik zrównoważonego ekologicznie); • Strategią Rozwoju Województwa Opolskiego 2020 (cel strategiczny 7. Wysoka jakość środowiska cel operacyjny 7.1. Poprawa stanu środowiska poprzez rozwój infrastruktury technicznej);

	<ul style="list-style-type: none"> • Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Opolskiego (cel 6. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia); • Programem Ochrony Środowiska dla Województwa Opolskiego na lata 2016-2020 (cel w obszarze „ochrony klimatu i jakości powietrza”: Poprawa stanu jakości powietrza na terenie województwa w stosunku do roku bazowego); • Projektem założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe miasta i Gminy Prudnik (cel: poprawa stanu środowiska naturalnego); • Strategią Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 (cel strategiczny 1: Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie); • Planem Gospodarki Niskoemisyjnej dla obszaru Gminy Prudnik (Obszar 4.Niskoemisyjny transport, Priorytet 4.1.Wymiana pojazdów komunikacji publicznej oraz pojazdów jednostek i spółek Gminnych na niskoemisyjne Priorytet 4.2. Rozbudowa i modernizacja sieci transportu publicznego).
<p>Plan wdrażania strategii</p>	<p>1.Plan niezbędnych działań związanych z wdrożeniem tj <u>opracowaniem</u> strategii rozwoju elektromobilności obejmuje następujące działania:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Określenie przedmiotu zamówienia tj. struktury, elementów składowych dokumentu „Strategia elektromobilności Gminy Prudnik” oraz działań niezbędnych do przeprowadzenia w sferze związanej z udziałem mieszkańców w konsultacjach Strategii. Horyzont czasowy działania: lipiec-sierpień 2019 r b) Udzielenie zamówienia zgodnie z zapisami Ustawy „Prawo zamówień publicznych” na opracowanie dokumentu „Strategia elektromobilności Gminy Prudnik”. Horyzont czasowy działania: wrzesień 2019 r. c) Bieżąca kontrola realizacji udzielonego zamówienia publicznego, sukcesywna weryfikacja zapisów „Strategii elektromobilności Gminy Prudnik”. Horyzont czasowy działania: wrzesień 2019 – czerwiec 2020 r. d) Odbiór przedmiotu zamówienia oraz uchwalenie przez Radę Miejską w Prudniku dokumentu „Strategia elektromobilności Gminy Prudnik”. Horyzont czasowy działania: czerwiec 2020 r. <p>2. Wdrażanie zapisów <u>uchwalonej</u> czyli przyjętej do realizacji strategii odbywać będzie się według następującego schematu przedstawionego poniżej:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Zaplanowanie - na podstawie wstępnej analizy - sposobu osiągnięcia celów określonych w strategii. Horyzont czasowy działania : lipiec – wrzesień 2020 r. b) Zdefiniowanie jednostek i osób odpowiedzialnych za praktyczną realizację przedsięwzięć określonych w strategii. Horyzont czasowy działania: październik - listopad 2020 r. c) Koordynacja działań, w szczególności w przypadku realizowania inwestycji przez większą liczbę jednostek, wyznaczenie liderów przedsięwzięć. Horyzont czasowy działania: sukcesywnie od m-ca stycznia 2021 r. d) Monitoring efektywności realizacji poszczególnych przedsięwzięć. Horyzont czasowy działania : sukcesywnie od m-ca stycznia 2021 r. e) Ocena rezultatów wdrożenia strategii oraz ewentualna modyfikacja założeń strategii. Horyzont czasowy działania: co dwa lata przez okres 15 lat licząc od dnia jej uchwalenia – pierwsza ocena oraz ewentualna modyfikacja we wrześniu 2022 r (kolejne co dwa lata we wrześniu tj w 2024 r., 2026 r., 2028 r. itd.)
<p>Planowana struktura organizacyjna wdrażania wybranej strategii</p>	<p>Przy realizacji zadania wykorzystane zostaną zasoby Wnioskodawcy tj Gminy Prudnik, które posiadają duże doświadczenie związane z realizacją oraz rozliczeniem zadań współfinansowanych środkami zewnętrznymi (budżetu państwa, Unii Europejskiej i innymi).</p> <p>Na wspomniane zasoby kadrowe składają się etatowi pracownicy następujących wydzielonych komórek organizacyjnych Urzędu Miejskiego:</p>

Fiszka – zarys strategii rozwoju elektromobilności

	<ul style="list-style-type: none"> • Referatu Programów Rozwojowych (RPR), • Wydziału Finansowo – Budżetowego (WFB) oraz • Wydział Zamówień Publicznych, Planowania Przestrzennego i Działalności Gospodarczej (WZP), • Wydziału Inwestycji (WI), • Wydział Gospodarki Komunalnej, Ochrony Środowiska i Rolnictwa (WGK) • Wydział Organizacyjny (WO). <p>Podział kompetencji oraz odpowiedzialności za realizację działań zdefiniowanych w przedstawionym powyżej planie wdrażania strategii przedstawia się następująco:</p> <p>Działanie 1 a: RPR + WZP Działanie 1 b: WZP Działanie 1 c: WZP + RPR + WI + WGK Działanie 1 d: RPR + WFB + WO</p> <p>Działanie 2 a: RPR + WI + WGK Działanie 2 b: RPR + WO Działanie 2 c: RPR + WO Działanie 2 d: RPR + WI + WGK Działanie 2 e: RPR + WI + WGK + WO</p> <p>Zaangażowanie pracowników w/w komórek organizacyjnych gwarantuje zgodność realizacji zadania z obowiązującym prawem na każdym etapie jego realizacji: od podpisania umowy, poprzez wyłonienie wykonawcy zakresu rzeczowego zadania, nadzór nad realizacją zadania, jego rzeczowym i finansowym rozliczeniem oraz monitoringiem jego efektów.</p>
<p>Wpływ realizacji strategii na poprawę jakości powietrza</p>	<p>Celem strategicznym uchwalonego i przyjętego do realizacji „Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla obszaru gminy Prudnik” jest : ...”transformacja gminy Prudnik w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę efektywności energetycznej, wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych i w konsekwencji poprawę jakości powietrza...”</p> <p>Zgodnie z przeprowadzoną w w/w Planie diagnozą sektor transportu generuje aż 24% całej emisji CO₂.i jedynie budynki mieszkalne były większym emitentem CO₂ (udział aż 49%).</p> <p>Plan Gospodarki Niskoemisyjnej w części analitycznej odnoszącej się do transportu stwierdza, iż ...”duże wykorzystanie paliw w sektorze transportu skutkuje nadmierną emisją gazów cieplarnianych i ma niekorzystny wpływ na jakość powietrza w gminie a w szczególności na terenie miasta</p> <p>Zużycie paliw które wiąże się bezpośrednio ze wzrostem natężenia ruchu drogowego w mieście można zredukować poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sukcesywną wymianę obecnie wykorzystywanego taboru autobusowego, specjalistycznego (śmieciarki) oraz samochodów służbowych; • zmianę środków transportu, tj. dostosowanie wielkości środka transportu do jego obłożenia, itp. • modernizację nawierzchni, a tym samym poprawę parametrów technicznych ulic; • upłynnienie ruchu. <p>Efektom podejmowanych działań w obszarze publicznego transportu zbiorowego powinna być zmiana świadomości społecznej w zakresie korzyści wynikających z korzystania z tej formy transportu.</p> <p>Plan Gospodarki Niskoemisyjnej rekomenduje sekwencję działań w zakresie ograniczenia emisji w transporcie, które wpłyną na poprawę jakości powietrza poprzez obniżenie udziału emisji CO₂, pyłów o hałas generowanego przez sektor transportu a które to działania wprost zbieżne są z zapisami planowanej do opracowania i realizacji strategii elektromobilności.</p>

	<p>Wspomniana powyżej sekwencja działań obejmuje min.: <u>wśród działań technicznych i technologicznych:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • zastosowanie pojazdów hybrydowych, elektrycznych, efektywne silniki elektryczne i odzysk energii z procesu hamowania; • rozwój systemu miejskiego roweru publicznego, inicjowanie i prowadzenie działań inwestycyjnych służących rozwojowi komunikacji rowerowej, jako atrakcyjnej alternatywy dla korzystania z samochodu ; • wykorzystanie przez projektantów niskoemisyjnych rozwiązań w projektowaniu ciągów komunikacyjnych i innej infrastruktury transportowej oraz okołotransportowej; <p><u>wśród działań nietechnicznych (organizacyjnych, informacyjnych i edukacyjnych):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • promocja, wspieranie i wdrażanie systemu roweru publicznego; • zwiększenie udziału komunikacji rowerowej w ogólnym bilansie poprzez prowadzenie kampanii informacyjnych i promocyjnych; • zwiększenie udziału transportu publicznego w mieście poprzez kampanie informacyjne.
<p>Konsultacje społeczne strategii</p>	<p>W sferze związanej z konsultacjami społecznymi strategii elektromobilności konieczne będzie podjęcie sekwencji działań nakierowanych na:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zwiększenie wiedzy mieszkańców miasta i gminy na temat założeń strategii, realizacji zawartych w niej planów inwestycyjnych oraz proponowanych rozwiązań, • uzyskanie akceptacji społecznej na realizację przewidzianych działań, • stworzenie mechanizmu gwarantującego uzyskanie informacji zwrotnych na temat sposobu realizacji planów zawartych w strategii, • stworzenie modelu przepływu informacji między podmiotami zaangażowanymi w realizację celów strategii oraz mieszkańcami. <p>Mając na względzie powyższe założenia podczas prac nad strategią przyjęte zostaną cztery formy konsultacji społecznych:</p> <ul style="list-style-type: none"> • informowanie - uczestnictwo we współtworzeniu i konsultowaniu strategii. Na tym etapie wykorzystane zostaną zarówno elektroniczne, jak i tradycyjne kanały przekazywania informacji, których odbiorcami będą mieszkańcy, • współuczestniczenie/współtworzenie dokumentów – poprzez udział mieszkańców i zainteresowanych podmiotów gdzie rezultaty prac i zgłoszone uwagi będą podstawą do formułowania zapisów strategii, • pozyskiwanie informacji od społeczności – odbędzie się w toku procesu badawczego (na etapie diagnozy) i w czasie spotkań konsultacyjnych, • konsultowanie - poznaniu opinii różnych grup interesariuszy strategii służyć będą spotkania konsultacyjne i konsultacje on-line.
<p>Działania informacyjno-promocyjne i edukacyjne</p>	<p>Działania w sferze informacyjno – promocyjnej oraz edukacyjnej związanej z przygotowaniem i wdrożeniem strategii elektromobilności będą ściśle powiązane z procesem konsultacji społecznych strategii.</p> <p>Fakt ten powoduje, że wszystkie zaplanowane działania informacyjno – promocyjne oraz edukacyjne w sposób szczególny ukierunkowane zostaną na zwiększenie wiedzy mieszkańców miasta i gminy na temat założeń strategii, realizacji zawartych w niej planów inwestycyjnych oraz proponowanych rozwiązań co w konsekwencji powinno wykreować uzyskanie akceptacji społecznej na realizację przewidzianych działań.</p> <p>Mając na względzie powyższe założenia podczas prac nad strategią zastosowane zostaną następujące formy działań informacyjno - promocyjnych:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wykorzystanie elektronicznych kanałów komunikacji ze społeczeństwem (strona www gminy, profil gminy na portalu społecznościowym), • publikacja materiałów prasowych w dwóch lokalnych tygodnikach o zasięgu powiatowym (Tygodniku Prudnickim oraz Prudnik24),

Fiszka – zarys strategii rozwoju elektromobilności

	<ul style="list-style-type: none"> • publikacja materiałów filmowych z wszystkich działań związanych z przygotowaniem strategii tj. np. spotkań konsultacyjnych z mieszkańcami) w Prudnickim Lokalnym Kurierze Informacyjnym (którego kolejne nowe edycje emitowane są raz w tygodniu i dostępne są w internecie), • informacje słowne przekazywane podczas sesji Rady Miejskiej (które transmitowane są on line i dostępne również w internecie). <p>Dodatkowo występując w roli uczestnika tworzących się nowych rozwiązań z dziedziny elektromobilności (poprzez współuczestnictwo w budowie infrastruktury i zakup pojazdów elektrycznych na swoje potrzeby), Gmina Prudnik będzie popularyzować tę dziedzinę innym jednostkom samorządu terytorialnego jako przykład dobrych praktyk z dziedziny wdrożenia nowatorskich rozwiązań odnoszących się do lokalnej polityki z zakresu elektromobilności.</p>
Elementy smart city	<p>Opracowana strategia elektromobilności Gminy Prudnik uwzględniać będzie następujące elementy smart city:</p> <ul style="list-style-type: none"> • stworzenie dynamicznego systemu zarządzania komunikacją miejską umożliwiającego monitorowanie taboru w czasie rzeczywistym, • stworzenie efektywnej informacji pasażerskiej, • zarządzanie posiadanymi miejscami parkingowymi, • zastosowanie jednego lub kilku nowoczesnych systemów pobierania opłat za parkowanie, • stworzenie systemu rowerów miejskich, • zintegrowanie istniejących ścieżek rowerowych w systemu ścieżek rowerowych i parkingów rowerowych, • punkty ładowań dla rowerów elektrycznych. <p>Powyższe elementy smart city dostosowane zostały do wielkości miasta i gminy Prudnik, jego morfologicznej struktury, zabudowy i zagospodarowania przestrzennego oraz zdiagnozowanych problemów, które mogą zostać uwzględnione wraz z wdrożeniem strategii elektromobilności.</p>
Dostosowanie rozwiązań do potrzeb osób niepełnosprawnych	<p>Wnioskodawca zwróci szczególną uwagę by (tak na etapie udzielania zamówienia na opracowanie strategii elektromobilności jak na etapie jej odbioru i uchwalania) zapisy strategii zapewniały dostosowanie przyjętych w niej rozwiązań do potrzeb osób niepełnosprawnych.</p> <p>Przyjęte w strategii rozwiązania dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych obejmować będą co najmniej:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ukierunkowanie na zakup taboru, który umożliwić będzie bezproblemowe z niego korzystanie przez osoby niepełnosprawne (np. pojazdy niskopodłogowe umożliwiające przejazd osobom na wózkach inwalidzkich) • uwzględnienie rozmieszczenia linii autobusowych dostosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych (dostęp tych osób do instytucji publicznych ze szczególnym uwzględnieniem placówek służby zdrowia), • zagwarantowanie, by w każdym budynku użyteczności publicznej, który zostanie obowiązkowo wyposażony w przynajmniej jeden punkt ładowania, punkt ten był dostępny dla osób niepełnosprawnych, • uwzględnienie zaplanowanych do wdrożenia w ramach strategii elementów smart city (zdefiniowanych w powyższym punkcie niniejszego projektu) uwzględniających również dostępne rozwiązania techniczne przyjazne i użyteczne dla osób niepełnosprawnych.

BURMISTRZ

Grzegorz Zawisła

Prudnik 10.07.2019

GMINA PRUDNIK

48-200 Prudnik, ul. Kościuszki 3
tel. (077) 4066200-202, fax: (77) 4066228
NIP 7551911362 Regon 531413188

pieczęć Wnioskodawcy