

# **RAPORT Z REALIZACJI STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI MIASTA KĘDZIERZYN-KOŹLE DO 2035 ROKU za lata 2020 - 2023**

Kędzierzyn-Koźle, 2024 r.



Urząd Miasta Kędzierzyn-Koźle

ul. G.Piramowicza 32  
47-200 Kędzierzyn-Koźle  
tel: 77 40 50 311  
e-mail: infoprom@kedzierzynkozle.pl

#### OPRACOWANIE



**ENERGIA  
DLA MIAST**

**Energia dla Miast Sp. z o.o.**

ul. Powstańców Śląskich 1  
43-190 Mikołów  
e-mail: biuro@energiadlamiast.pl

#### ZESPÓŁ AUTORÓW

Michał Mroskowiak  
Anna Owsikowska  
Katarzyna Płonka-Peła  
Kamil Krzoski

## Spis treści

1. WSTĘP .....	4
1.1. Cel i zakres opracowania raportu .....	4
1.2. Podstawy prawne pierwotnych założeń Strategii Rozwoju Elektromobilności .....	5
1.3. Źródła i sposób zbierania informacji .....	8
1.4. Charakterystyka miasta w latach 2020 - 2023 .....	9
1.5. Wnioski wynikające z charakterystyki miasta .....	12
2. REALIZACJA ZADAŃ W LATACH 2020 - 2023 .....	12
2.1. Harmonogram zadań na lata 2020 - 2035 .....	12
2.1.1. Harmonogram niezbędnych inwestycji w celu wdrożenia wybranej strategii rozwoju elektromobilności.....	13
2.2. Realizacja zadań w 2020 r.....	14
2.3. Realizacja zadań w 2021 r.....	15
2.4. Realizacja zadań w 2022 r.....	20
2.5. Realizacja zadań w 2023 r.....	26
3. PARTYCYPACJA SPOŁECZNA .....	34
3.1. Podsumowanie badania ankietowego związanego ze strategią rozwoju elektromobilności miasta Kędzierzyn-Koźle do 2035 roku. ....	34
4. SPRAWOZDANIE Z REALIZACJI ZADAŃ.....	40
4.1. Podsumowanie i wnioski .....	40
Spis rysunków .....	42
Spis tabel.....	43

# 1. WSTĘP

## 1.1. Cel i zakres opracowania raportu

Elektryfikacja w transporcie stanowi jeden z kluczowych tematów rozwoju współczesnych miast. Rozwój elektromobilności w Polsce usankcjonowany został w momencie przyjęcia Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE. Jej celem było wsparcie i rozwój zastosowania paliw alternatywnych w transporcie. Dyrektywa stała się odpowiedzią na coraz szybciej rozwijający się rynek paliw alternatywnych, do których zalicza się m.in. energia elektryczna. Zgodnie z przepisami unijnymi państwa członkowskie UE zostały zobowiązane do rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych m.in. punktów ładowania pojazdów elektrycznych. Przyczyniło się to do powstania Planu rozwoju elektromobilności w Polsce oraz Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, które są dokumentami strategicznymi przyjętymi przez Radę Ministrów. W związku z powyższym opracowana Strategia Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do 2035 r. stanowi odpowiedź na potrzebę zrównoważonego rozwoju rynku mobilności nastawionej na wykorzystanie pojazdów zeroemisyjnych w Polsce, a także prowadzoną politykę klimatyczno-transportową.

Przyjęty plan i jego realizacja miały wpłynąć obok usprawnienia ruchu miejskiego na ograniczenie niskiej emisji i poziomu hałasu generowanego przez sektor transportowy w mieście. Celem opracowania ww. dokumentu było przeprowadzenie oceny możliwości, określenie planu działań oraz analiza możliwych do realizacji inwestycji jakie należało podjąć aby w pełni wykorzystać potencjał rozwoju elektromobilności w mieście Kędzierzyn-Koźle. Plan działań i harmonogram ich wdrażania opracowany został w taki sposób, aby w jak najbardziej optymalny sposób sprostać potrzebom transportowym i środowiskowym. Opracowana Strategia była spójna z dokumentami strategicznymi i planistycznymi obowiązującymi na terenie miasta w chwili jej powstawania oraz realizowanymi inicjatywami Smart City. Ponadto w sposób zintegrowany wprowadziła również nowe elementy Smart City w zakresie transportu do działań rozwojowych miasta.

Niniejszy raport obejmujący lata 2020 – 2023 ma na celu przedstawienie stopnia realizacji zadań zaplanowanych w Strategii Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do 2035 r. oraz wskazanie przyczyn ewentualnych odstępstw od zaplanowanych zadań i zakresu niezbędnych zmian dla optymalizacji osiągnięcia wyznaczonych celów.

## 1.2. Podstawy prawne pierwotnych założeń Strategii Rozwoju Elektromobilności

Proces wprowadzania zmian w strukturze transportu został zapoczątkowany dyrektywami oraz strategiami europejskimi. Na podstawie przyjętych strategii, uchwalono ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r., która wprowadza również zobowiązania dla samorządów terytorialnych, m.in. sporządzenie Analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych. Wszystkie instrumenty jakie zostały zaprojektowane w nowej ustawie zmierzają do upowszechnienia zarówno w transporcie publicznym jak i prywatnym pojazdów napędzanych elektrycznie. Najważniejsze wymogi dla JST wynikające z ustawy to:

- Zapewnienie udziału pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów.



*Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów w obsługującym ją urzędzie wynosił co najmniej 30% liczby użytkowanych pojazdów.*

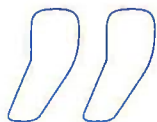
Art. 35, ust. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych

Zgodnie z art. 35 ust 2 jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000 wykonuje zadania publiczne z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, przy wykorzystaniu co najmniej 30% pojazdów<sup>1</sup> elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym lub zleca wykonywanie tych zadań, podmiotowi, którego co najmniej 30% floty pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania stanowią pojazdy elektryczne lub pojazdy napędzane gazem ziemnym. Zasad tych nie stosuje się natomiast do zlecenia wykonania zadania publicznego, którego wartość nie przekracza równowartości kwoty 30 000 euro wyrażonej w złotych.

- Świadczenie usługi lub zlecenie świadczenia usługi komunikacji miejskiej podmiotowi, którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki samorząd terytorialnego wynosi co najmniej 30%.<sup>2</sup>
- Zapewnienie minimalnej (określonej w ustawie) ilości ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych.

<sup>1</sup> Do 01.01.2028 r

<sup>2</sup> Do 01.01.2028 r

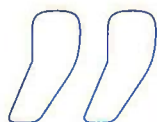


Minimalna liczba punktów ładowania zainstalowanych do dnia 31 grudnia 2020 r. w ogólnodostępnych stacjach ładowania, zlokalizowanych w gminach wynosi:

Liczba punktów ładowania	Kryteria jednostki samorządu terytorialnego		
	Liczba mieszkańców wyższej niż	Minimalna liczba zarejestrowanych samochodów	Minimalna liczba samochodów przypadająca na 100 000 mieszkańców
1000	1 000 000	600 000	700
210	300 000	200 000	500
100	150 000	95 000	400
60	100 000	60 000	400

Według art. 60 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych

- Możliwość utworzenia stref czystego transportu.



W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu w gminie liczącej powyżej 100 000 mieszkańców dla terenu śródmiejskiej zabudowy lub jej części, stanowiącej zgrupowanie intensywnej zabudowy na obszarze śródmieścia, określonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku jego braku w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, można ustanowić na obszarze obejmującym drogi, których zarządcą jest gmina, strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów innych niż:

- 1) elektryczne;
- 2) napędzane wodorem;
- 3) napędzane gazem ziemnym.

Art. 39 ust. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych

Przy opracowaniu Strategii Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do 2035 r. wykorzystano wyżej opisane akty prawne, a także miejskie dokumenty strategiczne i planistyczne, takie jak Strategia Rozwoju Miasta czy Założenia do planu zaopatrzenia gminy w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla miasta Kędzierzyn-Koźle. Ze względu na liczbę mieszkańców Kędzierzyn-Koźle nie jest zobowiązane do realizacji dwóch powyższych punktów dotyczących minimalnej ilości ogólnodostępnych stacji ładowania oraz strefy czystego transportu.



Wymogiem prawnym który implikuje zastosowanie pojazdów elektrycznych oraz z napędem alternatywnym LNG, jest ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. ( Dz.U. z 2023 r , poz. 875, ze zm.), która zobowiązuje jednostki samorządu terytorialnego (z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000), do świadczenia usług lub zlecenia świadczenia usługi komunikacji miejskiej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2023 r poz. 2778) podmiotowi, którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynosi co najmniej 30%<sup>3</sup>.

Powyższy obowiązek w pełni zostanie wprowadzony w życie 1 stycznia 2028 r., jednakże Ustawa definiuje kolejne stopnie udziału autobusów zeroemisyjnych w użytkowanej flocie, które wynoszą:

- 1) 5% od 1 stycznia 2021 r.
- 2) 10% od 1 stycznia 2023 r.
- 3) 20% od 1 stycznia 2025 r.<sup>4</sup>

W przypadku miasta Kędzierzyn Koźle (przy założeniu utrzymania obecnej liczebności floty) ww. wymóg ustawy przedstawiałby się następująco:

Tabela 1: Wymagany udział pojazdów zeroemisyjnych we flocie autobusowej

Termin	Wymagany udział pojazdów zeroemisyjnych we flocie	Łączny stan taboru	Łączna ilość pojazdów zeroemisyjnych
1 stycznia 2019	0%	47	0
1 stycznia 2021	5%	47	2
1 stycznia 2023	10%	47	5
1 stycznia 2025	20%	47	9
1 stycznia 2028	30%	47	14

Ustawowy wymóg promowania pojazdów zeroemisyjnych nie dotyczy jednakże wyłącznie komunikacji zbiorowej. Zgodnie z art. 35 ustawy o elektromobilności „Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów w obsługującym ją urzędzie wynosił co najmniej 30% liczby użytkowanych pojazdów” i co więcej – wykonuje lub zleca w zadania publiczne określone w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym ( Dz.U. z 2023 r., poz. 40 ze zm.) przy wykorzystaniu co najmniej 30% pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym. De facto więc wymóg uczestnictwa pojazdów elektrycznych stosuje się do wszystkich

<sup>3</sup> Art. 35 Ustawy o elektromobilności z dnia 11 stycznia 2018 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 875)

<sup>4</sup> Art. 68 Ustawy o elektromobilności z dnia 11 stycznia 2018 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 875)

jednostek organizacyjnych miasta, a oddziałuje również na przedsiębiorstwa zewnętrzne wykonujące zadania publiczne na rzecz gminy. Wyjątek dla przedsiębiorców stanowią jedynie zadania publiczne, których wartość nie przekracza kwoty 30 000 euro. Zaznaczyć również trzeba, że wymóg udziału przynajmniej 30% jest wymogiem minimalnym zaokrąglanym do całości, co oznacza, że potencjalny wykonawca wykonując zadania publicznego z wykorzystaniem jednego lub dwóch pojazdów zapewnić musi aby co najmniej jeden nich był pojazdem elektrycznym lub napędzanym gazem ziemnym. Docelowy wymóg 30% ma charakter docelowy, w pierwszym etapie tj. od dnia 1 stycznia 2022 r., wymóg ten wynosi 10%. Jednak jak wskazano w przykładzie określonym wcześniej (wykonywania zadania jednym lub dwoma pojazdami) w dalszym ciągu zapewnić musi aby co najmniej jeden nich był pojazdem elektrycznym lub napędzanym gazem ziemnym, tylko bowiem w takim wypadku spełni ustawowy limit 10%.

Do obowiązku wynikającego z art. 35 odniosła się Najwyższa Izba Kontroli. Wskazała ona na niejasno sformułowane lub niedookreślone przepisy prawa. W raporcie NIK zwrócono uwagę na problem ze zdefiniowaniem urzędu obsługującego jst (czy urząd obsługujący jst należy traktować w węższym, czy szerszym zakresie, tj. wraz z jednostkami budżetowymi nieposiadającymi osobowości prawnej). W tabeli wyszczególniono 7 pojazdów, jeżeli przyjmie się, że jest to flota pojazdów o której mowa w art. 35 ustawy o elektromobilności w węższym zakresie, to udział pojazdów elektrycznych przedstawia się następująco.

*Tabela 2: Wymagany udział pojazdów zeroemisyjnych we flocie miejskiej*

Termin	Wymagany udział pojazdów zeroemisyjnych we flocie	Łączny stan floty	Łączna ilość pojazdów zeroemisyjnych
1 stycznia 2022	10%	7	1
1 stycznia 2025	30%	7	2

Zakup pojazdów elektrycznych wiązać się będzie również z koniecznością zapewnienia im infrastruktury ładowania – jednego gniazda na pojazd.

### 1.3. Źródła i sposób zbierania informacji

Do przygotowania niniejszego Raportu wykorzystano materiały dotyczące aktualnej sytuacji w mieście udostępnione przez:

- komórki organizacyjne Urzędu Miasta w Kędzierzynie-Koźlu,
- jednostki organizacyjne i spółkę odpowiedzialną za zbiorowy transport publiczny,
- Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego ([www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)),



- Najwyższą Izbę Kontroli (NIK) raport „Finasowanie przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności w Polsce” (kontrolowane było m.in. Miasto Kędzierzyn-Koźle).

#### 1.4. Charakterystyka miasta w latach 2020 - 2023

Miasto Kędzierzyn-Koźle zlokalizowane jest w południowo-zachodniej części Polski, w województwie opolskim. Powstało w 1975 r. na skutek połączenia czterech jednostek administracyjnych: Kędzierzyna, Koźła, Sławięcic oraz Kłodnicy. Miasto jest siedzibą powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego oraz i jednocześnie stanowi rdzeń Kędzierzyńsko-Strzeleckiego Subregionalnego Obszaru Funkcjonalnego.



Rysunek 1: Położenie Miasta Kędzierzyn-Koźle na tle województwa i powiatu

Powierzchnia miasta zajmuje 123,7 km<sup>2</sup>, co czyni je obszarowo drugim pod względem wielkości miastem w województwie opolskim, od roku 2017 jedynym większym ośrodkiem miejskim jest stolica województwa – Opole (149 km<sup>2</sup>). Tereny zielone zajmują 275 ha miasta, co stanowi 2,2% jego ogólnej powierzchni – powyższe dane są istotne z punktu chociażby zorganizowania zbiorowego transportu publicznego czy rozbudowy sieci ścieżek rowerowych.

W poniższej tabeli zestawiono zmiany liczby ludności miasta w latach 2018 – 2023

Tabela 3: Zmiana liczby mieszkańców Kędzierzyna-Koźła w latach 2018-2023

Liczba mieszkańców Kędzierzyna-Koźła [os.]						Trend zmian względem roku wskazanego w Strategii
Rok 2018	2019	2020	2021	2022	2023	
56 478	55 750	54 873	53 705	52 723	51 709	↓

źródło: kedzierzynkozle.pl

Podobnie jak w skali ogólnokrajowej w mieście w dalszym ciągu obserwuje się postępujący spadek liczby ludności. Na 107 tzw. miast prezydenckich spadek liczby mieszkańców odnotowano w 100 miastach na przestrzeni ostatnich 5 lat. Pomimo notowanej depopulacji, która wpisuje się w ogólnopolskie trendy miasto znajduje się w dobrej kondycji gospodarczej. Potencjał do rozwoju zapewnia mu położenie na skrzyżowaniu szlaków komunikacyjnych między Górnym a Dolnym Śląskiem oraz połączenie drogą wodną z Górnym Śląskiem i Europą Zachodnią. Sieć rzeczną stanowi rzeka Odra i jej prawy dopływ a także sztuczne drogi wodne – Kanał Gliwicki, Kanał Kędzierzyński, Kanał Kłodnicki oraz Kanał Ulgi.

W poniższej tabeli zestawiono zmiany długości ścieżek rowerowych na terenie miasta Kędzierzyn-Koźle w latach 2018 – 2022.

Tabela 4: Długość ścieżek rowerowych na terenie miasta Kędzierzyn-Koźle w latach 2018-2022

Długość ścieżek rowerowych na terenie miasta Kędzierzyn-Koźle					Trend zmian względem roku wskazanego w Strategii
Rok 2018	2019	2020	2021	2022	
32,6	32,2	34,9	36,3	36,6	↑

źródło: BDL GUS

W stosunku do roku 2018 długość ścieżek rowerowych na terenie miasta zwiększyła się o 4 km.

W poniższej tabeli zestawiono zmiany liczby samochodów osobowych na terenie powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego w latach 2018 – 2022.

Tabela 5: Zmiana liczby samochodów osobowych w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim w latach 2018-2022

Liczba samochodów osobowych na terenie powiatu (szt.)					Trend zmian względem roku wskazanego w Strategii
Rok 2018	2019	2020	2021	2022	
54 755	56 337	57 712	58 578	59 497	↑

źródło: BDL GUS

W stosunku do roku 2018 liczba samochodów osobowych na terenie powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego wzrosła o 4 742 pojazdy.

W 2018 roku na terenie miasta Kędzierzyn-Koźle działalność prowadziło 6 726 podmiotów zarejestrowanych w rejestrze REGON. Zasoby podmiotów gospodarczych w mieście tworzone są przede wszystkim przez jednoosobowe działalności gospodarcze oraz firmy mikro, tj. podmioty zatrudniające od 0 do 9 pracowników. Stanowiły one ok. 96% wszystkich funkcjonujących przedsiębiorstw. Znacznie mniejszą część stanowią podmioty gospodarcze zatrudniające więcej niż 10 pracowników. W kategorii 10-49 pracujących mieściło się 201 podmiotów, w kategorii 50-249 zatrudnionych – 54 podmioty, a ponadto na terenie miasta działalność prowadziło 5 jednostek zatrudniających od 250 do 999 pracowników oraz 1 podmiot zatrudniający więcej niż 1000 osób. Poziom stopy bezrobocia w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim według danych PUP w Kędzierzynie-Koźlu od 2021 r. przejawia stałą tendencję spadkową. Według raportu o kędzierzyńsko-kozielskim rynku pracy na koniec 2023 rok poziom bezrobocia w latach 2021 – 2023 spadł z poziomu 7,6% do 7,3%.<sup>5</sup>

Warto również odnotować wzrost liczby przedsiębiorstw. Na koniec 2022 w mieście funkcjonował 6 950 przedsiębiorstw, z czego 4 586 prowadzących działalność gospodarczą osób fizycznych. W stosunku do roku 2018 ich liczba wzrosła o 3,3%.

<sup>5</sup> Informacja o kędzierzyńsko-kozielskim rynku pracy na koniec 2023 r., Kędzierzyn-Koźle 2024 r.

## 1.5. Wnioski wynikające z charakterystyki miasta

Dobra lokalizacja miasta Kędzierzyn-Koźle względem krajowych oraz międzynarodowych drogowych i kolejowych sieci transportowych, jest bezwzględny atutem rozwoju miasta. W dalszym ciągu obserwuje się w mieście zjawisko depopulacji. Jest to zjawisko ogólnokrajowe. Od 2018 roku przybyło 4 742 samochody osobowe. Należy się spodziewać dalszego wzrostu liczby samochodów na terenie powiatu, a tym samym na terenie miasta. Negatywnym skutkiem takiej sytuacji i postępującego wzrostu gospodarczego jest wysoki poziom lokalnych zanieczyszczeń i emisji dwutlenku węgla, pochodzącego m.in. z transportu samochodowego.

Wysoki stopień zurbanizowania, rozległy układ przestrzenny oraz obecność dużych zakładów pracy sprawia, że komunikacja zbiorowa w Kędzierzynie-Koźlu powinna odgrywać znaczną rolę w systemie transportowym miasta. Należy przy tym pamiętać, że transport zbiorowy cechuje się wysokimi zdolnościami przewozowymi w stosunku do zajmowanej przestrzeni na ciągu komunikacyjnym. Dobrą tendencją w ostatnich latach cieszy się w mieście rozwój rowerowego układu komunikacyjnego, w okresie ostatnich pięciu lat powstało w mieście ponad 4 km nowych ścieżek rowerowych.

## 2. REALIZACJA ZADAŃ W LATACH 2020 - 2023

### 2.1. Harmonogram zadań na lata 2020 - 2035

W Strategii Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do roku 2035 zawarto 13 zadań, których okres realizacji przypada na lata 2020 - 2035. W niniejszym raporcie wyszczególniono postęp realizacji zadań w latach 2020, 2021, 2022 oraz 2023.



### 2.1.1.1. Harmonogram niezbędnych inwestycji w celu wdrożenia wybranej strategii rozwoju elektromobilności

Tabela 6: Harmonogram zadań ujętych w „Strategii Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do roku 2035”

L.p.	zadanie / okres realizacji	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31	'32	'33	'34	'35
1	Utworzenie gminnego Systemu Zarządzania Energią																
2	Rozwój systemu informacji pasażerskiej																
3	Rozbudowa systemu monitoringu powietrza																
4	Modernizacja przystanków miejskich																
5	Obsługa komunikacji miejskiej pojazdami zeroemisyjnymi																
6	Rozbudowa systemu dróg rowerowych																
7	Rozwój sieci wypożyczalni rowerów																
8	Uruchomienie sieci wypożyczalni skuterów elektrycznych																
9	Uruchomienie systemu car-sharingu																
10	Wymiana pojazdów służbowych																
11	Budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych																
12	Modernizacja oświetlenia																
13	Działania edukacyjne																



## 2.2. Realizacja zadań w 2020 r.

W Strategii Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do roku 2035, przyjętej Uchwałą Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle Nr XXIV/258/20 w dniu 27 sierpnia 2020 r, wytyczono trzynaście kierunków działań. Ze względu na to, że uchwalenie strategii miało miejsce w drugiej połowie roku okres realizacji zadań z zakresu elektromobilności w roku 2020 znacznie krótszy niż w kolejnych latach. Mimo wszystko podjęto się realizacji części inwestycji zaplanowanych do realizacji. Na Plantach Miejskich powstały nowe ciągi pieszo- rowerowe. Przygotowywano dokumentację projektowo-kosztorysową budowy ścieżki pieszo - rowerowej os. Blachownia w Kędzierzynie-Koźlu; od ul. Tuwima do ul. Przyjaźni (Kanał Gliwicki). Ponadto wykonano przejazd pieszo- rowerowy przez drogę wojewódzką (ul. 24 Kwietnia) wraz z nowym, dedykowanym dla tego przejścia oświetleniem. Kontynuowano również prace mające na celu wymianę przestarzałego oświetlenia oraz kampanie edukacyjno-informacyjną . W grudniu 2020 r. Prezydent Miasta Kędzierzyn-Koźle powołała zespół doradczo-opiniodawczy - Radę ds. rozwoju ruchu rowerowego i pieszo-rowerowego w gminie Kędzierzyn-Koźle oraz wokół gminy Kędzierzyn-Koźle. Jej zadaniem jest opiniowanie dokumentów, obejmujących koncepcję rozwiązań technicznych dot. infrastruktury drogowej, związanej z ruchem rowerowym i pieszo-rowerowym rowerowej a także zgłaszanie wniosków i propozycji działań mających na celu rozwój ruchu rowerowego i pieszo -rowerowego lub zapewniającego bezpieczeństwo uczestników oraz podejmowanie innych inicjatyw w tym obszarze zadaniowym.

### 2.3. Realizacja zadań w 2021 r.

W Strategii Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do roku 2035, przyjętej Uchwałą Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle Nr XXIV/258/20 w dniu 27 sierpnia 2020 r, wytyczono trzynaście kierunków działań. Zadania, które były realizowane w roku 2021 zestawiono w poniższej tabeli:

Tabela 7: Postęp realizacji „Strategii Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do roku 2035” w roku 2021

Lp.	Nazwa kierunku działań	Jednostka wiodąca	Przebieg realizacji w roku 2021
1.	Utworzenie gminnego Systemu Zarządzania Energią	OSR	Zadanie nie weszło w fazę realizacji.
2.	Rozwój Systemu Informacji Pasażerskiej	DG/ MZK sp. z o. o	Zarówno spółka MZK jak i Wydział Działalności Gospodarczej nie podejmowały w 2021 r. działań dotyczących rozwoju Systemu Informacji Pasażerskiej. Wszystkie autobusy są wyposażone w system, uruchomiony w 2019 r. w ramach projektu: „Poprawa jakości powietrza w Subregionie Kędzierzyńsko-Strzeleckim Etap II” – Funkcjonuje infrastruktura służąca obsłudze pasażerów zapewniająca m.in. interaktywną informację pasażerską. Uzupełnienia wymaga system tablic informacyjnych.
3.	Rozbudowa Systemu Monitoringu Powietrza	OSR	W styczniu 2021 r. został rozstrzygnięty kolejny przetarg na zamontowanie na terenie miasta 27 czujników do pomiaru pyłów PM10 i PM2,5. System jest regularnie serwisowany w celu płynnego prowadzenia stałych pomiarów jakości powietrza. Umowa została zawarta na okres 3 lat.
4.	Modernizacja przystanków miejskich (autonomiczne wiaty przystankowe a także ekologiczne zielone przystanki)	ZD OSR	Z uwagi na brak środków nie podjęto działań zmierzających do wymiany wiat przystankowych na wiaty autonomiczne. Brak realizacji działań w pozostałym zakresie.

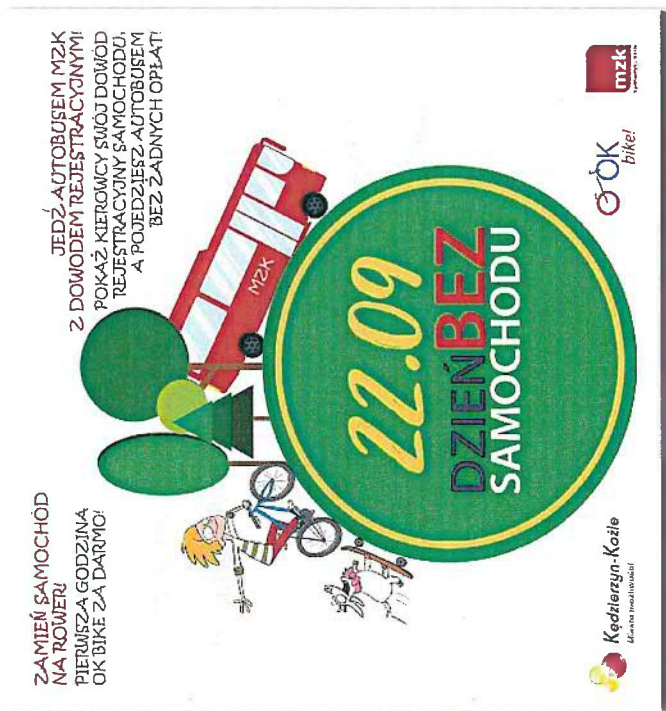
Lp.	Nazwa kierunku działań	Jednostka wiodąca	Przebieg realizacji w roku 2021
5.	Komunikacja miejska – autobusy zeroemisyjne	DG MZK sp. z o.o.	<p>W 2021 roku MZK sp. z o.o. nie zakupiła autobusów zeroemisyjnych.</p> <p>Zgodnie z Informacją Wydziału Działalności Gospodarczej, w 2021 r. wyłoniono dostawcę dwóch autobusów zeroemisyjnych (BEV). Zakup tych autobusów finansowany jest ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, oś 6 – Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach. Gmina znalazła się w gronie 13 zwycięskich wnioskodawców i otrzymała dofinansowanie w wysokości 4.671.600,00 PLN co stanowi 85 % wydatków kwalifikowanych.</p> <p>Rozbudowę systemu dróg rowerowych zajmuje się powołana przez Prezydenta Miasta. Rada ds. rozwoju ruchu rowerowego i pieszo-rowerowego w gminie Kędzierzyn-Koźle oraz wokół gminy Kędzierzyn-Koźle. Zorganizowane zostało jedno spotkanie Rady dot. omówienia dokumentacji projektowo-kosztorysowej rozbudowy sieci na terenie miasta. Ponadto Gmina uczestniczyła w konsultacjach organizowanych przez Urząd Marszałkowski w sprawie rozbudowy opolskiej sieci ścieżek rowerowych.</p>
6.	Rozbudowa system dróg rowerowych	IRE/ ZD	<p>W zakresie prowadzonych inwestycji realizowane były dwa zadania:</p> <p>1. PT i BUDOWA ŚCIEŻEK ROWEROWYCH NA TERENIE MIASTA, w ramach którego realizowane są:</p> <p>a) Dokumentacja projektowo-kosztorysowa budowy ścieżki pieszo - rowerowej os. Blachownia w Kędzierzynie-Koźlu; od ul. Tuwima do ul. Przyjaźni (Kanał Gliwicki) . Umowa z RDK Projekt z Wrocławia z 2020 r. –na prace projektowe.</p> <p>b) Dokumentacja projektowo-kosztorysowa budowy ciągu pieszo -rowerowego łączącego os. Piastów i os. Blachownia w Kędzierzynie-Koźlu. Umowa z RDK Projekt z Wrocławia – na prace projektowe.</p> <p>c) Dokumentacja projektowo-kosztorysowa budowy ścieżki pieszo - rowerowej łączącej gm. Kędzierzyn-Koźle od ul. Chrobrego z istniejącą ścieżką pieszo-rowerową znajdującą się na zamkniętej linii kolejowej w Większycach. W październiku 2021 r. przeprowadzono pierwsze postępowanie przetargowe, które unieważniono (wpłynęła jedna oferta, przekraczająca wartość , którą gmina chciał przeznaczyć na realizację zadania). W drugim postępowaniu ogłoszonym w grudniu 2021, nie wpłynęła żadna oferta -postępowanie unieważniono.</p> <p>d) Dokumentacja projektowo-kosztorysowa budowy ścieżki pieszo - rowerowej łączącej gm. Kędzierzyn-Koźle od ul. Głubczyckiej z ul. Kozielską w Reńskiej W październiku 2021 r. przeprowadzono pierwsze postępowanie przetargowe, które unieważniono (wpłynęła jedna oferta, przekraczająca wartość , którą gmina chciał przeznaczyć na realizację zadania). W drugim postępowaniu ogłoszonym w grudniu 2021, nie wpłynęła żadna oferta -postępowanie również unieważniono.</p>



Przebieg realizacji w roku 2021	
Nazwa kierunku działań	Jednostka wiodąca
Lp.	
	2. PT I BUDOWA ŚCIEŻKI ŁĄCZĄCEJ OS. POGORZELEC Z OS. KŁODNICA. Umowa w trybie zaprojektuj i wykonaj została zawarta z firmą GRAMMAR.
7.	Rozwój sieci wypożyczalni rowerów miejskich DG
8.	Uruchomienie sieci wypożyczalni skuterów elektrycznych UMKK
9.	Uruchomienie systemu car-sharing UMKK
10.	Wymiana pojazdów służbowych (na pojazdy elektryczne) UMKK AG + jednostki organizacyjne
11.	Budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych DG MZK sp. z o.o.
12.	Modernizacja oświetlenia OSR
13.	Działania edukacyjne, infomacyjno-promocyjne (np. w ramach ETZT/ promocij) IPM SRP KST MZK sp. z o.o.

Lp.	Nazwa kierunku działań	Jednostka wiodąca	Przebieg realizacji w roku 2021
	DG		<p>udział w konkursie skupiły się w 17 nieformalnych grupach, kędzieryńsko-kozielskie instytucje i placówki oświatowe również wzięły udział w konkursie.</p> <p>W ramach prowadzonej rywalizacji można było wziąć udział w grze miejskiej przygotowanej przez Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji. Jeżdżąc na rowerze do odwiedzenia było 27 obiektów rozmieszczonych na terenie całego miasta. W grze wzięło udział 111 osób. MOSiR zorganizował również Rodzinny Rajd Rowerowy, w którym udział wzięło ok 40 osób, które również kręciło kilometry dla Kędzieryna-Koźła.</p> <p>Dla uczestników akcji Gmina Kędzieryn-Koźle przygotowała nagrody. W Kędzierynie-Koźlu do rywalizacji o Puchar Rowerowej Stolicy Polski przystąpiło 916 osób, którzy wykręcili 84.908,29 km dla naszego miasta.</p> <p>Najwięcej kilometrów dla Kędzieryna-Koźła przejechał Marek Grabowski, który na dwóch kółkach pokonał dystans 3217,07 km jeżdżąc w czerwcu średnio 107 km dziennie. W rywalizacji placówek oświatowych nagroda trafi do Publicznej Szkoły Podstawowej Nr 1, która wykręciła 9.587,55 km. Rywalizację o Puchar Rowerowej Stolicy Polski Gmina Kędzieryn-Koźle zakończyła na 17 miejscu mając wśród rywali 53 miasta prezydenckie z całej Polski.</p> <p>Działania edukacyjno-promocyjne w ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu prowadzone były również przez Biuro Informacji i Promocji Miasta. Cel ten został zrealizowany poprzez takie inicjatywy jak: bezpłatna godzina jazdy rowerem OK bike w dniu 22 września, film promujący dzień bez samochodu i wybór transportu publicznego (<a href="https://www.facebook.com/miastomozliwosci/videos/931730780772710">https://www.facebook.com/miastomozliwosci/videos/931730780772710</a>), post promujący dzień bez samochodu, <a href="https://www.facebook.com/miastomozliwosci/photos/a.344007012293605/4925189814175279">https://www.facebook.com/miastomozliwosci/photos/a.344007012293605/4925189814175279</a> film promujący dzień bez samochodu – z udziałem naszej utalentowanej triathlonistki Ewy Komander zachęcającej do bezpiecznej jazdy rowerem (fb) <a href="https://www.facebook.com/miastomozliwosci/videos/835826037090427">https://www.facebook.com/miastomozliwosci/videos/835826037090427</a></p> <p>Na stronie internetowej miasta znajduje się również zakładka „Elektromobilność”, gdzie umieszczone są informacje dotyczące tego zagadnienia (np. o ogólnopolskim programie dofinansowań do zakupu pojazdów zeroemisyjnych dla os. fizycznych i przedsiębiorców).</p>
	Koszty poniesione przez Miasto Kędzieryn-Koźle		3.180.744 zł
	W tym środki zewnętrzne pozyskane na realizację działań z zakresu elektromobilności		2.656.388 zł





Rysunek 2: Materiały graficzne dotyczące elektromobilności rozpowszechniane w 2021 r.

#### 2.4. Realizacja zadań w 2022 r.

W Strategii Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do roku 2035, przyjętej Uchwałą Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle Nr XXIV/258/20 w dniu 27 sierpnia 2020 r, wytyczono trzynaście kierunków działań. Zadania, które były realizowane w roku 2022 zestawiono w poniższej tabeli:

Tabela 8: Postęp realizacji „Strategii Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do roku 2035” w roku 2022

Przebieg realizacji w roku 2022	
Lp.	Nazwa kierunku działań / Jednostka wiodąca
1.	<p>Utworzenie gminnego Systemu Zarządzania Energią</p> <p>OSR</p> <p>Z uwagi na brak możliwości finansowania nie podjęto działań zmierzających do realizacji zadania.</p>
2.	<p>Rozwój Systemu Informacji Pasażerskiej</p> <p>DG/ MZK sp. z o. o</p> <p>W dwóch zakupionych autobusach elektrycznych zostały zainstalowane dodatkowe tablice informacji pasażerskiej przeznaczone do emisji przekazu przebiegu trasy, przystanków, daty, godziny. Na terenie miasta zamontowanych jest dziesięć tablic systemu dynamicznej informacji pasażerskiej. Nie podjęto działań w kierunku montażu kolejnych tablic. Dostępny jest internetowy system informacji pasażerskiej „<i>kiedyprzyjedzie.pl</i>”</p>
3.	<p>Rozbudowa Systemu Monitoringu Powietrza</p> <p>OSR</p> <p>System, uruchomiony na podstawie umowy z 2021 r. obejmuje 27 czujników do pomiaru pyłów PM10 i PM2,5 na terenie całego miasta. System jest regularnie serwisowany w celu płynnego prowadzenia stałych pomiarów jakości powietrza. Umowa obowiązuje do końca 2023 roku. System zabezpiecza potrzeby miasta, nie ma potrzeby dalszej jego rozbudowy.</p>
4.	<p>Modernizacja przystanków miejskich (autonomiczne wiaty przystankowe a</p> <p>ZD</p> <p>OSR</p> <p>Z uwagi na brak możliwości finansowania nie podjęto działań zmierzających do utworzenia autonomicznych wiat przystankowych. Nie podjęto także działań zmierzających do przekształcenia którejkolwiek wiaty przystankowej w ekologiczny przystanek (tzn. przystanek otoczony zielenią, osłaniający przed słońcem, dający cień pasażerom oczekującym na autobus, wykorzystujący wody opadowe do nawadniania roślin zasadzonych przy ściankach wiaty).</p>

Przebieg realizacji w roku 2022		
Lp.	Nazwa kierunku działań	Jednostka wiodąca
	także ekologiczne zielone przystanki)	
5.	Komunikacja miejska – autobusy zeroemisyjne	DG MZK sp. z o.o.
		<p>W lutym 2022 r. dostarczono dwa autobusy elektryczne zeroemisyjne marki „MAN” zakupione w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (autobusy elektryczne plug-in). W grudniu 2022 r. gmina podpisała umowę o dofinansowanie w formie dotacji z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej na zakup kolejnych dwóch autobusów o napędzie elektrycznym o długości 12 m i pojemności min. 80 pasażerów. Ponadto aby zapewnić infrastrukturę dla zakupionych autobusów zaplanowano zakup jednej ładowarki Plug-In o mocy 80 kW oraz dwóch ładowarek pantografowych 250kW. Wartość projektu to 8 487 000, 00 PLN, z czego dofinansowanie wynosi: 5 319 750,00 PLN</p> <p>We wrześniu 2022 r. Rada ds. rozwoju ruchu rowerowego i pieszo-rowerowego w gminie Kędzierzyn-Koźle oraz wokół gminy Kędzierzyn-Koźle zaopiniowała pozytywnie przedstawione poniżej dokumentacje rozwoju ścieżek rowerowych a także zgłosiła wnioski dot. rozpatrzenia możliwości wykonaniu skrótu pomiędzy ul. H. Sucharskiego a ul. J. Kochanowskiego, montażem stojaków rowerowych typu „odwrócone U” na terenie parków, placów fitness oraz orlików. Dodatkowo zarekomendowała rozpatrzenie możliwości wprowadzenia ruchu rowerowego w obu kierunkach na ulicach jednokierunkowych.</p>
6.	Rozbudowa system dróg rowerowych	IRE/ ZD
		<p>W 2022 roku prowadzono trzy zadania związane z rozbudową systemu dróg rowerowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Dokumentacja projektowo-kosztorysowa budowy ścieżki rowerowej na os. Błachownia. Długość ok. 2.441,38 m.</li> <li>b) Dokumentacja projektowo-kosztorysowa budowy ścieżki pieszo-rowerowej łączącej gminę Kędzierzyn-Koźle od ul. Głębzczyckiej z ul. Kozielską i Pawłowską w gminie Reńska Wieś. Długość odcinka ścieżki pieszo-rowerowej 197,55 m.</li> <li>c) Dokumentacja projektowo-kosztorysowa budowy ścieżki pieszo-rowerowej łączącej gminę Kędzierzyn-Koźle od strony ul. Chrobrego z istniejącą ścieżką pieszo-rowerową znajdującą się na zamkniętej linii</li> </ul>



Przebieg realizacji w roku 2022	
Nazwa kierunku działań	Jednostka wiodąca
Lp.	
	<p>kolejowej w Więszycach. Długość projektowanej ścieżki pieszo-rowerowej to 298,27 m i rowerowej 211,59 m.</p> <p>Na szutrowej ścieżce rowerowej na koronie wału przeciwpowodziowego łączącej os. Pogorzelec z Koźłem położono asfalt. Tym samym usprawniono połączenie rowerowe pomiędzy tymi dwoma częściami miasta, długość ścieżki wynosi 1.800 m.</p> <p>W 2022 r. w mocy obowiązywania była umowa zawarta we wcześniejszym okresie. Obejmowała 14 stacji rowerowych oraz dostępność 70 rowerów miejskich. W systemie zarejestrowało się 720 nowych użytkowników (łącznie aktywnych było 3.452 uczestników). W przeciągu 183 dni funkcjonowania systemu, rowery wypożyczono 10.345 razy (106.177 razy od uruchomienia systemu w 2017 r.) i przejechano na nich łącznie dystans 20.704 km. Projekt wypożyczalni rowerów miejskich kontynuowany będzie w kolejnych latach 2023 – 2025.</p>
7.	<p>Rozwój sieci wypożyczalni rowerów miejskich</p> <p>DG</p>
8.	<p>Uruchomienie sieci wypożyczalni skuterów elektrycznych</p> <p>UMKK</p> <p>Żaden podmiot komercyjny ani też gmina nie podjęła działań w kierunku uruchomienia sieci wypożyczalni skuterów elektrycznych czy chociażby rowerów elektrycznych. Natomiast na terenie miasta od kwietnia do września rozstawione zostały hulajnogi elektryczne Lime (wg operatora pojawiają się ponownie wiosną 2023). Z końcem października na terenie miasta rozlokowano także hulajnogi elektryczne Tier, których liczba docelowo ma sięgnąć 250 szt.</p>
9.	<p>Uruchomienie systemu car-sharing</p> <p>UMKK</p> <p>Na terenie miasta okresowo dostępne były pojazdy firmy Panek Car Sharing. Nie został jednak wyznaczona strefy lokalizacyjna, gdzie zapewniona byłaby stała dostępność do pojazdu współdzielonego.</p>
10.	<p>Wymiana pojazdów służbowych</p> <p>UMKK AG + jednostki organizacyjne</p> <p>Urząd Miasta Kędzierzyn-Koźle ani żadna z pozostałych jednostek organizacyjnych gminy nie podjęły działań zmierzającej do zakupu nowych pojazdów elektrycznych służących realizacji nałożonych na nie zadań. Jedynie Czysty Region spółka z o.o. podpisała umowę na zakup samochodu dostawczego z napędem elektrycznym</p>

Przebieg realizacji w roku 2022	
Lp.	Nazwa kierunku działań Jednostka wiodąca
	(na pojazdy elektryczne)
11.	<p>Budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych</p> <p>DG MZK sp. z o.o.</p>
12.	<p>Modernizacja oświetlenia</p> <p>OSR</p>
13.	<p>Działania edukacyjne, informacyjno - promocyjne (np. w ramach ETZT/ promocji)</p> <p>IPM SRP KST MZK sp. z o.o. DG</p>

W lutym 2022 r. nastąpiła dostawa dwustanowiskowej ładowarki Plug-in o mocy 80 kW, zakupionej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 - do użytku MZK. W związku z podpisaniem kolejnej umowy o dofinansowanie z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej planowany jest zakup dwustanowiskowej ładowarka Plug-in o mocy 80 kW oraz wybudowane dwóch stacji pantografowe (szybkiego ładowania) o mocy 250 kW. Poza dwoma ogólnodostępnymi stacjami ładowania pojazdów elektrycznych (zlokalizowanymi w galerii Odrzańskie Ogrody oraz przy Hotelu Hugo), zainstalowana została trzecia taka stacja na terenie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, Leśnictwo Blachownia przy ul. Zielnej 6.

Z związku z realizowanym programem „Razem bezpieczni” dokonano wymiany oświetlenia przy czterech przejściach dla pieszych: na al. Jana Pawła II (na wysokości os. Piastów), na ul. Wojska Polskiego (przy obiekcie KKPP sp. z o.o.), na ul. 24 kwietnia przy szpitalu dziecięcym oraz na ul. Sławińskiej przy Zespole Szkół nr 3 im. Mikołaja Reja. W ramach remontu ulic, tam gdzie zachodziła konieczność, dokonywano równocześnie wymiany oświetlenia (tj. np. przy ul. Pamięci Sybiraków, J. Słowackiego, Żabienieckiej czy Dworcowej). Wymieniono także oświetlenie na energooszczędne przy kompleksie sportowym na ul. Skarbowej.

W trakcie Europejskiego Kongresu Gospodarczego w Katowicach (28.04.2022 r.) w konferencji poświęconej elektromobilności udział wzięła prezydent miasta Sabina Nowosielska. Wśród pozostałych uczestników panelu, którzy dzielili się doświadczeniami związanymi z wdrażaniem zeroemisyjnych rozwiązań w transporcie publicznym, byli także zastępca prezydenta Katowic, burmistrz Sanoka, przedstawiciele Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie i Miejskiego Zakładu Komunikacji w Toruniu.

W ramach Europejskiego Tygodnia Zintegrowanego Transportu promowano ekologiczne sposoby przemieszczania się. Imprezą towarzyszącą był zorganizowany 25 września 2022 r. „IV Przystanek Forma” – bieg na dystansie 5 km, który włączony został w biegowe „Grand Prix Kędzierzyna-Koźła”. Na terenie zabytkowego parku miejskiego w Sławięcicach zostały przeprowadzone trzy biegi: ogólny, rodzinny oraz dla



	<p>dzieci. Biuro Informacji i Promocji Miasta przekazało na ten cel gadzety sportowe oraz materiały edukacyjne dla dzieci. Wydarzenie było nagłaśniane w mediach lokalnych oraz promowane na profilach miasta w mediach społecznościowych. Impreza promowała zdrowy tryb życia, aktywność pro-zdrowotną, promocję usług spółki, prezentację autobusów elektrycznych.</p> <p>W związku z zakupem autobusów elektrycznych MAN Lions City E w ramach projektu pn.: „Zakup 2 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania pojazdów, celem zapewnienia obsługi obszaru śródmiejskiego w Kędzierzynie-Koźlu” w prasie ukazał się artykuł promujący transport zeroemisyjny. Zakupiono także 10 powerbanków solarnych, które zostały rozdane mieszkańcom jako nagrody w konkursie wiedzy o elektromobilności.</p> <p>Zachętą do korzystania z transportu zbiorowego jest uruchomiona sprzedaż internetowa biletów na wyjazdy międzymiastowe i międzynarodowe w ramach usługi „Podróżuj z MZK”.</p> <p>Od roku 2021 gmina realizujemy wieloletnią umowę podpisaną z miastem Bydgoszcz. Gmina Kędzierzyn-Koźle rywalizuje o tytuł Rowerowej Stolicy Polski angażując mieszkańców naszego miasta i promując ekologiczny środek transportu jakim jest rower. W Kędzierzynie-Koźlu w minionym roku do rywalizacji stanęło prawie 500 osób, które w ciągu jednego miesiąca przejechały łącznie ponad 100 tysięcy kilometrów. Ten wynik uplasował nasze miasto na wysokiej, siedemnastej pozycji w klasyfikacji generalnej (na 55 miast uczestniczących w zabawie).</p> <p>Miasto prowadzi na swojej stronie internetowej zakładkę Elektromobilność, gdzie publikowane są informacje dotyczące tego zagadnienia.</p>
<p>Koszty poniesione przez Miasto Kędzierzyn-Koźle</p>	<p>7.278.437 zł</p>
<p>W tym środki zewnętrzne pozyskane na realizację działań z zakresu elektromobilności</p>	<p>4.974.198 zł. Zawarta została także umowa na dofinansowanie zakupu kolejnych dwóch autobusów elektrycznych (wartość pozyskanego dofinansowania to: 5 319 750 zł)</p>



## 2.5. Realizacja zadań w 2023 r.

W Strategii Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do roku 2035, przyjętej Uchwałą Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle Nr XXIV/258/20 w dniu 27 sierpnia 2020 r, wytyczono trzynaście kierunków działań. Zadania, które były realizowane w roku 2023 zestawiono w poniższej tabeli:

Tabela 9: Postęp realizacji „Strategii Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do roku 2035” w roku 2023

Przebieg realizacji w roku 2023			
Lp.	Nazwa kierunku działań	Jednostka wiodąca	Przebieg realizacji w roku 2023
1.	Utworzenie gminnego Systemu Zarządzania Energią	OSR	W 2023: z uwagi na brak możliwości finansowania nie podjęto działań zmierzających do realizacji zadania.
2.	Rozwój Systemu Informacji Pasażerskiej	MZK sp. z o.o. DG	Wprowadzone w latach poprzednich: głosowe komunikaty w autobusach, elektroniczne tablice informacyjne zlokalizowane na 10 przystankach oraz internetowe systemy informacji pasażerskiej „kiedyprzyjedzie.pl” i „MyBus” są dostępne dla pasażerów. Nowych, dodatkowych systemów w 2023 r. nie wprowadzono.
3.	Rozbudowa Systemu Monitoringu Powietrza	OSR	System, uruchomiony w 2018 r. działa w sposób ciągły. Ostatnia umowa podpisana w 2021 r. obowiązuje do końca lutego 2024 roku. System obejmuje 27 czujników do pomiaru pyłów PM10 i PM2,5 na terenie całego miasta. System jest regularnie serwisowany w celu płynnego prowadzenia stałych pomiarów jakości powietrza. System zabezpiecza potrzeby miasta, nie ma potrzeby dalszej jego rozbudowy.



Przebieg realizacji w roku 2023		
Lp.	Nazwa kierunku działań	Jednostka wiodąca
4.	Modernizacja przystanków miejskich (autonomiczne wiaty przystankowe a także ekologiczne zielone przystanki)	OSR ZD
	Z uwagi na brak możliwości finansowania nie podjęto działań zmierzających do utworzenia autonomicznej wiaty przystankowej. Na podstawie porozumienia z prywatnym przedsiębiorcą wydano zgodę na zaadaptowanie dwóch przystanków komunikacji miejskiej przy al. Jana Pawła II na tzw. zielone przystanki. Wiata przystankowa na os. Piastów na której zatrzymują się autobusy linii nr 5 zyskała nazwę „INFINITY” jak pobliskie Centrum Zdrowia, Siłownia i Klub Fitness. Przedsiębiorca w porozumieniu z ogrodnikiem miejskim zadbał o nasadzenia właściwej roślinności oraz wstawienie donic z zielenią przy obu przystankach, która osłaniać będzie przed słońcem, dający cień pasażerom oczekującym na autobus, wykorzystując jednocześnie wody opadowe do nawadniania roślin zasadzonych przy ściankach wiaty.	
5.	Komunikacja miejska – autobusy zeroemisyjne	MZK sp. z o.o. DG
	W 2023 r. w związku z pozyskaniem przez gminę dofinansowaniem na zakup dwóch autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą (w ramach konkursu ogłoszonego przez NFOŚiGW w ramach 6.1. Zielony transport publiczny, rozpoczęto przygotowanie do udzielenia zamówienia publicznego. MZK sp. z o.o. przygotowało opisy przedmiotów zamówienia do postępowania na zakup dwóch autobusów o napędzie elektrycznym o długości 12 m, ładowarki Plug-In o mocy 80 kW oraz dwóch ładowarek pantografowych 250 kW a także wykonało Program Funkcjonalno-Użytkowy dla zadania. W wyniku prowadzonego postępowania najkorzystniejsza złożona oferta przekroczyła kwotę, którą Zamawiający przeznaczył na realizację tego zadania. Beneficjent złożył prośbę do Operatora Programu o przesunięcie terminu zakończenia zadania na rok 2024/2025.	

Przebieg realizacji w roku 2023	
Nazwa kierunku działań	Jednostka wiodąca
Lp.	
6.	<p>Rozbudowa system dróg rowerowych</p> <p>IRE ZD</p> <p>W czerwcu 2023 roku Rada ds. rozwoju ruchu rowerowego i pieszo-rowerowego w gminie Kędzierzyn-Koźle oraz wokół gminy Kędzierzyn-Koźle spotkała się aby przeanalizować dwie koncepcje rozwoju ścieżek rowerowych</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dokumentacja projektowo-kosztorysowa w zakresie przebudowy ul. Wyspiańskiego oraz skrzyżowania ul. Wyspiańskiego, X. Dunikowskiego i Kłodnickiej w celu utworzenia ścieżki rowerowej,</li> <li>2. Dokumentacja projektowo-kosztorysowa budowy/przebudowy ul. Xawerego Dunikowskiego od ul. Karpackiej do Mostu Józefa Długosza.</li> </ol> <p>W 2023 roku prowadzono następujące zadania związane z rozbudową systemu dróg rowerowych:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Dokumentacja projektowo-kosztorysowa budowy ścieżki rowerowej łączącej osiedle Piastów i osiedle Blachownia. Długość ok. 530 m.</li> <li>b) Dokumentacja projektowo-kosztorysowa budowy ścieżki pieszo-rowerowej łączącej gminę Kędzierzyn-Koźle od strony ul. Chrobrego z istniejącą ścieżką pieszo-rowerową znajdującą się na zamkniętej linii kolejowej w Większycach. Długość projektowanej ścieżki pieszo-rowerowej to 298,27 m i rowerowej 211,59 m.</li> <li>c) Dokumentacja projektowo-kosztorysowa budowy ścieżki pieszo-rowerowej łączącej gminę Kędzierzyn-Koźle od ul. Głubczyckiej z ul. Koziełską i Pawłowicką w gminie Reńska Wieś. Długość odcinka ścieżki pieszo-rowerowej 197,55 m.</li> <li>d) Dokumentacja projektowo-kosztorysowa obejmująca przebudowę ul. Wyspiańskiego i skrzyżowania ul. Wyspiańskiego, X. Dunikowskiego i Kłodnickiej (DW-423) w celu utworzenia ciągu rowerowego lub pieszo-rowerowego. Długość odcinka ok.780 m.</li> </ol> <p>PT i wykonanie budowy/przebudowy ciągu drogi od skrzyżowania z ul. Karpacką do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 418. Długość ok. 636 m.</p>



Przebieg realizacji w roku 2023		
Lp.	Nazwa kierunku działań	Jednostka wiodąca
7.	Rozwój sieci wypożyczalni rowerów miejskich	DG
<p>Podpisana została nowa umowa z operatorem NEXT BIKE, która realizowana będzie od 2023 roku do 2025. Wypożyczenia rowerów (w okresie od 01 maja do 31 października 2023 roku) dokonywane były 11.157 razy. Ilość stacji się nie zmieniła, jest ich nadal 14. Rowerów do dyspozycji pozostaje 70 sztuk. W 2023 roku zarejestrowało się do systemu: 624 nowych użytkowników, aktywnych było 4073 rowerzystów. Rowery Ok bike były najbardziej popularne w poniedziałki i soboty. Najwięcej wypożyczeni notowano między godziną 16 a 20. Najpopularniejszymi stacjami były: stacja kolejowa Kędzierzyn, Hala sportowa, Bolesława Krzywoustego, Mieszka I. Zgłoszeń CALL CENTER było 112, głównie informacyjne. Użytkownicy Ok bike przejechali łącznie 21.514 km w ciągu 183 dni (to więcej o 810 km w porównaniu z 2022 r.).</p>		
8.	Uruchomienie sieci wypożyczalni skuterów elektrycznych	
<p>Żaden podmiot komercyjny ani też gmina nie podjęły działań w kierunku uruchomienia sieci wypożyczalni skuterów elektrycznych czy c rowerów elektrycznych. Na terenie miasta dostępne były hulajnogi elektryczne.</p>		
9.	Uruchomienie systemu car-sharing	
<p>Na terenie miasta okresowo dostępne były pojazdy firmy Panek Car Sharing. Nie została wyznaczona strefa lokalizacyjna, gdzie zapewniona byłaby stała dostępność do pojazdu współdzielonego.</p>		

Przebieg realizacji w roku 2023		
Lp.	Nazwa kierunku działań	Jednostka wiodąca
10.	Wymiana pojazdów służbowych (na pojazdy elektryczne)	AG CZYSTY Region
11.	Budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych	DG

W 2023 r. Urząd Miasta Kędzierzyn-Koźle nie podjął działań zmierzających do zakupu nowych pojazdów elektrycznych służących realizacji nałożonych na niego zadań. Pozostałe jednostki organizacyjne również nie podjęły działań w tym kierunku. Jedynie Czysty Region spółka z o.o. zakupiła samochodu dostawczy z napędem elektrycznym, który zasilił park maszynowy

Poza stacjami ładowania, które systematycznie pojawiały się w minionych latach (Galeria Odrzańskie Ogrody, parking przy Hotelu Hugo, Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, Leśnictwo Błachownia przy ul. Zielnej 6), w 2023 r. stacje ładowania pojazdów elektrycznych zainstalowano na parkingu Lidla (os. Piastów) oraz na terenie Grupy Azoty ZAK SA. – dwie stacje szybkiego ładowania (każda ze stacji obsługuje trzy miejsca parkingowe).

Lp.	Nazwa kierunku działań	Jednostka wiodąca	Przebieg realizacji w roku 2023
12.	Modernizacja oświetlenia	-OSR -IRE	<p>W związku z realizacją zadania pn. „Wymiana i unifikacja oświetlenia miejskiego w Kędzierzynie-Koźlu” dokonano modernizacji oświetlenia ulicznego: wymieniono 183 szt. słupów oraz 329 szt. opraw oświetleniowych. Zadanie realizowane jest w okresie 2023-2024</p> <p>W ramach programu „Polski Ład” zmodernizowano 17 przejść dla pieszych przy ulicach: Raclawickiej i 24 Kwietnia, Chrobrego, Żeromskiego, Piastowskiej, Wojska P.olskiego, Planetorza i Sławięcickiej oraz przy skrzyżowaniu ul. Raciborskiej z ul. Głubczycką. W ramach ww. programu uzupełniono również oświetlenie ulic: Bławatków, Bratków, Goździków, Konwali i Alei Róż.</p> <p>W ramach programu „Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym Gminy Kędzierzyn-Koźle – RAZEM BEZPIECZNIEJ” dokonano modernizacji oświetlenia przy przejściach dla pieszych: na ul. Sławięcickiej (przy kościele i w okolicy sklepu Hermes), na ul. Szkolnej (naprzeciwko szkoły podstawowej), na ul. Piastowskiej (koło Placu Rady Europy). Wymieniono także oświetlenie na ul. Chemików 7-9. przy ul. Saperskiej oraz na os. Błachownia (chodnik przy stawie wodnym z doświetleniem skrzyżowania), ul. Starej (wraz z doświetleniem skrzyżowania), ul. Chemików 7-9 oraz ul. Dembowskiego.</p> <p>Wykonano dokumentację projektową dla budowy oświetlenia ulic: Jagodowej, M.Helwiga, Wiosennej, Sadowej i H.Modrzejewskiej.</p>

Lp.	Nazwa kierunku działań	Jednostka wiodąca	Przebieg realizacji w roku 2023
13.	Działania edukacyjne, informacyjno - promocyjne (np. w ramach ETZT/ promocji )	DG MZK Sp. z o.o.	<p>W 2023 gmina kontynuowała rywalizację o tytuł Rowerowej Stolicy Polski angażując mieszkańców naszego miasta i promując ekologiczny środek transportu jakim jest rower. W minionym roku do rywalizacji stanęło ponad 420 osób, które w ciągu jednego miesiąca przejechały łącznie 121 580 kilometrów. Ten wynik uplasował nasze miasto na wysokiej, 14 pozycji w klasyfikacji generalnej (na 62 miasta uczestniczące w zabawie). Rezultat został poprawiony o ponad 20 tysięcy km w porównaniu do wyniku z 2022 roku.</p> <p>Miasto wsparło, obejmując Honorowym Patronatem Prezydenta Miasta (udzielając pomocy organizacyjnej bądź finansowej) następujące inicjatywy, których celem była m.in. promocja ekologicznego środka transportu i propagowanie zdrowego stylu życia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- „XIX Cyclo Cross Górka” – impreza rowerowa o zasięgu krajowym,</li> <li>- „VI Kryterium Tribike im. Warnera Lepicha” – impreza rowerowa o zasięgu krajowym.</li> </ul> <p>W 2023 roku miało miejsce 5. edycja wydarzenia p.n. „Przystanek Forma” organizowana w ramach Tygodnia Zrównoważonego Transportu.</p> <p>Od 2017 roku kontynuowana jest usługa „Podróżuj z MZK”, z której korzysta rosnąca liczba pasażerów z miasta i okolic. Ideą są jednodniowe wyjazdy po kraju i za granicę, W 2023 roku mieszkańcy mieli możliwość wspólnego zwiedzania m.in. Bratysławy, Pragi, Drezna, Wiednia, a wśród polskich miast: Krakowa, Łodzi, Kotliny Kłodzkiej i innych atrakcyjnych miejsc.</p> <p>Na stałe, w działania promujące transport publiczny, wpisane są takie wydarzenia jak: Walentynki, Dzień Kobiet, Dzień Dziecka, Święta Wielkanocne i Bożonarodzeniowe.</p> <p>W okresie wakacyjnym i ferii zimowych najwięksi mieszkańcy miasta (uczniowie, przedszkolacy) mieli możliwość uczestniczyć w akcji „Zwiedzanie MZK”, tym samym poznać funkcjonowanie miejskiego przewoźnika poprzez zwiedzenie zajezdni.</p>
	Koszty poniesione przez Miasto Kędzierzyn-Koźle		4.535.253 zł
	W tym środki zewnętrzne pozyskane na realizację działań z zakresu elektromobilności		331.045 zł. Zawarta została także umowa na dofinansowanie wymianę i unifikację oświetlenia w Kędzierzynie-Koźlu (wartość pozyskanego dofinansowania to: 1 670 807 zł)



Tabela 10: Postęp realizacji „Strategii Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do roku 2035” w latach 2020 - 2023

L.p.	zadanie / okres realizacji	'20	'21	'22	'23
1	Utworzenie gminnego Systemu Zarządzania Energią				
2	Rozwój systemu informacji pasażerskiej				
3	Rozbudowa systemu monitoringu powietrza				
4	Modernizacja przystanków miejskich				
5	Obsługa komunikacji miejskiej pojazdami zeroemisyjnymi				
6	Rozbudowa systemu dróg rowerowych				
7	Rozwój sieci wypożyczalni rowerów				
8	Uruchomienie sieci wypożyczalni skuterów elektrycznych				
9	Uruchomienie systemu car-sharingu				
10	Wymiana pojazdów służbowych				
11	Budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych				
12	Modernizacja oświetlenia				
13	Działania edukacyjne				


Brak zaplanowanych działań w opisywanym okresie

Brak podjętych działań w opisywanym okresie

Zadanie w trakcie realizacji/ zadanie o charakterze ciągłym

Zadanie zrealizowane



### 3. PARTYCYPACJA SPOŁECZNA

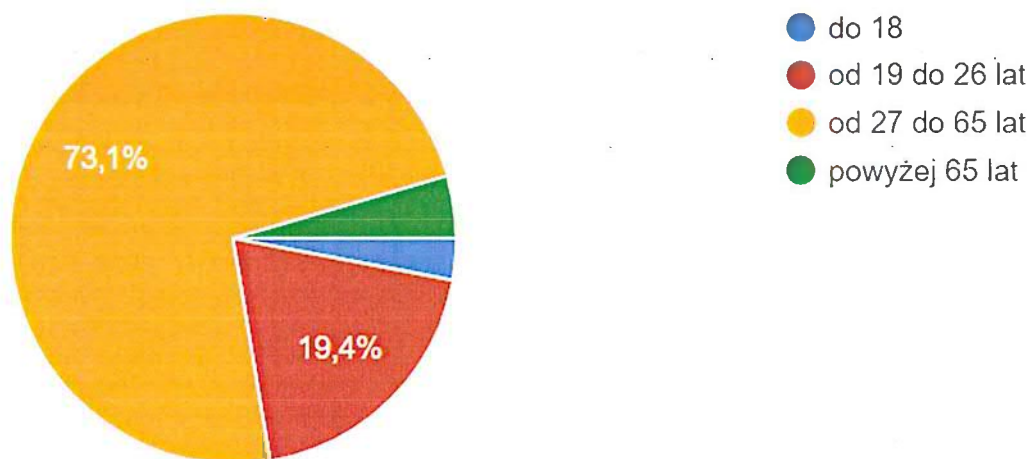
#### 3.1. Podsumowanie badania ankietowego związanego ze Strategią rozwoju elektromobilności miasta Kędzierzyn-Koźle do 2035 roku.

W celu zbadania opinii i spostrzeżeń mieszkańców dotyczących działań związanych ze strategią elektromobilności miasta Kędzierzyn-Koźle do 2035 roku opracowano ankietę pn. *Badanie ankietowe związane ze strategią rozwoju elektromobilności miasta Kędzierzyn-Koźle do 2035 roku*.

Badanie było realizowane w formie formularza udostępnionego na stronie internetowej Urzędu Miasta, oraz promowane przez portal społecznościowy miasta. Badanie było przeprowadzone w dniach od 4 do 18 marca 2024 r.

W trakcie ankietyzacji wpłynęły łącznie 69 odpowiedzi. Zaprezentowana w dalszej części analiza przedstawia zsumowane wyniki przeprowadzonego badania. Wzór ankiety został przedstawiony w załączniku nr 1.

Ankietowani to w 62,7% mężczyźni, a w 32,8% kobiety (4,5% osób nie odpowiedziało na pytanie). Najliczniejszą grupę stanowią osoby pomiędzy 27 a 65 rokiem życia (73,1% badanych). Następną grupą są osoby w wieku od 19 do 26 roku życia (19,4% badanych), osoby do 18 roku życia (6% badanych) osoby powyżej 65 życia (2% badanych). Zdecydowana większość ankietowanych, bo aż 75% stanowią osoby pracujące zawodowo. Drugą najliczniejszą grupą są osoby uczące się (15,9%). Strukturę przedziału wiekowego ankietowanych biorących udział w badaniu przedstawiono na wykresie (Rysunek 4).

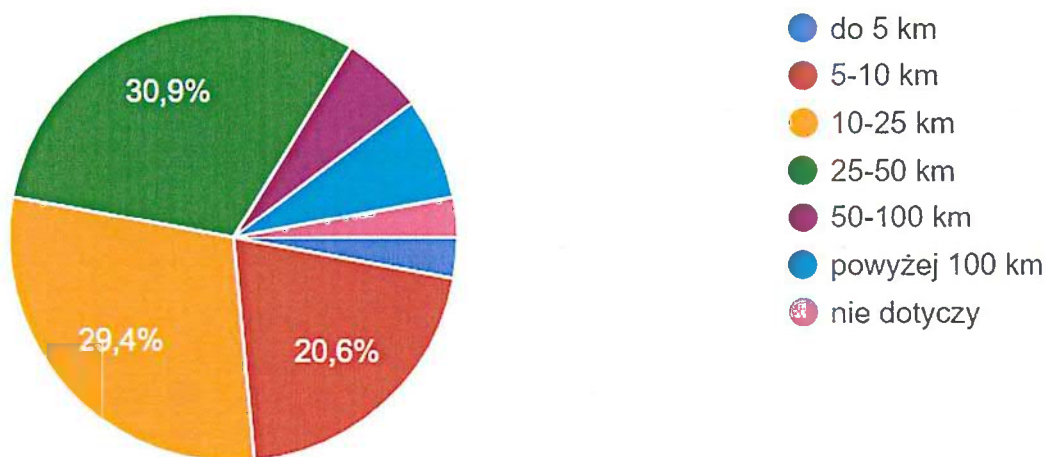


Rysunek 4: Struktura wieku ankietowanych (źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych)

Wszystkie osoby ankietowane wskazały miejsce zamieszkania: w tym 95% wskazało na Kędzierzyn-Koźle a 5% osób zamieszkuje poza Kędzierzynie-Koźlem.

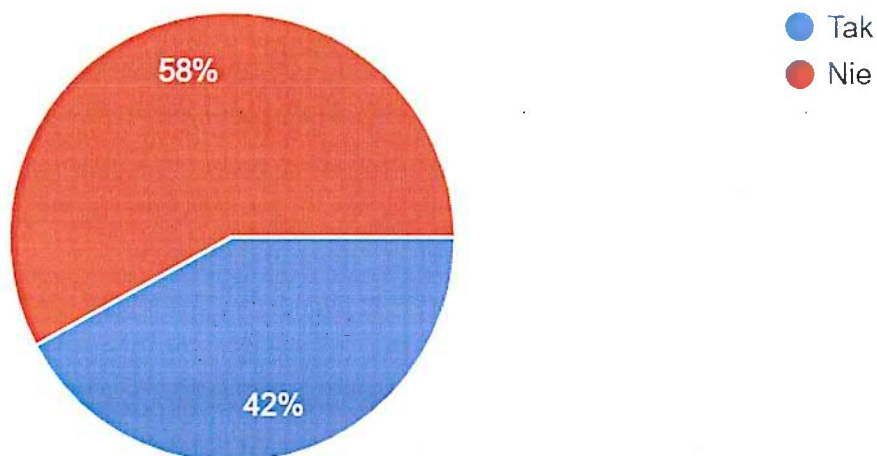
Ankietowani na pytanie *jak często korzystają z samochodu* w 66,7% odpowiedzieli, że kilka razy dziennie. Druga pod względem liczebności grupa przemieszcza się samochodem kilka razy w tygodniu (15,9%), podobnie, bo w 14,5% ankietowani korzystają z samochodu raz dziennie. Pozostałe odpowiedzi padały sporadycznie.

Ilość średnio przemierzanych samochodem kilometrów w ciągu dnia przez respondentów rozkłada się bardzo różnorodnie, 30,9% spośród badanych pokonuje w ciągu dnia od 25 do 50 km, 29,4% od 10 do 25 km w ciągu dnia. Poniższy wykres prezentuje jak rozkłada się poziom mobilności wśród ankietowanych.



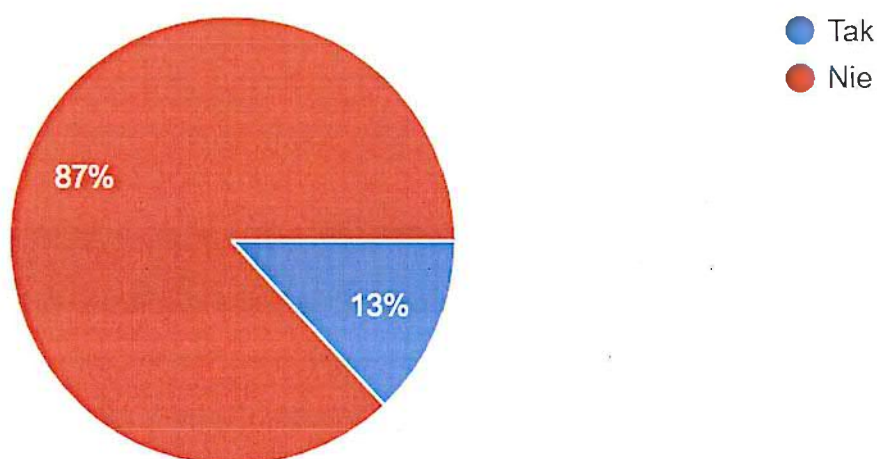
Rysunek 5: Średnio pokonywane kilometry samochodem w ciągu dnia (źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych)

Na pytanie *czy ankietowani rozważają zakup lub zmianę samochodu* 58% ankietowanych nie planuje takiej inwestycji, a 42% ją rozważa. Na poniższym wykresie zobrazowano w sposób graficzny rozkład odpowiedzi.



Rysunek 6: Zainteresowaniem potencjalnym zakupem samochodu elektrycznego (źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych)

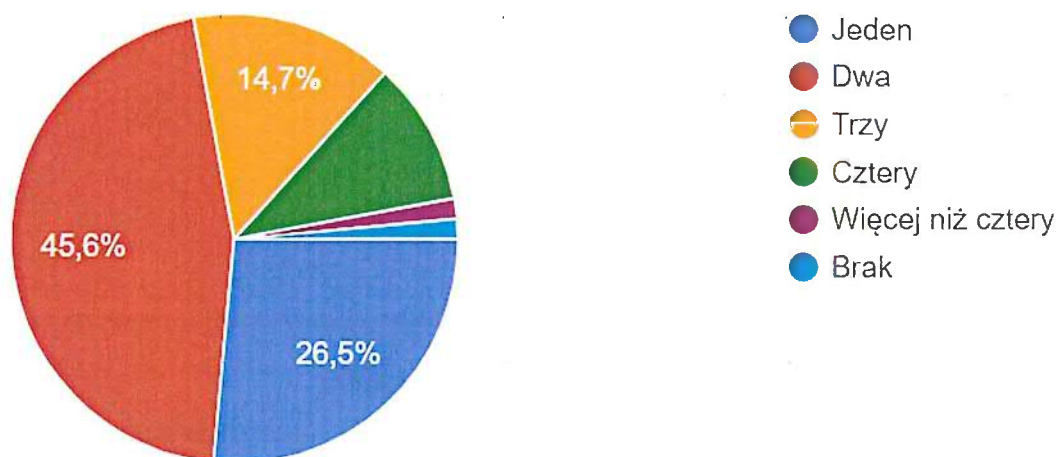
Na pytanie czy kiedykolwiek ankietowani rozważali zakup samochodu elektrycznego zdecydowana większość ankietowanych nie bierze pod uwagę zakupu takiego rodzaju pojazdu. Na poniższym wykresie zobrazowano w sposób graficzny rozkład odpowiedzi.



Rysunek 7: Zainteresowaniem potencjalnym zakupem samochodu elektrycznego (źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych)

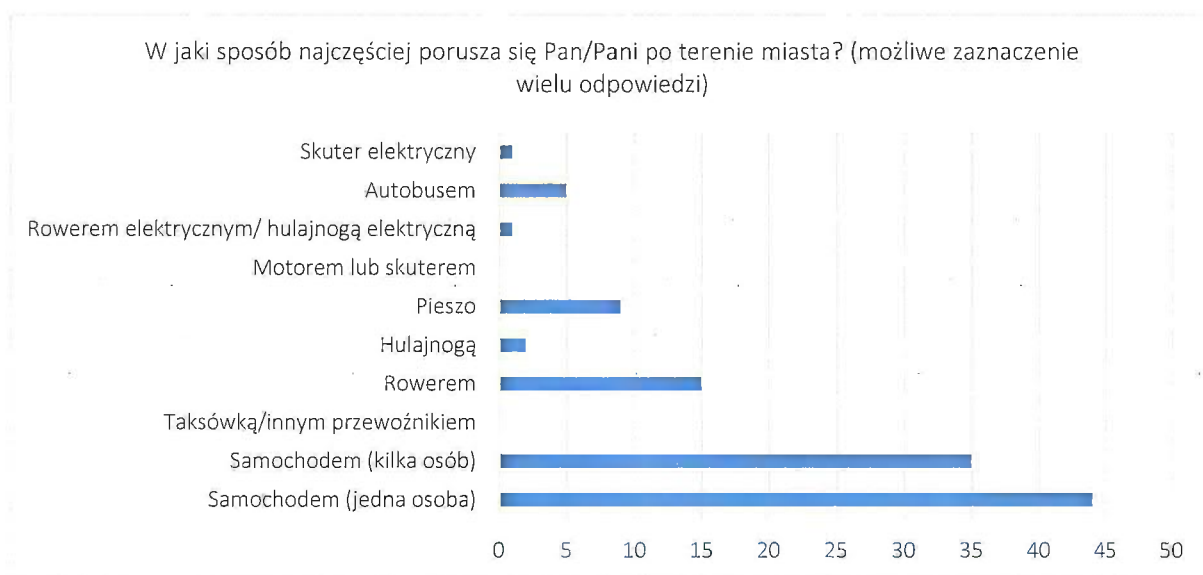
Na pytanie ile pojazdów jest w Pana/Pani gospodarstwie domowym 45,6% ankietowanych zadeklarowało, że posiada dwa pojazdy, 26,5% jeden, a 14,7% trzy. Na kolejne pozycji znalazły się osoby,

które wskazały 4 pojazdy (10,3%). Na poniższym wykresie zobrazowano w sposób graficzny rozkład odpowiedzi.



Rysunek 8: Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym (źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych)

Na pytanie w jaki sposób najczęściej porusza się Pan/Pani po terenie miasta (możliwe było zaznaczenie wielu odpowiedzi) najczęściej osób wskazało samochód, którym podróżuje jedna osoba (44 osoby). W dalszej kolejności 35 osób wskazało samochód przy udziale kilku osób. Na poniższym wykresie zobrazowano w sposób graficzny rozkład odpowiedzi.

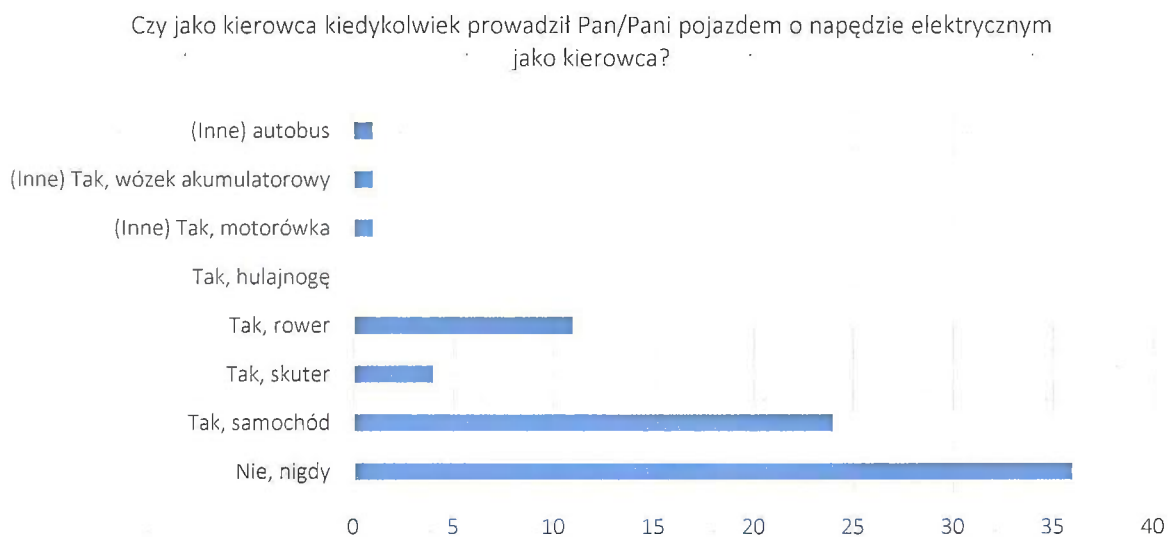


Rysunek 9: Sposób w jaki najczęściej poruszają się ankietowani po terenie miasta (źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych)

Na pytanie czy jako kierowca kiedykolwiek prowadził Pan/Pani pojazdem o napędzie elektrycznym jako kierowca najczęściej osób wskazało, że nigdy nie prowadziło tego typu pojazdu (36 osób). Na kolejnej



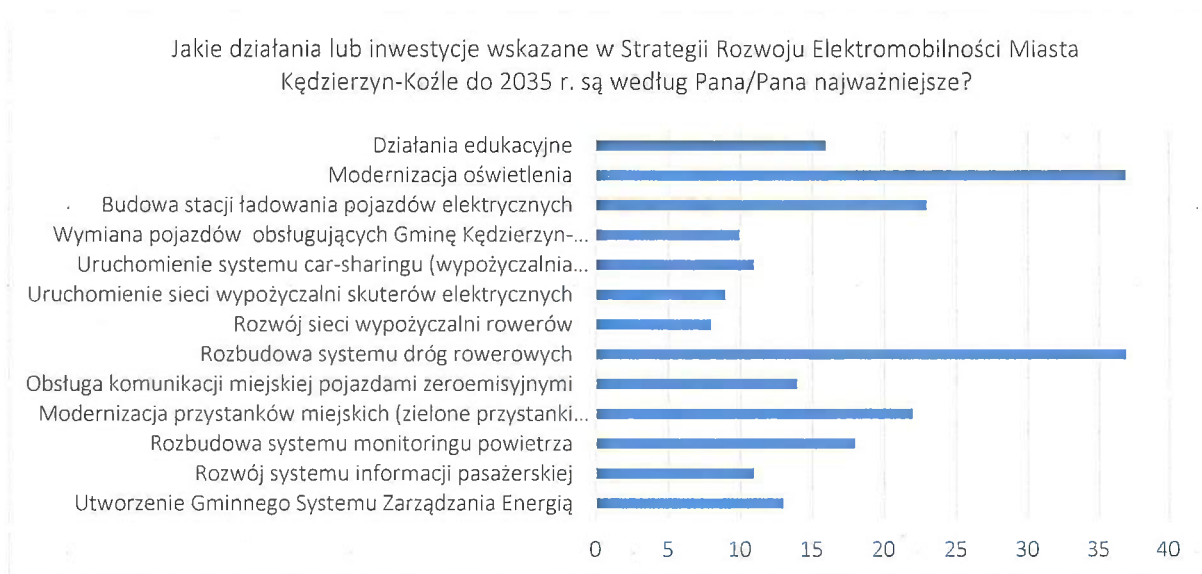
pozycji znalazł się samochód (24 osoby). Na poniższym wykresie zobrazowano w sposób graficzny rozkład odpowiedzi.



Rysunek 10: Czy jako kierowca kiedykolwiek prowadził Pan/Pani pojazdem o napędzie elektrycznym jako kierowca?  
(źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych)

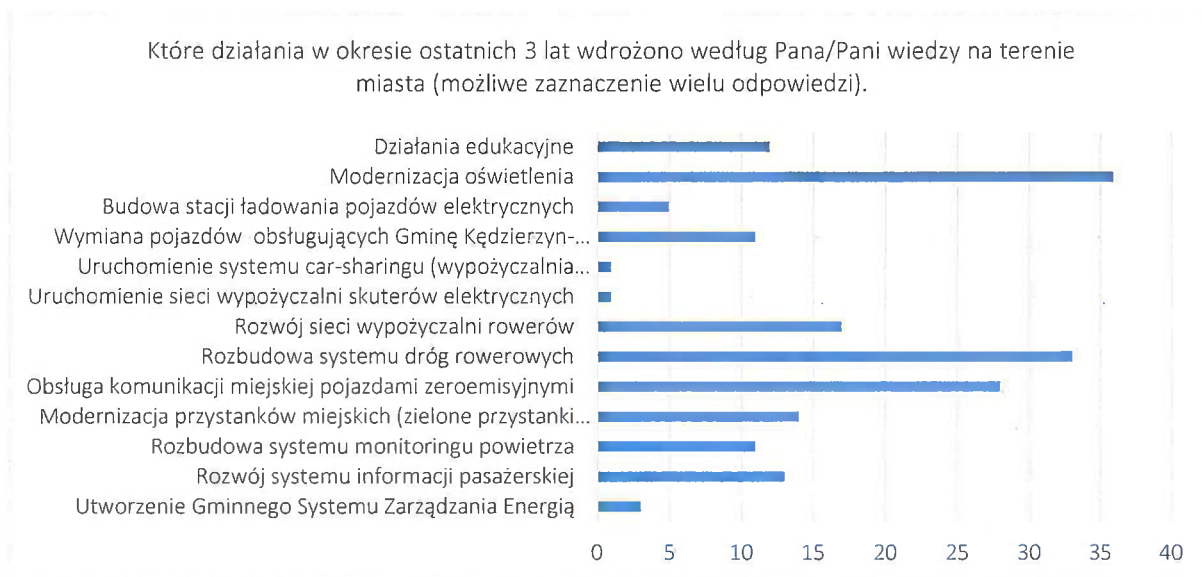
W drugiej części badania ankietowego zwrócono się do ankietowanych o zabranie głosu na temat realizacji zadań wyszczególnionych w Strategii Rozwoju Elektromobilności.

Na pytanie *jakie działania lub inwestycje wskazane w Strategii Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do 2035 r. są według Pana/Pana najważniejsze* (można było zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź) najwięcej osób wskazało rozwój dróg rowerowych oraz modernizację oświetlenia (po 37 osób), a następnie budowę stacji ładowania samochodów elektrycznych (23 osoby) oraz modernizację przystanków (22 osoby). Na poniższym wykresie zobrazowano w sposób graficzny rozkład odpowiedzi.



Rysunek 11: Jakież działania lub inwestycje wskazane w Strategii Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do 2035 r. są według Pana/Pana najważniejsze? (źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych)

Na ostatnie pytanie *które działania w okresie ostatnich 3 lat wdrożono według Pana/Pani wiedzy na terenie miasta* (możliwe zaznaczenie wielu odpowiedzi) najwięcej osób wskazało modernizację oświetlenia (36 osób), a następnie rozwój dróg rowerowych (33 osoby). 28 osób dostrzegło także wymianę pojazdów komunikacji społecznej pojazdami zeroemisyjnymi. Na poniższym wykresie zobrazowano w sposób graficzny rozkład odpowiedzi.



Rysunek 12: Które działania w okresie ostatnich 3 lat wdrożono według Pana/Pani wiedzy na terenie miasta (możliwe zaznaczenie wielu odpowiedzi)? (źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych)

## 4. SPRAWOZDANIE Z REALIZACJI ZADAŃ

### 4.1. Podsumowanie i wnioski

Ustawa o elektromobilności nałożyła na miasta i gminy szereg obowiązków. Miasto Kędzierzyn-Koźle w 2020 r. podjęło się w perspektywie do 2035 r. realizacji 13 zadań z zakresu elektromobilności. Udało się rozpocząć realizację 8 zadań. Do końca 2023 r. nie udało się rozpocząć realizacji 3 zadań, t.j.:

- Utworzenie gminnego Systemu Zarządzania Energią,
- Modernizacja przystanków miejskich,
- Wymiana pojazdów służbowych.

W przypadku 2 zadań tj.:

- Uruchomienie sieci wypożyczalni skuterów elektrycznych
- Uruchomienie systemu car-sharingu

okres wdrożenia rozpoczyna się wg harmonogramu od 2025 r. Wśród głównych problemów, które przyczyniły się do zmian w harmonogramie realizacji zadań należy wskazać:

- brak korzyści finansowych związanych z przejściem na transport zeroemisyjny (niewspółmiernie wysokie koszty zakupu i eksploatacji samochodów elektrycznych (zarówno osobowych, jak i autobusów komunikacji miejskiej) w porównaniu z kosztami w przypadku zakupu pojazdów spalinowych, czy nawet hybrydowych. Nawet przy wysokim dofinansowaniu, wysokość wkładu własnego przy zakupie autobusu elektrycznego odpowiada kosztom zakupu średniej klasy autobusu tradycyjnego;
- niedostateczna dostępność wsparcia finansowego dla rozwoju elektromobilności i możliwość zakupu pojazdów elektrycznych, w tym autobusów zeroemisyjnych, tylko w sytuacji daleko idącego wsparcia finansowego dla JST, aby nie odbywało się to kosztem świadczenia innych usług publicznych lub przy niższych cenach prądu oraz niższych kosztach zakupu i eksploatacji pojazdów;
- wzrosty stóp procentowych i oprocentowania kredytów praktycznie uniemożliwiające finansowanie inwestycji z tego zakresu;
- gwałtownie rosnące ceny energii elektrycznej powodujące zwiększenie kosztów operacyjnych przewoźników realizujących zadania w zakresie komunikacji miejskiej;
- niedostateczny rozwój sieci energetycznej uniemożliwiający budowę ładowarek wysokich mocy na pętlach autobusowych, brak ładowarek umożliwiających poruszanie się samochodów elektrycznych na dłuższych trasach;
- utrudnioną dostępność i długi czas oczekiwania na dostawę pojazdów elektrycznych (w przypadku autobusów – min. rok od daty podpisania umowy);

- ograniczoną dostępność elektrycznych pojazdów specjalistycznych oraz niezapewnienie określonych parametrów pojazdów elektrycznych służących do realizacji zadań publicznych (np. zasięg i wydajność elektrycznych pojazdów odbierających odpady są kilkukrotnie niższe, przy o ok. 50% wyższej cenie zakupu takich pojazdów);
- ograniczone możliwości eksploatacji

Najbardziej problematyczne okazały się zadania wymagające największych nakładów finansowych i budziły one też wątpliwości, co do ekonomicznego uzasadnienia podjęciach takich działań. Do takich zadań należała m.in. wymiana pojazdów służbowych na samochody elektryczne.

Zaleca się zintensyfikowanie działań mających na celu wymianę pojazdów służbowych, uzupełnienie tablic informacyjnych na przystankach a także modernizację przystanków miejskich (wymiana wiat przystankowych na autonomiczne lub tzw. zielone przystanki). Budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych, mimo iż nie jest obowiązkiem dla miasta wielkości Kędzierzyna-Koźła mogłaby wpłynąć zachęcająco na preferencje zakupowe mieszkańców. Sukcesywna wymiana taboru autobusowego na zeroemisyjny, rozbudowa systemu dróg rowerowych oraz wymiana oświetlenia powinny być w dalszym ciągu kontynuowane, jako właściwy kierunek rozwoju. Warto rozpatrzyć czy aktualna lokalizacja stacji rowerowych jest wciąż optymalna dla mieszkańców, czy nie wymaga ono uzupełnienia lub przesunięcia w inne miejsce. Nie zapominać należy o działaniach edukacyjnych i promujących czysty zeroemisyjny transport.



## Spis rysunków

Rysunek 1: Położenie Miasta Kędzierzyn-Koźle na tle województwa i powiatu .....	9
Rysunek 2: Materiały graficzne dotyczące elektromobilności rozpowszechniane w 2021 r. ....	19
Rysunek 3: Materiały graficzne dotyczące elektromobilności rozpowszechniane w 2022 r. ....	25
Rysunek 4: Struktura wieku ankietowanych (źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych).....	34
Rysunek 5: Średnio pokonywane kilometry samochodem w ciągu dnia (źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych) .....	35
Rysunek 6: Zainteresowaniem potencjalnym zakupem samochodu elektrycznego (źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych) .....	36
Rysunek 7: Zainteresowaniem potencjalnym zakupem samochodu elektrycznego (źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych) .....	36
Rysunek 8: Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym (źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych).....	37
Rysunek 9: Sposób w jaki najczęściej poruszają się ankietowani po terenie miasta (źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych) .....	37
Rysunek 10: Czy jako kierowca kiedykolwiek prowadził Pan/Pani pojazdem o napędzie elektrycznym jako kierowca? (źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych) .....	38
Rysunek 11: Jakie działania lub inwestycje wskazane w Strategii Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do 2035 r. są według Pana/Pana najważniejsze? (źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych) .....	39
Rysunek 12: Które działania w okresie ostatnich 3 lat wdrożono według Pana/Pani wiedzy na terenie miasta (możliwe zaznaczenie wielu odpowiedzi)? (źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych).....	39

## Spis tabel

Tabela 1: Wymagany udział pojazdów zeroemisyjnych we flocie autobusowej.....	7
Tabela 2: Wymagany udział pojazdów zeroemisyjnych we flocie miejskiej .....	8
Tabela 3: Zmiana liczby mieszkańców Kędzierzyna-Koźła w latach 2018-2023.....	10
Tabela 4: Długość ścieżek rowerowych na terenie miasta Kędzierzyn-Koźle w latach 2018-2022.....	10
Tabela 5: Zmiana liczby samochodów osobowych w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim w latach 2018-2022 .....	11
Tabela 6: Harmonogram zadań ujętych w „Strategii Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do roku 2035” .....	13
Tabela 7: Postęp realizacji „Strategii Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do roku 2035” w roku 2021 .....	15
Tabela 8: Postęp realizacji „Strategii Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do roku 2035” w roku 2022.....	20
Tabela 9: Postęp realizacji „Strategii Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do roku 2035” w roku 2023.....	26
Tabela 10: Postęp realizacji „Strategii Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do roku 2035” w latach 2020 - 2023 .....	33

