

## Raport z konsultacji społecznych

### *Strategii rozwoju elektromobilności i infrastruktury paliw alternatywnych na terenie miasta Kielce (z uwzględnieniem Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego)*



Narodowy Fundusz  
Ochrony Środowiska  
i Gospodarki Wodnej

Przedsięwzięcie pn. „Strategia rozwoju elektromobilności i infrastruktury paliw alternatywnych na terenie Miasta Kielce (z uwzględnieniem Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego)” dofinansowano ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach programu GEPARD II – transport niskoemisyjny – Część 2) Strategia rozwoju elektromobilności.

## Nazwa konsultacji

Strategia rozwoju elektromobilności i infrastruktury paliw alternatywnych na terenie miasta Kielce (z uwzględnieniem Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego).

## Termin konsultacji

- 30 marca – 19 kwietnia 2020 r.,
- 23 czerwca – 14 lipca 2020 r.

## Formy konsultacji

- Ankieta wstępna: 30 marca – 19 kwietnia 2020 r.,
- Elektroniczny formularz opinii: 23 czerwca – 14 lipca 2020 r.

## Kontekst konsultacji

Konsultacje zostały zorganizowane w związku z podjętymi pracami nad przygotowaniem *Strategii rozwoju elektromobilności i infrastruktury paliw alternatywnych na terenie miasta Kielce (z uwzględnieniem Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego)*, zwanej dalej *Strategią elektromobilności*.

Cele *Strategii elektromobilności* określone zostały w trójnasób i dotyczą:

- rozwoju infrastruktury ładowania do poziomu, który da konsumentom pewność, że pojazd elektryczny jest tak samo funkcjonalny jak pojazd spalinowy,
- ograniczenia negatywnego wpływu na jakość powietrza w aglomeracji miejskiej oraz natężenie hałasu,
- określenia zasad rozwoju i funkcjonowania infrastruktury służącej do wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie (w tym infrastruktury użytkowej w transporcie zbiorowym).

## Przedmiot konsultacji

Przedmiotem konsultacji był projekt *Strategii elektromobilności*. Zakres merytoryczny dokumentu obejmował:

- charakterystykę jednostki samorządu terytorialnego,
- opis stanu środowiska,
- wskazanie źródeł zanieczyszczeń powietrza,
- opis aktualnego systemu komunikacyjnego (sposób zarządzania transportem zbiorowym, charakterystyka transportu zbiorowego i indywidualnego),
- opis rozwiązań SmartCity,
- opis aktualnego systemu energetycznego,
- prognozę zapotrzebowania na energię elektryczną, gaz i inne paliwa,
- wskazanie priorytetów w zakresie wdrożenia elektromobilności,
- plan wdrożenia elektromobilności wraz z systemem monitorowania.

## Organizacja konsultacji

Konsultacje zostały przeprowadzone etapowo. Pierwszy etap stanowiła internetowa ankieta (odnośnik do formularza ankiety został umieszczony na stronie internetowej Urzędu Miasta w Kielcach oraz na stronach internetowych pozostałych gmin wchodzących w skład Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego), którą mieszkańcy wypełniali w trakcie przygotowywania dokumentu. Drugi etap (tj. konsultacje zasadnicze) przeprowadzony został po opracowaniu projektu *Strategii elektromobilności*. Informacje o podjęciu konsultacji zostały zamieszczone na platformie internetowej Idea Kielce (dostępnej pod adresem <https://idea.kielce.eu/>) w zakładce Konsultacje społeczne.

Ogłoszenie o konsultacjach społecznych wraz z materiałem konsultacyjnym i formularzem zgłaszania uwag zostało także przesłane na adresy poczty elektronicznej radnych Rady Miasta Kielce, jednostek organizacyjnych Urzędu Miasta w Kielcach, przedstawicieli (koordynatorów) gmin wchodzących w skład Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego oraz wybranych jednostek/zakładów budżetowych/spółek miejskich Miasta Kielce.

Konsultacje zasadnicze obejmowały:

- formularz opinii zamieszczony na platformie internetowej Idea Kielce (dostępnej pod adresem <https://idea.kielce.eu/>) w zakładce Konsultacje społeczne,
- korespondencję elektroniczną z radnymi Rady Miasta Kielce oraz przedstawicielami jednostek organizacyjnych Urzędu Miasta w Kielcach, koordynatorami gmin wchodzących w skład Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego i wybranych jednostek/zakładów budżetowych/spółek miejskich Miasta Kielce.

Ze względu na pandemię koronawirusa COVID-19 konsultacje zostały przeprowadzone w formie zdalnej, przy wykorzystaniu narzędzi internetowych.

## Podsumowanie ankiety

Badanie ankietowe służyło zidentyfikowaniu problemów oraz poznaniu potrzeb sektora komunikacyjnego (a także pośrednio zachowań komunikacyjnych) w Kielcach i Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym. Link do ankiety udostępniony został poprzez stronę internetową Urzędu Miasta w Kielcach oraz strony internetowe pozostałych gmin Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego. Jedynym warunkiem wzięcia udziału w ankiecie był dostęp do łącza internetowego.

Ankietowani udzielali odpowiedzi na 24 pytania, przy czym należy zaznaczyć, że niektóre z nich dopuszczały zarówno wybór jedno-, jak i wielokrotny, a inne miały charakter opisowy. W ankiecie badani odpowiadali na pytania dotyczące m.in.:

- preferencji komunikacyjnych,
- systemu komunikacji miejskiej,
- systemu parkingowego,
- systemu ścieżek rowerowych,
- szeroko rozumianej elektromobilności.

Wyniki ankiety zostały przedstawione w *Strategii elektromobilności* (rozdział 5.2) i – obok analizy stanu obecnego i zapisów zawartych w dokumentach strategicznych – były podstawą sformułowania celów strategicznych w zakresie wdrożenia elektromobilności na terenie miasta Kielce (a pośrednio na terenie całego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego).

## Podsumowanie zasadniczych konsultacji społecznych

Zasadnicze konsultacje społeczne miały na celu poznanie opinii na temat przygotowanego projektu *Strategii elektromobilności*. Formularz konsultacyjny wymagał uzupełnienia następujących pól:

- informacja o zgłaszającym,
- imię i nazwisko,
- nazwa jednostki organizacyjnej,
- treść uwagi/wniosku wraz z uzasadnieniem (rozdział oraz numer strony),
- adres e-mail,
- informacja o miejscu zamieszkania.

Podczas trwania konsultacji wpłynęło 29 uwag do dokumentu, z czego:

- 7 zostało uwzględnionych,
- 9 nie zostało uwzględnionych,
- 6 dotyczyło korekt pisarskich i redakcyjnych,
- 7 miało charakter opinii.

Wykaz uwag zgłoszonych do projektu *Strategii elektromobilności* przedstawiony został w poniższej tabeli.

## Zestawienie uwag zgłoszonych w czasie trwania konsultacji

Lp.	Odwołanie		Treść uwagi/wniosku	Rozstrzygnięcie
	Rozdział/ podrozdział	Strona		
<b>Uwagi przekazane przez podmioty publiczne</b>				
1.	1.3. 5.3.	10 101	Brak odniesienia do dokumentu „Plan mobilności dla miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego” (dokument z 2016r.)	<u>Uwaga uwzględniona</u>
2.	2.5.	44	1. Przewoźnik wybierany jest w drodze przetargu nieograniczonego. Należy rozważyć zapis, czy zmiana autobusów powinna odbyć się zgodnie z preferencjami przewoźników. Za zarządzanie komunikacją publiczną odpowiedzialny jest Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, nie przewoźnicy. 2. Warto dodać, że zmiana samochodów powinna dotyczyć tylko Urzędu Miasta Kielce, czy również jednostek organizacyjnych miasta (MZD, ZTM, MOPR, Straż Miejska, itp.). Zwłaszcza, że w dalszej części rozdziału wymienia się pojazdy dla jednostek.	1. <u>Uwaga uwzględniona</u> 2. <u>Uwaga nieuwzględniona</u> W dokumencie zapisano, że plan wymiany pojazdów napędzanych silnikami o wysokiej emisji obejmuje pojazdy znajdujące się we flocie Urzędu Miasta i pojazdy wykonujące zadania publiczne (czyli pojazdy jednostek komunalnych)
3.	2/2.5	46	Z czego wynikają takie skokowe zmiany wartości CO <sub>2</sub> w Wariancie 0, pomiędzy latami 2023-2024 i 2025 – 2026?	<u>Uwaga ma charakter opinii (pytania)</u> Szczegółowe wyjaśnienia i wyliczenia zostały zawarte w dokumencie pn. „Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w Kielcach autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu”
4.	2/2.5	53	Zweryfikować wartości podane w tabeli 2.20. Wydaje się że formuła przeliczająca tabelę jest zła, skoro np. wychodzi ujemny efekt ekologiczny. Wartości w kolumnach są również powielone	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Wyliczenia są poprawne. Samochody elektryczne nie zwiększają poziomu zanieczyszczeń innych niż CO <sub>2</sub> . Zanieczyszczenie dwutlenkiem węgla rośnie, ponieważ wzrasta ilość samochodów elektrycznych. Pozostałe ilości zanieczyszczeń są wynikiem pracy silników konwencjonalnych, których liczba jest stała.
5.	3/3.3	69	Akapit „Niepokojące z obawy na wątpliwy stan techniczny....” Jest chyba niewłaściwie sformułowany. Moim zdaniem wartości te nie są „niepokojące”, skoro i tak przy pojazdach pow. 31 lat jesteśmy dużo niżej niż średnia dla województwa czy kraju, a w pojazdach do 1 roku zdecydowanie wyprzedzamy i województwo i kraj. Akurat te wartości, w przeciwieństwie do tego, co jest zapisane, odbiegają od struktury krajowej.	<u>Uwaga ma charakter opinii</u>

Lp.	Odwołanie		Treść uwagi/wniosku	Rozstrzygnięcie
	Rozdział/ podrozdział	Strona		
6.	3/3.4	75	Pierwsze zdanie jest sformułowane niewłaściwie. Dlaczego brak autobusów elektrycznych uniemożliwia rozwój elektromobilności na terenie Kielc? To chyba zbyt śmiałe stwierdzenie.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> W tekście Strategii nie pada sformułowanie, że brak autobusów elektrycznych bezpośrednio uniemożliwia rozwój elektromobilności, lecz jest jedną z wielu przeszkód.
7.	3/3.6	76	MZD wciąż realizuje projekty związane z budową nowych ścieżek rowerowych, czym stara się w miarę możliwości niwelować nieciągłości w istniejącej sieci ścieżek rowerowych. Niezależnie od tego, nieciągłości w infrastrukturze rowerowej bardziej wpływają na komfort poruszania się nich, i ich atrakcyjność, niż na bezpieczeństwo ruchu.	<u>Uwaga ma charakter opinii</u> Według Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jednym z filarów bezpiecznego ruchu rowerowego jest zapewnienie ciągłości dróg dla jednoślądów. Infrastruktura rowerowa ma być nie tylko atrakcyjna, ale przede wszystkim spójna, bezpieczna, bezpośrednia i wygodna.
8.	3/3.6	77	System monitorowania ruchu nie jest planowany, a obecnie realizowany – podpisana jest już umowa z Wykonawcą.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> W Strategii zapisano, że poczynione zostały prace w kierunku wdrożenia Inteligentnego Systemu Transportowego w ramach inwestycji służących zniwelowaniu niedoborów systemu
9.	3.6.	77	1. Braki w ścieżkach rowerowych uzupełniane są również w ramach innego projektu ze środków RPO WŚ 2014-2020 pn. „Budowa i modernizacja sieci ścieżek rowerowych w gminie Kielce jako element zrównoważonej mobilności miejskiej”. 2. Czy zapis, że w 2020 roku planuje się zakup pierwszej partii autobusów elektrycznych, został uzgodniony z ZTM Kielce? Wydaje się, że zakup taki będzie możliwy dopiero w nowej perspektywie finansowej UE 2021-2027. Warto to skonsultować z ZTM.	<u>Uwagi uwzględnione</u>
10.	5/5.2	93	Przedstawiona w opracowaniu liczba ankietowanych jest nie do końca miarodajną próbką. Rzutuje to na większość przedstawionych sytuacji i statystyk....	<u>Uwaga ma charakter opinii</u> W przypadku ankiet internetowych dobór próby jest tzw. doborem ochotniczym
11.	5/5.2	98	Rysunek 5.5. - Niewiarygodnie przedstawione wyniki na zbyt małej przyjętej do badań próbce. Oceny dokonuje próbka ludzi, która tylko w 5% codziennie korzysta z komunikacji publicznej, a najczęściej jeździ kilka razy w roku (31%).... (Rysunek 5.4)	<u>Uwaga ma charakter opinii</u> W przypadku ankiet internetowych dobór próby jest tzw. doborem ochotniczym
12.	5/5.2	100	Rysunek 5.8 Dobrze byłoby wyliczyć również średnie napętnienie pojazdu – prywatnego środka transportu, i uzupełnić opracowanie o wskazanie tej wartości.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Nie można obliczyć średniej, gdy jedna ze zmiennych ma charakter niemierzalny

Lp.	Odwołanie		Treść uwagi/wniosku	Rozstrzygnięcie
	Rozdział/ podrozdział	Strona		
13.	5.3.2.	103	Konieczność opracowania dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego ( KOF ) Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej ( SUMP) wynika między innymi z wytycznych MIR i KE i Komisji Europejskiej UE. Powinien to być dokument zbieżny, tożsamy z „Strategią rozwoju elektromobilności i infrastruktury paliw alternatywnych na terenie miasta Kielce”.	<u>Uwaga ma charakter opinii</u>
14.	5/5.3	104	Wyjaśnić co jest rozumiane pod pojęciem integracji transportu zbiorowego oraz indywidualnego.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Wyraz „integracja” nie wyrazem specjalistycznym, który wymagałby definicji i w przytoczonej frazie, w sposób zrozumiały oddaje dążenie do transportu multimodalnego
15.	5.4.	110	Uwzględniając nowe podejście do planowania przestrzennego, zagospodarowania przestrzeni publicznej, bezwzględnie należy zaplanować i wyznaczyć w gminach KOF wyposażone w niezbędną infrastrukturę sieciową miejsc pod przyszłe przedsięwzięcia, inwestycje w zakresie elektromobilności i komunikacji niskoemisyjnej.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Strategia jest dokumentem wyznaczającym ogólne priorytety w zakresie elektromobilności. Zgodnie z Ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych obowiązek sporządzenia planu ogólnodostępnych stacji ładowania (wraz z ich lokalizacją) spoczywa m.in. na gminach zamieszkałych przez co najmniej 100 000 mieszkańców.
16.	5.4.	111	W pozycji A. niskoemisyjna komunikacja miejska warto wpisać również - infrastruktura do ładowania i tankowania pojazdów niskoemisyjnych	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Taki zapis istnieje w ramach celów operacyjnych wdrażania Strategii rozwoju elektromobilności
17.	5.4.	113	MPK jest operatorem wyłonionym w przetargu nieograniczonym, a jego czas świadczenia usług jest ograniczony. Trudno teraz określić, że kolejnym operatorem również będzie MPK. Dlaczego więc założone zostało, że infrastruktura umożliwiająca ładowanie autobusów elektrycznych i CNG powinna być wybudowana na terenie zajezdni autobusowej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji? Czy miasto może inwestować na nie własnym terenie? Co jeśli kolejny przetarg wygra inny przedsiębiorca? Nie będzie miał dostępu do stacji ładowania pojazdów, które będą znajdować się na terenie MPK? Taka infrastruktura powinna zostać przez miasto wybudowana na terenach należących do miasta, tak aby umożliwić ew. innemu przewoźnikowi możliwość korzystania z niej.	<u>Uwaga uwzględniona</u>
18.	6.1.3.	122	Konieczność planowania i weryfikacji obciążenia, deficytów połączeń komunikacji publicznej z gminami KOF.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>

Lp.	Odwołanie		Treść uwagi/wniosku	Rozstrzygnięcie
	Rozdział/ podrozdział	Strona		
			Analiza ruchu pasażerów komunikacji publicznej miejskiej pomiędzy gminami KOF a rdzeniem MOF – miastem Kielce.	Przedmiotem Strategii nie jest planowanie układu tras linii komunikacyjnych i rozkładów jazdy pojazdów transportu zbiorowego
19.	6/6.1	129	Rysunek 6.2. Lokalizacja rekomendowanych punktów ładowania autobusów elektrycznych powinna być dostosowana do potrzeb kursowania taboru oraz rozlokowana regularnie na terenie całego miasta. Być może jest opracowana poprawnie, jednak zwraca uwagę bardzo duży obszar w południowo zachodniej części miasta, w którym nie ma żadnych punktów ładowania, co może ograniczyć dostępność autobusami elektrycznymi w tych kierunkach.	<u>Uwaga ma charakter opinii</u>
20.	6/6	146	Proponuję zostawić tu jedynie miarę wskaźnika „liczba miejsc” lub sprecyzować miarę „odsetek miejsc” – odsetek z jakiej liczby ogólnej ma być przyjęty.	<u>Uwaga uwzględniona</u>
21.	6/6	147	Nie planuje się stosowania tablic o zajętości miejsc parkingowych w ramach ITS. Jeśli nie jest to bardzo istotne, wiersz dotyczący ITS należy usunąć.	<u>Uwaga uwzględniona</u>

### Korekty pisarskie i redakcyjne

W dokumencie skorygowane zostały stwierdzone oczywiste omyłki pisarskie i redakcyjne oraz te, które wynikały z dodatkowej weryfikacji danych zastanych:

1. Rozdział 1.4., str. 15 – przeredagowano treść następująco: *Najistotniejszym elementem kieleckiej sieci dróg są trzy drogi krajowe.*
2. Rozdział 3.1., str. 55 – przeredagowano treść następująco: *W przypadku Kielc organem odpowiedzialnym za organizację, zarządzanie i nadzorowanie komunikacji miejskiej w imieniu miasta Kielce, a tym samym pełniącym funkcję Organizatora publicznego transportu zbiorowego jest Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach.*
3. Rozdział 4.2., str. 90 – przeredagowano treść w tabeli 4.9. następująco: *Zużycie gazu ziemnego [m<sup>3</sup>].*
4. Rozdział 5.3., str. 105 – przeredagowano treść następująco: *W kwestiach zbieżnych ze Strategią elektromobilności, kierunki zagospodarowania przestrzennego dotyczą m.in. (...) wyprowadzenia ruchu ciężarowego z obszarów zamieszkania.*
5. Rozdział 5.3., str. 109 – przeredagowano treść następująco: *etap 1 (lata 2017-2018): był etapem przygotowawczym, tzn. ukierunkowanym na zmianę świadomości poprzez wprowadzanie programów pilotażowych. W fazie tej przewidziano zachęty do zakupu szerokiej gamy pojazdów (indywidualnych, firmowych, służbowych), które miały stanowić bodziec do rozwoju przemysłu elektromobilności (opracowanie prototypu pojazdu dostosowanego do potrzeb polskiego i europejskiego rynku) i związanej z nią infrastruktury. Określony został też zakres niezbędnych zmian na płaszczyźnie prawnej.*



6. Rozdział 5.3., str. 109 – przededagowano treść następująco: *etap 2 (lata 2019-2020): bazuje na osiągnięciach fazy pierwszej – przygotowany jest katalog dobrych praktyk komunikacji społecznej w zakresie elektromobilności. Na podstawie wyników pilotażowych z fazy pierwszej budowany jest model biznesowy rozwoju infrastruktury ładowania, a wiedza na temat oczekiwań klienta znajduje odzwierciedlenie w określeniu potencjalnej lokalizacji stacji ładowania. W fazie drugiej powinna ruszyć produkcja krótkoseryjna i budowa stacji w wybranych aglomeracjach.*