

Raport z konsultacji społecznych

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

II tura



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.,
- 10 sierpnia – 31 sierpnia 2020 r.

Formy konsultacji

- Ankieta wstępna: 30 marca – 19 kwietnia 2020 r.,
- Elektroniczny formularz opinii: 23 czerwca – 14 lipca 2020 r. (I tura), 10 sierpnia – 31 sierpnia 2020 r. (II tura),
- Spotkanie z mieszkańcami: 31 sierpnia 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:

- 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,
- udostępniony dwukrotnie formularz opinii zamieszczony na platformie internetowej Idea Kielce (dostępnej pod adresem <https://idea.kielce.eu/>) w zakładce Konsultacje społeczne,
- spotkanie z mieszkańcami.

Ze względu na pandemię koronawirusa COVID-19 formy konsultacji wymienione w tiret pierwszy i drugi 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 I tury 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.

Podczas trwania II tury konsultacji wpłynęły 3 uwagi do dokumentu, z czego:

- 1 została uwzględniona częściowo,
- 1 nie została uwzględniona,
- 1 miała charakter opinii.

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

Podczas spotkania z mieszkańcami nie wpłynęły uwagi do dokumentu.

Zestawienie uwag zgłoszonych w czasie trwania konsultacji

Lp.	Odwołanie		Treść uwagi/wniosku	Rozstrzygnięcie
	Rozdział/ podrozdział	Strona		
Uwagi przekazane przez mieszkańców				
1.	3.2.3.	61	<p>Pragnę zauważyć iż nie tylko pojazdy elektryczne typu plug-in czy też różnego typu napędy hybrydowe mają potencjał w minimalizacji emisji toksycznych gazów tu dzież obniżenia kosztów transportu. W przeszłości z powodzeniem był realizowany znacznie bardziej ambitny projekt obecnie nieco już zapomniany (nie wynika to z wad technologii lecz czynników politycznych) choć przy obecnym stanie technologii możliwy do wdrożenia przy stosunkowo niskich nakładach. Mowa tu o autobusach napędzanych za pomocą bezwładnika - wykorzystanie energii kinetycznej wirującej masy do napędu autobusu. Nie będę tu przytaczał szczegółów technicznych gdyż ta technologia nie jest nowością ale jak napisałem wcześniej posiada olbrzymi potencjał rozwojowy - ja sam mogę podać tu wiele konkretnych przykładów znacznego jej unowocześnienia. Należy bezwzględnie zauważyć iż topografia miasta Kielc jest wyśmienita do realizacji tego typu projektu znacznie tańszego niż linia tramwajowa czy autobusy napędzane wodorem tu dzież autobusy całkowicie elektryczne - koszt modernizacji typowego autobusu do technologii żyroskopowej wg moich wstępnych kalkulacji stanowi niewielką część kwoty zakupu autobusu elektrycznego, czy CNG. Kielce jak wspominałem posiadają bardzo fajną topografie - liczne wzniesienia - co stwarza znakomite warunki do zastosowania napędu hybrydowego z pełną zdolnością rekuperacji energii tj. wykorzystania praktycznie w 100% ukształtowania terenu do napędu autobusów a takie możliwości posiada napęd kinetyczny odpowiednio zmodyfikowany - dalsze zwiększenie zasięgu względem konstrukcji już istniejących. Drugi argument bardzo mocno przemawiający za technologią kinetyczną czy też żyroskopową to niewielkie odległości pokonywane między przystankami w samym mieście - częste zatrzymywanie się. Jednym z mocniejszych argumentów jest to iż modernizacja infrastruktury dla tego typu pojazdów wg mojej oceny też nie stanowi gigantycznych kosztów gdyż praktycznie każdy przystanek w mieści jest zasilany prądem elektrycznym a tu tkwi jeden z tajników tej technologii. Jeśli ktoś z Państwa jest zainteresowany tym tematem w sposób realny to zapraszam do współpracy-myślę że Kielce mogą być bardzo</p>	<p><u>Uwaga ma charakter opinii</u></p>

Lp.	Odwołanie		Treść uwagi/wniosku	Rozstrzygnięcie
	Rozdział/ podrozdział	Strona		
			nowoczesnym i w pełnym tego słowa znaczeniu prekursorskim miastem a nowe technologie takie jak powyżej przedstawiłem mogą być jego wizytówką	
2.	6.1.5.	132-134	Planowane stacje ładowania aut... Uwagi: 1) za mała liczba punktów na południu Miasta (3 punkty- 2 Barwinek i 1 Skalista), a dotyczy to wielu dużych osiedli z zabudową wielorodzinną, przychodniami, placówkami oświatowymi, marketami... - os. Barwinek, Baranówek, okolice Psich Górek, jak również zupełnie zapomnianych osiedli Pod Telegrafem, Podhale, Ostra Górka(a to również jeszcze Kielce i nie ma tam jedynie domków jednorodzinnych) 2) zbyt gęste zagęszczenie stacji w ścisłym centrum (Staszica, Zamkowa, Czerwonego Krzyża), gdzie brak zwykłych miejsc do parkowania, nie ma tam też zabudowy wielorodzinnej(stacje mają przecież zachęcać mieszk. osiedli do zakupu aut elektr.), wielkich galerii, przychodni...	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Lokalizacja stacji ładowania wynika z przyjętego Uchwałą Nr XXX/589/2020 Rady Miasta Kielce „Planu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania na terenie miasta Kielce”
Uwagi przekazane przez podmioty publiczne				
3.	Cały dokument	Cały dokument	<p>Ustanawianie „Smart City” jako celu przedmiotowej Strategii nie jest właściwe (Cel strategiczny E).</p> <p>Przedmiotowa Strategia powinna stanowić uzupełnienie Strategii Rozwoju Miasta Kielce do roku 2030. Ponieważ nawiązuje do idei Smart City wpisując „Smart City” jako cel strategiczny warto przytoczyć definicję co przez to pojęcie należy rozumieć. Jest kilka istotnych definicji Smart City. Miasto Kielce w dokumentach związanych z projektem budowy Ramowej Strategii Kielce Smart City 2030+ w oparciu o wspólną wizję innowacyjnego rozwoju Kielc dla podnoszenia jakości życia w naszym mieście przyjęło jedną z definicji tego pojęcia. W „Raportcie Zrównoważonego Rozwoju Miasta, Kielce 2017” opublikowanego pod adresem: https://idea.kielce.eu/smartcity/smart-city_droga.html i dalszych dokumentach podano następującą definicję:</p> <p>Zrównoważone miasto inteligentne to innowacyjne miasto, które wykorzystuje dorobek nauki, w tym technologie informacyjno – komunikacyjne (ICT) oraz inne metody w celu poprawy jakości życia mieszkańców, zwiększenia efektywności zarządzania i świadczenia usług oraz wzrostu konkurencyjności, przy jednoczesnej koncentracji na potrzebach obecnych i przyszłych pokoleń, przy poszanowaniu ekonomicznych, społecznych i środowiskowych wysoko cenionych wartości.</p> <p>Obecnie istnieją już normy międzynarodowe odnoszące się do metodyki opracowania strategii rozwoju miast inteligentnych: normy ISO 37101 , ISO 37104, ISO 37106 (oraz bardziej szczegółowo się odnoszące do ich monitorowania normy ISO 37120, ISO 37122) definiujące to podejście do planowania strategicznego rozwoju miast.</p> <p>I tak, termin „inteligencja” zdefiniowany jest w ISO 37101:2016 jako jakość przyczyniania się do zrównoważonego rozwoju i odporności, poprzez oparte na solidnych podstawach podejmowanie decyzji oraz przyjęcie długoterminowej i krótkoterminowej perspektywy w ich</p>	<p><u>Uwagi częściowo uwzględnione</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wszystkie cele sformułowane w Strategii są mierzalne w sposób ilościowy. W rozdziale 6.15. omówionych zostało 30 wskaźników pozwalających sprawdzać wdrażanie Strategii elektromobilności w warunkach rzeczywistych, z uwzględnieniem informacji o pożądanych zmianach wartości tychże mierników (wzrost lub spadek) oraz jednostkach je monitorujących. 2. Przedmiotem Strategii elektromobilności nie jest badanie potrzeb przewozowych, potoków i więzby ruchu pasażerskiego. Tym zagadnieniom poświęcone są inne dokumenty. 3. Potrzeba wdrożenia Strategii w sposób syntetyczny została omówiona we wstępie do przedmiotowego dokumentu.

Lp.	Odwołanie		Treść uwagi/wniosku	Rozstrzygnięcie
	Rozdział/ podrozdział	Strona		
			<p>planowaniu. Inteligencja miasta jest osadzona w procesie zrównoważonego rozwoju, tj. zrównoważony rozwój jest procesem nadrzędnym, a inteligencja jest cechą charakterystyczną. Oznacza to całościowe podejście, w tym dobre zarządzanie i odpowiednią organizację, procesy i zachowania oraz odpowiednie innowacyjne wykorzystanie technik, technologii i zasobów naturalnych.</p> <p>Cele Strategii powinny być mierzalne i odnosić się do poprawy obszarów tematycznych zadań Miasta mających wpływ na mobilność mieszkańców, poprawę usług związanych z transportem (także przy pomocy nowoczesnych i innowacyjnych technologii), w tym z transportem publicznym z jednoczesną poprawą jego wpływu na środowisko (np. wdrażanie transportu zeroemisyjnego, transportu rowerowego itp.) i efektywnością energetyczną powiązaną z wpływem na stan powietrza, a także poprawę odporności miasta na zmiany klimatu. Generalnie chodzi o konkretne zmniejszanie negatywnego oddziaływania transportu na ludzi, zdrowie i środowisko.</p> <p>Sformułowanie celów w projekcie dokumentu powoduje wątpliwości w zakresie możliwości prawidłowego monitorowania przyszłej „Strategii Elektromobilności i infrastruktury paliw alternatywnych na terenie Miasta Kielce (z uwzględnieniem Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego)”, w sposób pozwalający oceniać efektywność podejmowanych działań (decydujący jest odpowiedni wybór mierników).</p> <p>Ponadto brak w przedstawionym projekcie dokumentu odrębnego rozdziału poświęconego mobilności mieszkańców miasta i KOF (to obszar tematyczny szerszy niż pojęcie transportu), stąd wrażenie niewystarczającego kierowania się ich potrzebami w planowaniu przyszłości. Brak streszczenia dokumentu, z przedstawieniem Strategii i potrzeb jej realizacji w prosty sposób, zrozumiały dla każdego mieszkańca.</p> <p>Jak wskazano w dokumencie (na podstawie przeprowadzonej ankiety internetowej - niestety brak publikacji jej wyników w portalu Idea Kielce) mieszkańcy Kielca i KOF wybierają samochód indywidualny do większości podróży dom - praca- dom (dom-szkoła-dom). Brakuje w dokumencie zbadania sytuacji (choćby przez ankietyzację) i przedstawienia największych celów tych podróży (np. najwięksi pracodawcy). To mogłyby być podmioty i środowiska podatne na stopniowe zmiany w zwyczajach transportowych mieszkańców Kielca i KOF</p>	