

**SPRAWOZDANIE Z PRZEPROWADZENIA KONSULTACJI SPOŁECZNYCH**  
**projektu Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta i Gminy Piwniczna-Zdrój**

Sporządzony w dniu 24.03.2020 r. na okoliczność przeprowadzenia konsultacji społecznych, dotyczących projektu pn. „Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta i Gminy Piwniczna-Zdrój”.

Konsultacje zostały przeprowadzone na zasadach określonych w dziale III w rozdziałach 1 i 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. 2020, poz. 283).

Ogłoszenie o przeprowadzeniu konsultacji społecznych zostało udostępnione na stronie internetowej: <http://www.piwniczna.pl/strategia-rozwoju-elektromobilnosci-dla-miasta-i-gminy-piwnic-ii.html>

Konsultacje społeczne odbyły się w terminie od dnia 3 marca 2020 do 23 marca 2020 r., w ramach których uwagi i wnioski dotyczące projektu dokumentu pn. „Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta i Gminy Piwniczna-Zdrój”, wnoszone mogły być w następujących formach:

- drogą elektroniczną bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym na adres email: [gmina@piwniczna.pl](mailto:gmina@piwniczna.pl);
- osobiście lub pocztą w formie pisemnej na adres korespondencyjny Urzędu Miasta w Piwnicznej Zdroju, ul. Rynek 20, 33-350 Piwniczna Zdrój.

W czasie trwania konsultacji wpłynęło dziewięć uwaga, w związku z którymi zamieszczono wyjaśnienia lub zmiany w dokumencie opisane w formie tabelarycznej poniżej.

Numer uwagi	Treść uwagi	Odpowiedź/sposób uwzględnienia w dokumencie
1.	Czy przy lokalizacji na ul. Węgierskiej i ul. Nadbrzeżnej wzięto pod uwagę możliwość przrzucenia kosztów instalacji na lokale komercyjne (Biedronka/Pepco/Tesco) znajdujące się w okolicy?	Wskazując na liście potencjalnych lokalizacji ul. Węgierską kierowano się właśnie obecnością w tym miejscu obiektów komercyjnych. Dokument jako opracowanie strategiczne nieumocowane w przepisach ustawowych, nie może być dla podmiotów niezależnych od Urzędu Miasta źródłem żadnych obowiązków stąd do dokumentu możliwe było dodanie jedynie zapisu (rozdział 6.1.2): <i>We wskazanych lokalizacjach, dążyć należy to realizacji tych inwestycji przez inwestorów prywatnych – w szczególności dla obiektów handlu, hoteli, ośrodków wypoczynkowych może być to dodatkowy czynnik przyciągający klientów do tych placówek.</i> Oraz rozszerzenie opisu lokalizacji: <i>ul. Nadbrzeżna – komisariat policji / Biedronka/ Stacja paliw Moya ul. Węgierska (PEPCO-TESCO)</i>
2.	Czy lokalizacja SP nr. 1 mogłaby być zastąpiona lokalizacją przy ośrodku Limba i skomercjalizowaniu tej lokalizacji.	Podobnie jak do uwagi 1 – dokument nie może narzucać prywatnym podmiotom konieczności budowy stacji ładowania, stąd poszerzony jedynie zapis lokalizacji: <i>ul. Krynicka - SP nr. 1 / Klub Sportowy / Sanatorium Uzdrowiskowe Limba</i>

Numer uwagi	Treść uwagi	Odpowiedź/sposób uwzględnienia w dokumencie
3.	Czy wzięto pod uwagę wszystkie dodatkowe komercyjne obecne i planowane w przyszłości stacje ładowania? Jeśli tak to jakie ośrodki i pensjonaty w przyszłości zamierzają otworzyć na swoich obiektach stacje ładowania? Czy nie będzie ich wystarczająco?	Mapa działających stacji ładowania dostępna jest pod adresem internetowym: <a href="https://www.plugshare.com">https://www.plugshare.com</a> Nie przeprowadzono natomiast rozeznania odnośnie przyszłych planowanych stacjach ładowania. Wykazane w Strategii lokalizacje odnoszą się do tzw. ogólnodostępnych punktów ładowania zlokalizowanych na publicznie dostępnych parkingach czy przy obiektach samorządowych. Stacje ładowania zlokalizowane przy hotelach czy obiektach wypoczynkowych zazwyczaj mają charakter dedykowany wyłącznie gościom tych placówek. Dzieje się tak bądź z powodów problemów z rozliczeniem (nie każda stacja ładowania jest wyposażona w moduł płatności), bądź z powodów technicznych, gdyż są to stacje niskiej mocy przeznaczone do ładowania trwającego nocą, przez kilka godzin. Stacje ładowania w obiektach noclegowych są więc istotnym uzupełnieniem infrastruktury ładowania, natomiast nie dają gwarancji powszechnej dostępności i nie rozwiązują problemów osób, które z placówek noclegowych nie korzystają, stąd nie opisywano ich szerzej w dokumencie.
4.	System informacji pasażerskiej informujący pasażerów komunikacji miejskiej o czasie odjazdu autobusów jest niezmiernie ważny, ale czy poza tablicami elektronicznymi uwzględniono dodatkowo możliwość informacji przy pomocy gminnej Appki, która z domu informowałaby o przybliżonym czasie odjazdu autobusu z lokalnego przystanku?	Uwzględniono połączenie systemu tablic informacji pasażerskiej z systemem aplikacji mobilnej. Jak pokazują również praktyki innych miast, istnieją na rynku gotowe rozwiązania informatyczne (np. <a href="http://zamosc.kiedyprzyjedzie.pl/#/">http://zamosc.kiedyprzyjedzie.pl/#/</a> ), które nie wymagają pisania aplikacji od podstaw, co obniża koszty ich implementacji. Największym wyzwaniem związanym z wdrożeniem zadania będzie współpraca z prywatnymi przewoźnikami, którzy dla pełnej funkcjonalności systemu musieliby w swoich pojazdach zamontować nadajniki GPS podające ich aktualną pozycję.
5.	Uzupełnieniem infrastruktury SMART CITY stanowić może mała architektura miejska, a więc ławki i stoliki z systemem fotowoltaicznym wyposażone w gniazda szybkiego ładowania USB – Tutaj moja osobista uwaga: kiedy planowałam złożenie wniosku do budżetu obywatelskiego o postawienie takiej ławki producenci zwracali uwagę, że ze względu na klimat taki obiekt musi być na stałe podłączony do sieci, gdyż nie będzie działał (ładował telefonów) przez cały rok, cena jednej ławki (czyli nie stolika plus dwie ławki) wyniosła powyżej 16 tys., plus koszty instalacji i utrzymania. Dodatkowo osobiście widziałam ławkę w Bolesławcu, która w lecie	Koszty małej infrastruktury zasilanej fotowoltaiczne istotnie są bardzo zróżnicowane – wiele zależy od zastosowanej technologii (np. możliwość ładowania indukcyjnego), a także samego projektu ławki, czy stolika (modny nowoczesny design wpływa na wzrost ceny), w strategii oparto się o informację cenową firmy Grandsol Sp. z o.o. z Korzennej, która oferuje podstawowy zestaw parkowy za kwotę ok. 12-13 tys. zł plus montaż. Stąd przyjęta cena 16 tys. zł. Wydaje się jednak, że przyłączenie małej architektury do sieci jest rozwiązaniem nie do końca zgodnym z ideą tego produktu. Faktem jest, że z uwagi na warunki słoneczne, ładowanie paneli ma charakter sezonowy, odbywający się praktycznie od marca – września/października, natomiast jeżeli by przyjrzeć się kiedy spędza się czas – potocznie mówiąc – na ławce w parku to też w zdecydowanej mierze są to miesiące letnie. Kwota założona w strategii nie obejmuje kosztów ubezpieczenia i eksploatacji. Jeżeli uszkodzenia urządzeń nastąpią w skutek wad fabrycznych, będą one objęte rękojmią – gwarancją producenta. Natomiast jeżeli będą to skutki wandalizmu konieczne będzie poniesienie nakładów odtworzeniowych.

Numer uwagi	Treść uwagi	Odpowiedź/sposób uwzględnienia w dokumencie
	miała pęknięcia czyli taki obiekt powinien być dodatkowo ubezpieczony, czy cena w strategii to cena zestawu, czy elementu i czy zawiera koszty ubezpieczenia i koszty utrzymania i postawienia?	
6.	Koszt tej inwestycji 800 000zł. Szacunkowy efekt ekologiczny 30 MgCO <sub>2</sub> , czy możliwe jest szczegółowa informacja w jaki sposób policzono koszty i efekt ekologiczny	<p>Na etapie opracowania strategicznego wszystkie założenia dot. kosztów i efektów mają charakter uproszczony – bez opracowania Programu Funkcjonalno – Użytkowego, czy dokumentacji technicznej, nie sposób precyzyjnie określić dokładnych wartości zadań. Zwłaszcza, że dokument odnosi się do inwestycji, które mogą być prowadzone nawet za kilka lat.</p> <p>Obliczenia oparto na następujących założeniach. Wskaźnik efektu ekologicznego liczony jest zgodnie ze wskaźnikami Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami (KOBiZE) (<a href="https://www.kobize.pl/uploads/materialy/materialy_do_pobrania/wskazniki_emisyjnosci/Wskazniki_emisyjnosci_grudzien_2019.pdf">https://www.kobize.pl/uploads/materialy/materialy_do_pobrania/wskazniki_emisyjnosci/Wskazniki_emisyjnosci_grudzien_2019.pdf</a>), zgodnie z którymi 1 MWh energii elektrycznej pobrana z sieci odpowiada emisji 0,792 MgCO<sub>2</sub>. Przyjmuje się zatem (choć oczywiście jest to pewne założenie teoretyczne, to uznawane jest za poprawne chociażby w projektach unijnych przy liczeniu ich efektu ekologicznego), że każda wyprodukowana MWh energii elektrycznej w instalacji źródła odnawialnego to ograniczenie emisji o tą samą wartość. Instalacja paneli fotowoltaicznych na przystanku autobusowym pozwoli wyprodukować rocznie ok. 1,5 MWh energii elektrycznej, a zatem dla osiągnięcia zakładanych rezultatów konieczny jest montaż 25 przystanków autonomicznych. Koszt na jeden przystanek przyjęto w kwocie 32 000,00 zł.</p>
7.	Zadanie IV – Budowa systemu dróg rowerowych – strona 71 – jakie konkretnie cele będą realizowane w kwocie 2 500 000?	<p>Jak pokazują czy to wyniki przetargów na budowę dróg rowerowych, czy założenia kosztowe, które czynią największe miasta w ramach budżetów obywatelskich, koszty inwestycyjne są ogromnie zróżnicowane i zaczynają się od 300-400 tys. zł za 1 km ścieżki, aż powyżej 1 mln zł. Na potrzeby opracowania przyjęto koszt 500 tys. zł za 1 km drogi rowerowej, co przy budżecie wynoszącym 2,5 mln zł, pozwoli na budowę ok. 5 km dróg rowerowych. Zadanie nie precyzuje na jakich odcinkach miałyby być wytyczone drogi rowerowe – będzie to uzależnione od tego jakie zadania będą wspierane w najbliższej perspektywie budżetowej Unii Europejskiej – choć zadanie zakłada, że przede wszystkim miałyby być to odcinki pozwalające mieszkańcom bezpieczne poruszanie się między poszczególnymi miejscowościami w obrębie gminy, to nie ma przeszkód aby realizować też w ramach tego zadania cele typowo turystyczne (np. wyznaczania tras rekreacyjnych) (źródła informacji o potencjalnych kosztach można znaleźć np.: <a href="https://pomorska.pl/koszt-sciezek-rowerowych-w-powiecie-chelminskim-to-ciezki-orzech-do-zgryzienia/ar/c1-14541277">https://pomorska.pl/koszt-sciezek-rowerowych-w-powiecie-chelminskim-to-ciezki-orzech-do-zgryzienia/ar/c1-14541277</a> <a href="https://budzet.um.poznan.pl/pbo2017/przykladowe-koszty/">https://budzet.um.poznan.pl/pbo2017/przykladowe-koszty/</a> <a href="http://www.gorzow.pl/system/obj/10630_Cennik_miejski_BO_2019.pdf">http://www.gorzow.pl/system/obj/10630_Cennik_miejski_BO_2019.pdf</a>)</p>
8.	Zadanie V. Utworzenie sieci	Uzupełniono opis zadania o wariant wypożyczania rowerów

Numer uwagi	Treść uwagi	Odpowiedź/sposób uwzględnienia w dokumencie
	<p>publicznych wypożyczalni rowerów miejskich – strona 72</p> <p>- Czy nie lepiej się wypożyczalni rowerów dedykować komercyjnym ośrodkom, a 500 000 zł wydać w formie bezpośrednich dofinansowań dla mieszkańców do rowerów elektrycznych?</p> <p>- W jaki sposób będzie działać ta wypożyczalnia? Czy mam z Łomnicy dojechać do Piwnicznej samochodem i tam wypożyczyć rower, aby jeździć po rynku?</p> <p>- Czy mogę rower wypożyczyć na dwa miesiące i dojeżdżać nim z Łomnicy z góry do stacji kolejowej, a następnie do Nowego Sącza do pracy?</p> <p>- Czy rowerem mam jeździć po górach dla rekreacji jak turyści – to jest jednak cel komercyjny i czy nie powinien być głównie finansowany przez branżę turystyczną?</p> <p>- Czy nie zafundować mieszkańcom gratisowego serwisu rowerowego zamiast tej wypożyczalni?</p>	<p>elektrycznych. Warto jednak zwrócić na trudność w praktycznej realizacji tego zadania. O ile w przypadku praktykowanej przez wiele gmin, dopłacie do wymiany kotłów czy montażu instalacji fotowoltaicznych, przedmiot inwestycji faktycznie służyć będzie w miejscu jego montażu ponieważ jest z nim związany o tyle rower jest przedmiotem całkowicie niezależnym. Można sobie teoretycznie wyobrazić sytuację, w której mieszkaniec Piwnicznej-Zdroju kupuje rower z dopłatą ze strony gminy, po czym daje go w prezencie na komunię chrześniakowi z Nowego Sącza (proszę wybaczyć przykład bardzo stereotypowy, ale wydaje się, że dobrze obrazuje zagrożenia). Może dojść do sytuacji zatem w której z kilkuset zakupionych rowerów tylko część będzie uczciwie wykorzystana. Nie chodzi tu oczywiście o to aby deprecjonować sam pomysł – ponieważ został on wprowadzony do strategii. Ale wskazać na wyzwania prawne i organizacyjne z nim związane. Nie można przecież śledzić czujnikiem GPS każdego roweru, jakie pokonuje trasy i gdzie faktycznie się znajduje – byłaby to bowiem istotna ingerencja w prywatność mieszkańców. Środki na realizację tego zadania mogłyby pochodzić z Funduszu Transportu Niskoemisyjnego, który prawdopodobnie wspierać będzie zakup rowerów i skuterów elektrycznych, choć informacja ta będzie pewna dopiero kiedy ruszą faktyczne nabory wniosków o dofinansowanie. Jeżeli chodzi o kwestię wypożyczalni, to najbardziej optymalnym rozwiązaniem jest utworzenie rozproszonych i samoobsługowych stacji wypożyczania rowerów (obsługa i rozliczenie następowaloby poprzez aplikację w telefonie komórkowym), która umożliwi dojazd właśnie z Łomnicy do Piwnicznej i z powrotem wypożyczonym rowerem. Rozliczanie takiej trasy odbywałoby się wedle faktycznie wykorzystanego czasu (najczęściej 1 godzina wypożyczenia jest bezpłatna lub kosztuje ok. 4 zł). W przypadku dojazdów poza obszar gminy jest w takich sytuacjach możliwe, natomiast zwrot roweru do stacji wypożyczania musiałoby nastąpić faktycznie na terenie gminy gdzie rower został wypożyczony.</p> <p>Ufundowanie mieszkańcom gratisowego serwisu rowerowego (w dużych miastach zaczynają funkcjonować załączki takiej instytucji w formie opłacanych przez miasto „złotych rączek” wykonujących drobne naprawy w domach seniorów <a href="https://www.mops.katowice.pl/node/2984">https://www.mops.katowice.pl/node/2984</a>) natomiast nie wydaje się na ten moment aby było możliwe pozyskanie środków zewnętrznych na ten cel, stąd zadania do dokumentu nie dopisano.</p>
9.	<p>Jest w raporcie wiele pięknych idei, jak: Zadanie IX Montaż odnawialnych źródeł energii na budynkach publicznych czy poprawa efektywności energetycznej infrastruktury miejskiej. Jednak brakuje mi bardziej konkretnych celów jak zadanie IX – ile kW przewiduje gmina zrealizować, efektywność energetyczna – o ile się</p>	<p>W rozdziale 6.1.4 znajduje się tabela budynków na których możliwe będzie zlokalizowanie instalacji fotowoltaicznych. W zadaniu nie wpisano szczegółowych danych o poszczególnych instalacjach, ponieważ wymagałoby to sporządzenia ich dokumentacji projektowej. Nie ma też pewności w jakim kształcie funkcjonować będą dofinansowania z funduszy unijnych w najbliższej perspektywie budżetowej. Czy wsparcie będzie udzielane priorytetowo – dla budynków administracji, oświatowy, czy dla placówek kultury. Stąd tak ogólny opis zadania aby nie ograniczać możliwości ubiegania się o środki zewnętrzne. Pod względem stopnia poprawy efektywności planowane instalacje założono</p>

Numer uwagi	Treść uwagi	Odpowiedź/sposób uwzględnienia w dokumencie
	podniesie?	średnio na moc 20 kW. Łącznie więc dla 27 budynków daje to moc 540 kW. Cena jednego kW instalacji to ok 5 500 zł, stąd założony koszt 3 mln zł.