

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH AKTUALIZACJI ANALIZY KOSZTÓW I KORZYŚCI ZWIĄZANYCH Z WYKORZYSTANIEM AUTOBUSÓW ZEROEMISYJNYCH

dla:

GMINY WAŁBRZYCH

Data publikacji: 11.05.2021 r.

Spis treści

Przedmiot i cel konsultacji	3
Przebieg konsultacji.....	4
Wyniki konsultacji społecznych	5
Załącznik nr 1 Ogłoszenie z dnia 8 kwietnia 2021 r. w sprawie podania do publicznej wiadomości projektu dokumentu pt. „Aktualizacja analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystywaniem autobusów zeroemisyjnych”.....	6
Załącznik nr 2 Zestawienie uwag otrzymanych do dokumentu w ramach konsultacji społecznych.	7

Przedmiot i cel konsultacji

Na podstawie art. 39 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2021 poz. 247), oraz w zw. z art. 37 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. 2021 poz. 110), przeprowadzono konsultacje społeczne, których przedmiotem był projekt dokumentu pn. „Aktualizacja Analizy Kosztów i Korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych dla Gminy Wałbrzych”.

Pierwsza Analiza Kosztów i Korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w Wałbrzychu autobusów zeroemisyjnych została przygotowana w grudniu 2018 r. W aktualizowanym opracowaniu, analizie poddano tabor autobusowy, którym obecnie dysponuje spółka komunikacyjna obsługująca transport publiczny w Wałbrzychu oraz aspekty logistyki miejskiej Wałbrzycha. Przedstawiono możliwe kierunki rozwoju floty autobusowej w latach 2021 – 2035 zakładające wymianę aktualnie użytkowanych pojazdów na pojazdy zeroemisyjne bądź niskoemisyjne. Dla proponowanych założeń przeprowadzono analizę finansowo – ekonomiczną oraz analizę społeczno – ekonomiczną.

Mieszkańcy mogli zapoznać się z projektem dokumentu na stronie internetowej Miasta. Celem konsultacji było poznanie opinii mieszkańców gminy Wałbrzych oraz wspólne wypracowanie rozwiązań, które w najlepszy sposób spełniałyby ich oczekiwania wobec kierunków rozwoju floty autobusowej w latach 2021 – 2035.

Przebieg konsultacji

Konsultacje społeczne dotyczące projektu dokumentu pn. „Aktualizacja Analizy Kosztów i Korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych dla Gminy Wałbrzych” trwały od 08.04.2021 r. do 29.04.2020 r.

Projekt dokumentu został udostępniony do publicznej wiadomości w formie elektronicznej za pośrednictwem:

- Biuletynu Informacji Publicznej na stronie internetowej: <http://bip.um.walbrzych.pl/>,
- Biuletynu Informacji Publicznej Zarządu Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu na stronie internetowej: <http://bip.zdkium.walbrzych.pl/public/>.

W trakcie konsultacji mieszkańcy mogli złożyć swoje uwagi i wnioski w formie pisemnej bezpośrednio w siedzibie Zarządu Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu lub drogą pocztową na adres ww. siedziby oraz za pomocą środków komunikacji elektronicznej na następujący adres e-mail: sekretariat@zdkium.walbrzych.pl.

Wyniki konsultacji społecznych

Uwagi do projektu dokumentu pn. „Aktualizacja Analizy Kosztów i Korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych dla Gminy Wałbrzych”, które wpłynęły w czasie całego czasu trwania konsultacji zestawiono w poniższej tabeli wraz z podaniem informacji, czy dana uwaga została uwzględniona.

Załącznik nr 1 Ogłoszenie z dnia 8 kwietnia 2021 r. w sprawie podania do publicznej wiadomości projektu dokumentu pt. „Aktualizacja analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystywaniem autobusów zeroemisyjnych”.

Załącznik nr 2 Zestawienie uwag otrzymanych do dokumentu w ramach konsultacji społecznych.

Tabela 1 Zestawienie otrzymanych uwag od mieszkańców w czasie konsultacji społecznych.

Lp.	Data wpłynięcia	Treść uwagi	Rozstrzygnięcie	Odpowiedź na uwagę
1.	29.04.2021 r.	Na stronie 46 wkrał się błąd – ustawowy wymóg ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych posiadania 5% autobusów zeroemisyjnych we flocie komunikacji miejskiej obowiązuje od 01.01.2021 r., toteż jego spełnienie powinno było nastąpić od 31.12.2020., a nie 31.12.2021 r.	Uwzględniono	Poprawiono w tekście na stronie 46.
2.	29.04.2021 r.	Błędny wniosek wskazujący na wiadukty, przez które autobusy elektryczne mogą jeździć tylko na linii 11. Kluczowy wiadukt na Wrocławskiej przy Piotrkowskiego ma ograniczenie 3,6 metra, a wysokość autobusu z wbudowanym pantografem wynosi 3,3 metra, a przystosowanego do ładowania opp-charge do 3,3 metra.	Uwzględniono	Poprawiono w tekście na stronie 51.

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH AKTUALIZACJI ANALIZY KOSZTÓW I KORZYŚCI ZWIĄZANYCH Z WYKORZYSTANIEM AUTOBUSÓW ZEROEMISYJNYCH

3.	29.04.2021 r.	<p>Wskaźnik WCP nie znajdziemy w żadnej literaturze, nie bazują na nim także praktycy z producentami taboru włącznie. Bazowanie na tym wskaźniku może prowadzić do absurdu wniosku, że im więcej zatrzymań, tym mniejsze zużycie energii. Zastanawiam się, czy idąc tym tropem możliwe jest wygenerowanie praktycznie zerowego zużycia przy bardzo częstych zatrzymaniach... Rekuperacja nie pozwala na odzyskanie całości energii A w tym wskaźniku całkowicie pomija się kwestię zużycia energii niezbędnej do napędzania pojazdu po ruszeniu z przystanku. Autobusy zeroemisyjne zaleca się kierować na linie z niskimi prędkościami komunikacyjnymi, gdyż na takich liniach – spalanie ON autobusów spalinowych jest najwyższe i pozwala osiągnąć największy efekt ekologiczny po wymianie taboru na zeroemisyjny.</p>	Uwzględniono częściowo	<p>1. Zastosowany wskaźnik WCP jest autorskim wskaźnikiem Wykonawcy, który zawiera parametry trasy autobusowej i odnosi je do możliwości, jakie oferują autobusy elektryczne. Ustawodawca w żadnym dokumencie, obowiązującym na dzień sporządzenia niniejszej „Aktualizacji Analizy Kosztów i Korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych dla Gminy Wałbrzych” nie uregulował metodyki i wskaźników do typowania tras. Intencją zastosowania wskaźnika jest podkreślenie w jakich warunkach rekuperacja jest możliwa do osiągnięcia przy technologicznych i infrastrukturalnych ograniczeniach. Wskaźnik WCP służy do porównania tras autobusowych w mieście i w naszej opinii umożliwia ustawienie ich w sekwencji pierwszeństwa do wyboru trasy w kontekście dedykowania autobusów zasilanych różnymi paliwami.</p> <p>Pomaga on Operatorowi Linii w podjęciu wstępnej decyzji lub szacowaniu najbardziej korzystnych linii do całkowitej lub częściowej elektryfikacji, ale nie jest jedynym wyznacznikiem. Rolą AKK jest wspieranie decyzji zarządczych w zakresie elektryfikacji linii autobusowych. Jednak zaleca się, aby przed końcowym podejmowaniem decyzji rozważyć szereg dodatkowych czynników takich jak np. punktualność, zmienność rozkładu jazdy, częstość zatrzymań, liczbę „trudnych kilometrów” na liniach, model ładowania pojazdów realizujących pracę</p>
----	---------------	--	------------------------	--

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH AKTUALIZACJI ANALIZY KOSZTÓW I KORZYŚCI ZWIĄZANYCH Z WYKORZYSTANIEM AUTOBUSÓW ZEROEMISYJNYCH

				<p>przewozową (na pętlach lub/i zajezdniach). Takie analizy szczegółowe winny zostać wykonane na etapie studium wykonalności projektów w zakresie elektryfikacji floty i budowy infrastruktury do ładowania/tankowania pojazdów.</p> <p>2. Dodano w analizie czynnik uwzględniający wartości prędkości handlowych każdej linii jako dodatkowy wskaźnik. W większości linii wyznaczone przez te oba wskaźniki pokrywają się, co dodatkowo potwierdza zasadność zastosowania wskaźnika WCP (jeden wyjątek stanowi linia 11).</p> <p>Poprawiono w tekście na stronie od 50 do 51.</p>
4.	29.04.2021 r.	Książański Park Krajobrazowy w zasadzie eliminuje budowę infrastruktury wyłącznie na jednym krańcu linii 8.	Nie uwzględniono	Uwaga bezzasadna. Intencją Wykonawcy było podkreślenie jakie czynniki zostały uwzględnione podczas typowania lokalizacji do budowy infrastruktury ładowania, a obecność obiektów chronionych jest niewątpliwie jednym z czynników, które wykluczają możliwość budowy punktów ładowania.

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH AKTUALIZACJI ANALIZY KOSZTÓW I KORZYŚCI ZWIĄZANYCH Z WYKORZYSTANIEM AUTOBUSÓW ZEROEMISYJNYCH

5.	29.04.2021 r.	<p>Nie określono realnej liczby autobusów elektrycznych w ruchu z uwzględnieniem konieczności wydłużonych przerw na doładowywanie autobusów z ładowarek pantografowych. Doświadczenie niemalże wszystkich użytkowników „elektryków” wskazują, że nie da się w stosunku 1:1 wymienić autobusów spalinowych na elektryczne, przez co w konsekwencji zakres rzeczowy i wartości projektów zakupu „elektryków” są istotnie wyższe – przydałaby się uproszczona analiza długości postojów wyrównawczych na pętlach.</p>	Nie uwzględniono	<p>Celem opracowania Analizy Kosztów i Korzyści jest wariantowe przedstawienie analizy porównawczej wymiany obecnego taboru na tabor niskoemisyjny, zgodnie z wymaganiami % udziałów zapisanych w Ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.</p> <p>Rolą AKK nie jest wskazanie, ile autobusów ma zostać wymienionych lub dopuszczonych do ruchu na wskazanych liniach lub też wskazanie czy linia ma podlegać całkowitej lub częściowej elektryfikacji. Tego typu decyzje należą do Operatora i winny zostać poprzedzone szczegółowymi analizami na poziomie studium wykonalności projektu elektryfikacji linii autobusowych. Wtedy też możliwe byłoby wskazanie zasadnej, wymaganej liczby autobusów do częściowej lub całkowitej elektryfikacji linii.</p>
6.	29.04.2021 r.	<p>Brakuje analizy profili 3D linii wałbrzyskiej komunikacji miejskiej. Profile pionowe linii wpływają ogólnie na zużycie energii/ON i nawet w przypadku „wodorowców” są one istotne, gdyż niezasadne będzie kierowanie takich autobusów do obsługi linii o zróżnicowanym nachyleniu, gdyż zużycie energii na takich trasach spowoduje wzrost kosztów eksploatacyjnych związanych z zakupem czystego wodoru.</p>	Nie uwzględniono	<p>W analizie porównawczej różnych technologii niskoemisyjnych w ramach kosztów eksploatacyjnych zostało uwzględnione odpowiednie zużycie wodoru. W związku z tym, że opracowanie nie przesądza na jakich liniach i w jakiej ilości/konfiguracji będą jeździć autobusy zero/niskoemisyjne analiza profili 3D nie wpłynęłaby w żaden sposób na wyniki omawianego opracowania.</p>

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH AKTUALIZACJI ANALIZY KOSZTÓW I KORZYŚCI ZWIĄZANYCH Z WYKORZYSTANIEM AUTOBUSÓW ZEROEMISYJNYCH

7.	29.04.2021 r.	<p>Na str. 95 czytamy: „Wytypowane linie komunikacji, na których autobusy zeroemisyjne (elektryczne lub wodorowe) będą wykazywać się największą efektywnością to linie: A, C, 2, 9, 11, 12 i 18. Przy uwzględnieniu możliwości instalacji stacji ładowania, w przypadku pojazdów elektrycznych wybór linii ogranicza się do linii nr 11.” Czy to są linie przewidziane do elektryfikacji? W dzień roboczy obsługuje te linie ok. 30 autobusów, więc przy wymogu minimum 17 autobusów zeroemisyjnych albo pakiet linii jest zbyt szeroki, albo zaplanowano większą niż jest to wymagane liczbę autobusów?</p>	Nie uwzględniono	<p>Uwaga bezzasadna. Zgodnie z zacytowanym fragmentem tekstu Analizy Kosztów i Korzyści wytypowane linie to propozycje tras, na których rekomenduje się zastosowanie pojazdów niskoemisyjnych ze względu na określone w opracowaniu czynniki.</p>
8.	29.04.2021 r.	<p>W tym opracowaniu nie wskazano liczby mieszkańców znajdujących się w pasie 250 metrów od osi tras linii objętych elektryfikacją, które są kluczowe do wyceny redukcji. W kalkulatorze CUPT oraz w innych opracowaniach koszty hałasu są podawane tylko dla obszarów miejskich (3000 os/km²), podmiejskich (700 os/km²) i wiejskich (300 os/km²), przez co nie można ich wprost przełożyć na efekty dla mieszkańców wzdłuż tras elektryfikowanych linii, gdyż przecież w takim pasie gęstość zaludnienia jest inna.</p>	Nie uwzględniono	<p>Wskaźniki kosztów efektów zewnętrznych emisji hałasu przyjęto na podstawie ogólnie przyjętej metodyki i tablic kosztów jednostkowych publikowanych przez CUPT (Centrum Unijnych Projektów Transportowych) – „Koszty jednostkowe hałasu w transporcie lądowym dla autobusu w terenie miejskim”. Przyjęcie dodatkowego wskaźnika nie wpłynęłoby w żaden sposób na zmianę proporcji pomiędzy wartościami uciążliwości związanych z emisją hałasu różnych technologii. Jednocześnie nie spowodowałoby to zmiany końcowych wyników omawianego opracowania.</p>