



**Raport końcowy
z konsultacji społecznych
projektu dokumentu
pn. Strategia Rozwoju
Elektromobilności
dla Gminy Miejskiej Kraków**

Spis treści

1.	Wprowadzenie	3
2.	Podstawa prawna	3
3.	Cel konsultacji społecznych	3
4.	Przedmiot konsultacji	4
5.	Formy konsultacji	4
6.	Uwagi i opinie zgłoszone w ramach konsultacji	5
7.	Podsumowanie	10

1. Wprowadzenie

W okresie od 7 do 29 stycznia 2021 r. prowadzone były konsultacje społeczne dotyczące projektu dokumentu pn. „Strategia rozwoju elektromobilności dla Gminy Miejskiej Kraków”.

Dokument realizowany jest dzięki programowi priorytetowemu „GEPARD II – transport niskoemisyjny. Część 2: Strategia rozwoju elektromobilności” prowadzonemu przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, w ramach którego Gmina Miejska Kraków uzyskała dofinansowanie na poziomie 100 proc. kosztów kwalifikowanych na opracowanie przedmiotowej dokumentacji.

Konsultacje prowadzone były przez Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa przy współpracy z Wydziałem Polityki Społecznej i Zdrowia.

Informacje na temat prowadzonych konsultacji zamieszczone zostały między innymi na:

- stronie internetowej www.obywatelski.krakow.pl;
- stronie internetowej www.krakow.pl;
- profilach społecznościowych krakow.pl, Miejskiego Centrum Dialogu oraz Zeroemisyjnego Krakowa (Zeroemisyjni);
- stronach Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Krakowa.

Konsultacje miały charakter powszechny, każdy zainteresowany Mieszkaniec mógł zgłosić uwagi do projektu dokumentu.

2. Podstawa prawna

Uchwała nr CXI/2904/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 września 2018 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Gminy Miejskiej Kraków oraz z Krakowską Radą Działalności Pożytku Publicznego lub organizacjami pozarządowymi i podmiotami, o których mowa w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie projektów aktów prawa miejscowego w dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji.

3. Cel konsultacji społecznych

Konsultacje społeczne projektu dokumentu pn. „Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Miejskiej Kraków” miały na celu poinformowanie mieszkańców Gminy Miejskiej Kraków oraz wszystkich zainteresowanych o przedmiotowym projekcie, a także zebranie opinii i propozycji dotyczących projektu zmierzających do uzyskania jak najszerszej społecznej akceptacji. Celem niniejszych konsultacji było również zapewnienie mieszkańcom, organizacjom i innym podmiotom uczestnictwa w procesie podejmowania rozstrzygnięć bezpośrednio wpływających na sposób i jakość ich życia.

4. Przedmiot konsultacji

Przedmiotem konsultacji był projekt dokumentu pn. „Strategia rozwoju elektromobilności dla Gminy Miejskiej Kraków”. Dokument ten będzie stanowił narzędzie jednostek samorządu terytorialnego w realizacji założonej polityki elektromobilności. Celem sporządzanego dokumentu jest poprawa jakości życia mieszkańców poprzez promocję pojazdów elektrycznych, dbanie o potrzeby osób niepełnosprawnych i rozwój Miasta dzięki nowoczesnym technologiom. Jest to również odpowiedź na potrzebę uporządkowania zasad rozwoju elektromobilności na terenie Gminy Miejskiej Kraków.

5. Formy konsultacji

Konsultacje społeczne projektu dokumentu pn. „Strategia rozwoju elektromobilności dla Gminy Miejskiej Kraków” prowadzone były w dniach 7 - 29 stycznia 2021 r. Dokument poddany konsultacjom wraz z formularzem konsultacyjnym dostępny był:

- w serwisie internetowym „Obywatelski Kraków” (www.obywatelski.krakow.pl);
- na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Krakowa (www.bip.krakow.pl);
- na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Krakowa, w zakładce Rozwój Miasta, Gospodarka Komunalna (<https://www.bip.krakow.pl/?mmi=9784>);

Uwagi do projektu dokumentu można było zgłaszać za pomocą formularza konsultacyjnego dostępnego na stronie „Obywatelski Kraków” oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Krakowa w nieprzekraczalnym terminie do dnia 29 stycznia 2021 r. poprzez:

- przesłanie w formie skanu / zdjęcia drogą elektroniczną na adres e-mail: gk.umk@um.krakow.pl;
- pocztą tradycyjną na adres: Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa, ul. Wielopole 17a, 31-072 Kraków;
- wrzucenie do pojemnika umieszczonego w pobliżu wejścia do jednej z 15 lokalizacji Urzędu Miasta Krakowa wskazanych na stronie www.bip.krakow.pl - formularz powinien być umieszczony w kopercie i podpisany: Wydział Gospodarki Komunalnej UMK - „Konsultacje - „Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Miejskiej Kraków”;
- przesłanie przez Elektroniczną Platformę Usług Administracji Publicznej (ePUAP) z dopiskiem „Konsultacje - „Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Miejskiej Kraków”.

W ramach prowadzonych konsultacji społecznych przeprowadzono dyżury telefoniczne ekspertów które odbyły się:

- w dniu 18 stycznia 2021 r., w godzinach 10:00-12:00;
- w dniu 21 stycznia 2021 r., w godzinach 17:00-19:00;

Podczas dyżurów telefonicznych nie zostały zgłoszone żadne uwagi.

Ponadto zorganizowano spotkanie z mieszkańcami, które ze względu na stan epidemii odbyło się za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej w dniu 20 stycznia 2021 r. o godzinie 17:00.

W celu wzięcia udziału w spotkaniu konieczne było przesłanie zgłoszenia na adres mailowy pawel.mieteck@um.krakow.pl w terminie do 18 stycznia 2021 r. Link do spotkania przesłano zainteresowanym osobom w dniu 20 stycznia 2021 r.

W spotkaniu uczestniczył przedstawiciel Wykonawcy przedmiotowego dokumentu, przedstawiciel Gminy Miejskiej Kraków oraz jeden Mieszkaniec, który zgłosił chęć udziału w spotkaniu.

Dodatkowo, w ramach prowadzonych konsultacji, w dniach od 18.01.2021 r. do 22.01.2021 r. możliwe było zadawanie pytań w formie elektronicznej na adres: pawel.mieteck@um.krakow.pl

Wpłynęło jedno zapytanie, dotyczące konkretnego zapisu konsultowanego dokumentu.

6. Uwagi i opinie zgłoszone w ramach konsultacji

Podczas spotkania z mieszkańcami wniesiona została jedna uwaga dotycząca braku narzędzi motywujących prywatnych przewoźników (busy, taksówki) do wymiany wystużonych pojazdów na bardziej ekologiczne. Jednym z zaproponowanych przez Mieszkańca rozwiązań było ograniczenie możliwości korzystania tego typu pojazdów z wydzielonych pasów dla autobusów (bus – pasów). Zwrócono jednak uwagę, iż kontrola norm emisji spalin, jakie spełniają pojazdy prywatnych przewoźników przemieszczające się po bus - pasach jest ciężka do weryfikacji. W celu podkreślenia, iż rozwój elektromobilności musi nastąpić również wśród prywatnych przedsiębiorców, w rozdziale 6.4 Źródła finansowania niniejszego dokumentu wskazuje się prywatnym przedsiębiorcom możliwą obecnie ścieżkę finansowania zakupu pojazdów zeroemisyjnych – w przypadku przedmiotowych taksówek funkcjonuje program „Koliber” skierowany do mikro, małych lub średnich przedsiębiorców posiadających licencję na przewóz osób w transporcie drogowym; w ramach programu „Koliber” można ubiegać się o dotację lub pożyczkę na zakup/leasing elektrycznych taksówek oraz ładowarek domowych typu wall box. Ponadto w ramach przeprowadzonych konsultacji społecznych otrzymano dwa formularze konsultacyjne. Uwagi wraz z komentarzem zawarte zostały w poniższej tabeli:

Lp.	Część dokumentu, do której odnosi się uwaga, nr strony	Treść uwagi (propozycje zmian)	Uzasadnienie uwagi	Komentarz
1.	Stan jakości powietrza, str. 2	Wszystkie badania i analizy oparte wyłącznie na danych z urządzeń pomiarowych – brak analizy położenia miasta i wpływu zanieczyszczeń z pobliskich wsi i miasteczek.	W marcu 2019 roku w wyniku „Lock downu” spowodowanego pandemią ruch samochodowy spadł do zera, pomimo tego poziom zanieczyszczeń i smogu wcale nie zmaleł.	Uwaga uwzględniona (rozdz. 2.2.).
2.	3.2.2 Pojazdy napędzane gazem ziemnym i biopaliwami, str. 54	Do grupy pojazdów ekologicznych należy zaliczyć także auta z instalacją LPG. Jest ich dużo, lecz nie można odmówić im ekologicznego poruszania się.	Coroczne badania techniczne wykazują, że pojazdy z LPG są bardziej ekologiczne od norm Euro 6 nawet przy 20 letnich pojazdach.	Uwaga nieuwzględniona. Pojazdy z instalacją LPG nie spełniają w pełni definicji pojazdu niskoemisyjnego. Nie zostały one również ujęte w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych.
3.	3.2.3 Pojazdy elektryczne, str. 55	Brak wzmianki o trolejbusach – należy je uwzględnić, gdyż duża ilość pojazdów wymagających ładowania może zmniejszyć ilość wymienionego taboru z braku miejsc do ładowania	Współczesne trolejbusy potrafią jeździć bez trakcji nawet kilka kilometrów, więc nawet wymagający konserwator zabytków będzie zadowolony.	Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na fakt dobrze funkcjonującej tramwajowej sieci komunikacyjnej w Mieście oraz brak w strategicznych planach MPK S.A. w Krakowie budowy linii komunikacyjnych pod zabudowę infrastruktury przewidzianej dla trolejbusów, nie przewiduje się zakupu tego środka transportu.
4.	Część 3.2.4, str. 58 Część 6.1.5, str. 112	Uwzględnienie wśród planowanych lokalizacji stacji ładowania samochodów elektrycznych także obszarów objętych projektem „Kraków - Nowa Huta Przyszłości”	Kraków Nowa Huta przyszłości S.A. (KNHP) planuje lokalizację stacji ładowania samochodów elektrycznych w ramach aktualnie prowadzonych 2 zadań inwestycyjnych („Budowa infrastruktury rekreacyjnej w otoczeniu zbiornika nr 1” w Przylasku Rucieskim i „Kompleksowe przygotowanie terenów inwestycyjnych Strefy Aktywności Gospodarczej – Nowa Huta Przyszłości”). Z analizy przyszłego ruchu pracowników mieszkańców i turystów wynika, że dużym zainteresowaniem mogą się cieszyć także stacje ładowania po południowej stronie ul. Igołomskiej (w obrębie planowanego Parku Naukowo-Technologicznego „Branice”), w sąsiedztwie planowanego Centrum Wielkoskalowych Plenerowych Wydarzeń Kulturalnych „Błonie 2.0”, a także przy planowanym przy ul. Tatarakowej Parku Edukacyjnym „Branice”. Za objęciem planowanymi inwestycjami w tym zakresie wyżej wymienionych lokalizacji przemawiają wspomniane w projekcie Strategii:	Uwaga uwzględniona częściowo. W części 3.2.4. uwzględnienie jest niemożliwe z uwagi na fakt, że podrozdział ten zawiera charakterystykę <u>istniejącej</u> na dzień opracowywania Strategii ogólnodostępnej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. Z kolei w podrozdziale 6.1.5 planowane stacje ładowania na terenie Kraków - Nowa Huta Przyszłości zostały uwzględnione.

			<p>- popyt na usługę ładowania w obszarach koncentracji miejsc pracy,</p> <p>- popyt na usługę przez podróżnych przy drogach wylotowych do Krakowa (DK75/ul. Igołomska),</p> <p>- popyt na usługę ładowania na terenach pełniących funkcję rekreacyjną,</p> <p>- niwelowanie obszarów wykluczonych.</p>	
5.	3.3., str. 60	<p>Analizy, wyliczenia, statystyki i cyferki – a gdzie zdrowy rozsądek. Zwiększenie ilości dróg rowerowych nie równa się więcej zadowolonych rowerzystów.</p>	<p>Droga rowerowa na stopniu wodnym Dąbie przeraża większość monocyklistów. Zwężanie uczęszczanych arterii na rzecz rowerów to nie budowanie nowych dróg.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Analizy, statystyki i wyliczenia przedstawione zostały w celu przedstawienia dynamiki zmian jakie zachodzą w danym zakresie, tu w zakresie sieci transportowej Miasta Krakowa.</p> <p>Temat rozwoju sieci dróg rowerowych nie stanowi przedmiotu Strategii Rozwoju Elektromobilności.</p>
6.	Część 6.1.3, str. 103	<p>Uwzględnienie wśród planowanych lokalizacji stacji ładowania pojazdów komunikacji zbiorowej (pantograf) pętli „Pleszów”, a tym samym rozszerzeniem obszaru miasta, na którym planowane jest rotacyjny wykorzystanie autobusów zeroemisyjnych o takie osiedla peryferyjne jak Branice, Kościelniki, Pleszów, Przylasek Rusiecki, Wyciąże.</p>	<p>Zastosowanie stacji ładowania pojazdów komunikacji zbiorowej (pantograf) w obrębie pętli przesiadkowej „Pleszów” spełnia wymienione w projekcie Strategii wymagania dotyczące ich lokalizacji na końcówkach linii, przy czym obsługując kilka linii autobusowych (aktualnie 8: 111, 131, 141, 161, 171, 181, 211 i 271) zapewniony zostanie poziom wykorzystania stacji System ten został słusznie wskazany w dokumencie jako rozwiązanie docelowe umożliwiające najoptymalniejsze wykorzystanie infrastruktury.</p> <p>Z uwagi na dotychczasowe wykorzystanie obszaru Przylasku Rusieckiego, a także biorąc pod uwagę realizowane i planowane zadania inwestycyjne, ten rejon miasta doskonale wpisuje się w wymienioną w projekcie Strategii strefę, w której pojazdy elektryczne eksploatowane będą w pierwszej kolejności, tj. tereny pełniące funkcję rekreacyjną.</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo.</p> <p>Lokalizacja stacji ładowania pojazdów komunikacji zbiorowej (pantograf) na terenie pętli „Pleszów” została dodana i oznaczona jako „możliwa lokalizacja stacji ładowania pojazdów komunikacji zbiorowej (pantograf)” – rys.14.</p> <p>Obszar Miasta, na którym planowane jest rotacyjne wykorzystanie autobusów zeroemisyjnych pozostał bez zmian.</p>
7.	Uwagi ogólne	<p>Kraków Nowa Huta Przyszłości S.A. realizuje projekt strategiczny o tej samej nazwie Skupię się w swoich działaniach między innymi na rewitalizacji terenów umiejscowionych wzdłuż ulicy igołomskiej we wschodniej części dzielnicy Nowa Huta we wskazanym obszarze postać ma Park Naukowo-Technologiczny „Branice”, Centrum Logistyczno-Przemysłowe „Ruszcza”, Centrum Wielkoskalowych Plenerowych Wydarzeń Kulturalnych „Błonia 2.0”, Centrum Rekreacji i Wypoczynku „Przylasek Rusiecki”. Szacuje się, że na terenie projektu powstanie około</p>		<p>Działanie „Rozwój sieci tramwajowej” zostało wpisane w ramach Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego. Zaproponowane w niniejszej Strategii zadania nie mogą powiełać się z już istniejącymi, zawartymi w</p>

		<p>40 tys. miejsc pracy, co znacząco wpłynie na ruch komunikacyjny mieszkańców miasta i okolicznych miejscowości. Ponadto uzupełnienie projektu będzie budowa części mieszkaniowej oraz Parku Edukacyjnego „Branice”.</p> <p>Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców oraz osób, które znajdują zatrudnienie na terenie objętym projektem „Kraków – Nowa Huta Przyszłości” zasadnym wydaje się być uwzględnienie w tej części Krakowa w ramach prac nad rozwojem elektromobilności na terenie projektu „Kraków – Nowa Huta Przyszłości” mogłyby znaleźć się ogólnodostępne stacje ładowania pojazdów elektrycznych, wypożyczalnia pojazdów elektrycznych, a w pobliżu – w obrębie dzielnicy XVIII Nowa Huta – odpowiednia infrastruktura do ładowania autobusów elektrycznych.</p> <p>Analizując zapisy projektu Strategii należy także pamiętać o działaniach komplementarnych do rozwoju elektromobilności:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rozwoju sieci tramwajowej (w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego obszaru „Nowa Huta Przyszłości – Igołomska Południe” przewidziane jest wydłużenie linii tramwajowej do pętli Pleszów wzdłuż ul. Igołomskiej); - budowie parkingu w P+R wyposażonych w stacje ładowania pojazdów elektrycznych, - zwiększenie poziomu wykorzystania infrastruktury kolejowej np. poprzez budowę przystanków Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. <p>W swoich działaniach inwestycyjnych Kraków Nowa Huta Przyszłości S.A. kieruje się priorytetem stosowania nowych technologii w przestrzeni publicznej oraz zastosowaniem jej do potrzeb o ograniczonych swobodzie ruchu czy z innymi niepełnosprawnościami (np. rozwiązania SMART w sąsiedztwie zbiornika nr 1 w Przylasku Rusieckim). Pozostajemy otwarci na wszelkie działania sprzyjające rozwojowi zielonych źródeł energii i prosimy o uwzględnienie Spółki również w „Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Miejskiej Kraków” – zarówno w oparciu o tabelę z uwagami, jak i późniejszych działaniach mających na celu jej realizację.</p>	<p>innych dokumentach działaniami.</p> <p>Dokument wskazuje, iż obecnie na terenie Gminy Miejskiej Kraków dostępne są stacje ładowania samochodów elektrycznych, zlokalizowane na terenach parkingów P+R (łącznie 8 punktów ładowania). Niemniej jednak propozycja działania: „budowa parkingu P+R wyposażonych w stacje ładowania pojazdów elektrycznych” została wpisane w ramach działania 1.4 Rozwój sieci ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych.</p> <p>Propozycja działania: „zwiększenie poziomu wykorzystania infrastruktury kolejowej np. poprzez budowę przystanków Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej” nie zostało uwzględnione w dokumencie.</p>
		<p>Cała Strategia jest dobra, lecz zawiera kilka braków i przemysłów.</p> <p>Po pierwsze, należy zacząć od złego podejścia do zmian. Najpierw trzeba coś dać by później żądać. Na początku należy zmienić podejście do komunikacji, skoro mamy się już na nią przesiąść to musi być tania. Obecnie wszystko drożeje a COVID spowodował utratę pracy przez wielu mieszkańców- ceny biletów są za duże. Zmniejszenie cen spowoduje zwiększenie ilości pasażerów i zwiększenie zysków.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Strategia Rozwoju Elektromobilności to dokument mający na celu wskazanie kierunku działań w celu poprawy jakości życia mieszkańców poprzez promocję pojazdów elektrycznych, dbanie o potrzeby osób niepełnosprawnych i rozwój Miasta dzięki nowoczesnym technologiom. Strategia zawiera kierunki działań, które mają za zadanie popularyzację zeroemisyjnego publicznego transportu zbiorowego, lecz nie jest to narzędzie, dzięki któremu wprowadzane są zmiany cennika usług przewozowych.</p>
		<p>Po drugie już dziś bez czekania należy wdrożyć wspólną taryfę biletową między MPK, PKP i lokalnymi przewoźnikami w pobliskich miastach jak np. Wieliczka. Bilety umożliwiające przesiadki i podróże przez minimum 1,5 godz. nie mogą być droższe niż 5 zł. Na tą chwilę mamy mocno niewygodną komunikację i więcej nie ma za co płacić.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Strategia Rozwoju Elektromobilności to dokument mający na celu wskazanie kierunku działań w celu poprawy jakości życia mieszkańców poprzez</p>

			<p>promocję pojazdów elektrycznych, dbanie o potrzeby osób niepełnosprawnych i rozwój Miasta dzięki nowoczesnym technologiom. Strategia zawiera kierunki działań, które mają za zadanie popularyzację zeroemisyjnego publicznego transportu zbiorowego, lecz nie jest to narzędzie, dzięki któremu wprowadzane są zmiany cennika usług przewozowych.</p>
		<p>Po trzecie, dlaczego długo falowej polityce wymiany taboru nie myśli się o stosowaniu tramwajów dwukierunkowych. Już obecna dostawa olei Lajkoników powinna opiewać wyłącznie na dwukierunkowe pojazdy. Dzięki nim i montowanym w czasie remontów przejazdów, będzie można dowolnie zmodyfikować i skrócić linię, tworząc krótkie trasy magistralne. Przykład linia 20 z Małego Płaszowa do Dworca jedzie pełna a na Cichy Kącik pusta, jej trasa mogła by zostać skrócona do Dworca. Tak samo linia 4, która obecnie jest po cichu likwidowana mogła by zarabiać na sobie jeżdżąc np. tylko do AWFu.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>W ramach Strategii Rozwoju Elektromobilności wskazuje się na konieczność popularyzacji publicznego transportu zbiorowego i wprowadzanie zachęt wymiany spalinowych pojazdów na rzecz pojazdów zeroemisyjnych. W chwili obecnej MPK S.A. w Krakowie w swoim taborze posiada 33 dwukierunkowe pociągi o długości 26 m, a dodatkowo w strategii wieloletniej, przewiduje się również zakup pociągów dwukierunkowych.</p>
		<p>Kolejną sprawą są autobusy. Część linii mogą obsługiwać trolejbusy. Powstanie infrastruktury nie jest aż tak kosztowne, w dodatku może być współfinansowany przez Unię Europejską. Poza ścisłym centrum trolejbus jeździł by tradycyjnie z siecią trakcyjną w centrum na akumulatorach – taka sytuacja jest np. w Budapeszcie realizowana przy użyciu trolejbusów Solarisa. Dodatkowo należy rozważyć zakup pojazdu w 24 metrowych. Przykładowo trasę Os.Róża Górka Narodowa można obsłużyć 24 metrowymi trolejbusami co 5 minut co powinno oddalić nie potrzebną koncepcję tramwaju w Alejach Trzech Wieszczy.</p> <p>No i najważniejsza sprawa, częstotliwość. Żyjemy w trudnych nowych czasach, nikt nie będzie czekał na autobus czy tramwaj 15 bądź więcej minut. Pojazdy muszą jeździć bardzo często, ale nie koniecznie w każdą stronę.</p> <p>Przykład: Linia 125 Os. Złocień – Rondo Mogiłskie co 5 minut Linia 425 Rondo Mogiłskie – Szpital Rydygiera co 5 minut W przypadku zatorów, korków, wypadków tylko połowa linii ulega opóźnieniom. Dodatkowo można obie połowy linii dowolnie zastosować do frekwencji pasażerskiej.</p> <p>Przykład 2: Pętla Bronowice Małe. Jeździ tam linia 4, 8, 24 w częstotliwościach najróżniejszych. Propozycja zmian zostawiamy: linia 4 na trasie Bronowice Małe – Wieczysta co 5 minut linia 8 na obecnej trasie co pięć minut linię 13 na trasie Bronowice – Dworzec – Starowiślna – Bieżanów to 5 minut Linia 14 na Krowdrzę Górkę co 10 minut Linia 24 zlikwidowana</p> <p>Oczywiście poniższe zmiany muszą współgrać ze zmianami w całym mieście, ale chodzi o pokazanie możliwości zmniejszenia ilości linii wraz ze wzrostem ich częstotliwości. Trzeba też pamiętać o bilecie, o którym wspominałem na początku – najlepiej miesięcznie sieciowy za 40 zł – tak to niska cena, ale czymś macie nas skusić.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Z uwagi na fakt, dobrze funkcjonującej tramwajowej sieci komunikacyjnej w Mieście oraz brak w strategicznych planach MPK S.A. w Krakowie budowy linii komunikacyjnych pod zabudowę infrastruktury przewidzianej dla trolejbusów, nie przewiduje się zakupu tego środka transportu.</p> <p>Strategia Rozwoju Elektromobilności nie jest dokumentem na tym poziomie szczegółowości, który byłby narzędziem kształtującym rozkłady jazdy, w tym częstotliwość poszczególnych kursów.</p>

	<p>Następny aspekt to pojazdy prywatne. Założenie, że do 2025 roku będziemy mieć wszyscy auta powyżej Euro 4 benzyna i Euro 6 diesel ta bajka Nie stać nas Polaków na takie auta. Z drugiej strony miasto może nie może zakładać, że od tej daty zamknie ulice w Krakowie dla pojazdów niespełniających norm.</p> <p>Macie 4 lata by miasto zachęciło nas do komunikacji, by wjeżdżając już Opatkowicach każdy chciał, nie musiał, przesiadź się w komunikację np. pociąg, który zawiezie go na Dworzec w 15 minut a auto pozostawi na darmowym parkingu.</p> <p>Przykre, że nic ze swojej strony na tą chwilę nie macie do zaoferowania. Obecnie pseudo parkingi Park and Ride są w byle jakich miejscach. P+R Mały Płaszów powinien być przy zjeździe z obwodnicy i tam przesiadka na tramwaj. Ma tam Miasto wszystko by rozpocząć inwestycję. Są tereny i miejsce na tramwaj, ale nie, lepiej planować tunel tramwajowy z Olszy albo trasę Zwierzyniecką, która ma nikłe szanse powstania. P+R Czerwone Maki już dziś został wchłonięty przez osiedle i nie jest już na obrzeżu miasta, ktoś przegapił rozwój osiedli.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Dokument wskazuje liczbę i rozmieszczenie obecnie funkcjonujących na terenie Gminy Miejskiej Kraków parkingów P+R/ K+R/ K+R bus oraz wskazuje się na planowaną rozbudowę tego rodzaju parkingów.</p> <p>Dodatkowo w ramach uwagi nr 3 „budowa parkingu P+R wyposażonych w stacje ładowania pojazdów elektrycznych” zostało wpisane do działania 1.4 Rozwój sieci ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych.</p>
--	---	---

7. Podsumowanie

Konsultacje społeczne projektu dokumentu pn. „Strategia rozwoju elektromobilności dla Gminy Miejskiej Kraków” miały na celu zapewnienie społeczeństwu udziału w pracach nad dokumentem zmierzającym do poprawy jakości życia mieszkańców poprzez wykorzystanie pojazdów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej, dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych i promocję użytkowania indywidualnych samochodów elektrycznych.

Uwagi do projektu można było wносить za pośrednictwem formularza konsultacyjnego poprzez przesłanie go na adres e-mail, tradycyjną pocztą, dostarczeniem do dedykowanego pojemnika przy budynkach Urzędu Miasta Krakowa, jak i przesłaniem go przez ePUAP. Prowadzone były również dyżury konsultacyjne, podczas których nie zostały zgłoszone uwagi. Z uwagi na obostrzenia związane z epidemią COVID-19 spotkanie z mieszkańcami zostało zorganizowane w formie elektronicznej, w trakcie którego udzielona została odpowiedź na pytanie o konkretny zapis konsultowanego dokumentu.

Sumarycznie zgłoszonych zostało 8 uwag, z czego dwie dotyczyły całości dokumentu i nie odnosiły się do konkretnego zapisu. Dwie uwagi zostały uwzględnione częściowo, jedna w całości, zaś pozostałe, włącznie z uwagami ogólnymi, nie zostały uwzględnione, ale umieszczono wyjaśniający komentarz. Zmiany wynikające z uwag uwzględnionych częściowo lub w całości zostały wprowadzone do dokumentu.