



Szczecin

***PLAN BUDOWY OGÓLNODOSTĘPNYCH STACJI ŁADOWANIA
W
GMINIE MIASTO SZCZECIN***

**RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH
prowadzonych w dniach 27.03.2020 r. – 15.05.2020 r.**

Szczecin, dn.15.06.2020 r.

W dniu 26 marca 2020 r.¹ Prezydent Miasta Szczecin zarządził przeprowadzenie na terenie Gminy Miasto Szczecin konsultacji społecznych z mieszkańcami Miasta Szczecin w terminie od dnia 27 marca 2020 r. do dnia 20 kwietnia 2020 r., których celem było zebranie od mieszkańców Miasta Szczecin uwag dotyczących projektu planu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania w Gminie Miasto Szczecin sporządzonego zgodnie z wymogami ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124, 1495, 1527, 1716, z 2020 r. poz. 284).

Konsultacje przyjęły formę określoną w art. 62 ust. 3 ww. ustawy i obejmowały zebranie uwag dotyczących projektu planu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania w Gminie Miasto Szczecin, umieszczonego na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Szczecin pod adresem: <http://konsultuj.szczecin.pl>.

Formularz konsultacyjny za pomocą którego można było zgłaszać uwagi został udostępniony w wersji elektronicznej na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Szczecin pod adresem: <http://konsultuj.szczecin.pl>. Uwagi były dostarczane w formie elektronicznej na wskazany adres e-mail.

W związku z wejściem w życie z art. 51 ustawy z dnia 31 marca 2020 r. o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2020 r. poz. 568) Prezydent Miasta Szczecin zarządził² zmianę terminu prowadzonych konsultacji na okres od dnia 27 marca 2020 r. do dnia 15 maja 2020 r.

Z dniem 15 maja 2020 r. zakończono gromadzenie uwag, które następnie zostały szczegółowo przeanalizowane i w znacznej mierze uwzględnione w treści planu zgodnie z poniższym zestawieniem.

¹ ZARZĄDZENIE NR 161/20 PREZYDENTA MIASTA SZCZECIN z dnia 26 marca 2020 r. w sprawie konsultacji społecznych dotyczących projektu planu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania w Gminie Miasto Szczecin

² ZARZĄDZENIE NR 191/20 PREZYDENTA MIASTA SZCZECIN z dnia 17 kwietnia 2020 r. zmieniające zarządzenie w sprawie konsultacji społecznych dotyczących projektu planu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania w Gminie Miasto Szczecin

Tabela. Zestawienie rozpatrzonych uwag z konsultacji społecznych dotyczących projektu planu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania w Gminie Miasto Szczecin opracowanego w dn. 13 marca 2020 r.

Lp.	Uwaga	Odpowiedź
1.	<i>Załącznik nr 2 Proszę o pogłębioną analizę czy lokalizacja SZCZ 22 (ul. Santocka) jest zasadna w lokalnych warunkach. W pobliżu zaplanowano znacznie korzystniejszą lokalizację przy ul. Witkiewicza (wskazaną w załączniku nr 4 do planu).</i>	Uznajemy uwagę za zasadną. Stację SZCZ 22 (ul. Santocka) zastępujemy stacją przy ul. Witkiewicza (roboczy numer: PLAN B 43). Stacja zostanie wybudowana w ramach zapisów załącznika nr 3 do planu i otrzymuje roboczy numer PLAN 45.
2.	<i>Załącznik nr 2 Proszę o pogłębioną analizę czy aż dwie stacje przy ul. Rybackiej są zasadne (SZCZ 92A, SZCZ 93) w sytuacji istniejących w przedmiotowym obszarze problemów z parkowaniem. Zwłaszcza pierwsza z zaplanowanych stacji budzi moje wątpliwości. W pewnej odległości zaplanowano znacznie korzystniejszą lokalizację przy Pl. Stefana Batorego (wskazaną w załączniku nr 4 do planu).</i>	Uznajemy uwagę za zasadną. Stację SZCZ 92A (ul. Rybacka) zastępujemy stacją przy pl. Stefana Batorego (roboczy numer PLAN B 15) (ul. Stefana Batorego). Stacja zostanie wybudowana w ramach zapisów załącznika nr 3 do planu i otrzymuje roboczy numer PLAN 46.
3.	<i>Załącznik nr 2 Proszę o pogłębioną analizę lokalizacji stacji przy ul. Księdza Biskupa Władysława Bandurskiego (SZCZ 107) z punktu widzenia warunków lokalnych. W pobliżu zaplanowano znacznie korzystniejszą lokalizację również przy ul. Bandurskiego (wskazaną w załączniku nr 4 do planu).</i>	Uznajemy uwagę za zasadną. Stację SZCZ 107 (ul. Bandurskiego) zastępujemy dwiema pojedynczymi stacjami przy ul. Bandurskiego (roboczy numer: PLAN B 18 oraz PLAN B 18A). Stacje zostaną wybudowane w ramach zapisów załącznika nr 3 do planu i otrzymują robocze numery PLAN 47 oraz PLAN 47A
4.	<i>Załącznik nr 3</i>	Zgodnie z przedmiotową uwagą wprowadzono do załącznika nr 3 cztery nowe wyżej wymienione stacje ładowania.

	<i>W kontekście uwag do załącznika nr 2 proszę o rozważenie możliwości zaplanowania budowy ww. stacji w załączniku nr 3 w zmienionych lokalizacjach.</i>	
5.	<i>Załącznik nr 3 Proszę o pogłębioną analizę czy lokalizacja ul. Barnima II Wielkiego jest zasadna w lokalnych warunkach.</i>	Uznajemy uwagę za zasadną. Stację przy ul. Barnima II Wielkiego (roboczy numer PLAN 5) zastępujemy stacją wskazaną pierwotnie w załączniku nr 4, zlokalizowaną przy ul. Królowej Korony Polskiej (roboczy numer PLAN B 52). Stacja zostanie wybudowana w ramach zapisów załącznika nr 3 do planu i otrzymuje roboczy numer PLAN 5.
6.	<i>Załącznik nr 3 Proszę o przeanalizowanie lokalizacji przy ul. Jasnej – czy była ona weryfikowana w otoczeniu?</i>	Uznajemy uwagę za zasadną. Stację przy ul. Jasnej (roboczy numer: PLAN 17) przesuwamy z końca parkingu w zatokę parkingową.
7.	<i>Załącznik nr 3 Proszę o przeanalizowanie lokalizacji przy ul. Jagiellońskiej – czy była ona weryfikowana w otoczeniu?</i>	Uznajemy uwagę za zasadną. Stację przy ul. Jagiellońskiej (roboczy numer PLAN 28) zastępujemy stacją wskazaną pierwotnie w załączniku nr 4, zlokalizowaną przy Al. Bohaterów Warszawy (roboczy numer PLAN B 19). Stacja zostanie wybudowana w ramach zapisów załącznika nr 3 do planu i otrzymuje roboczy numer PLAN 28.
8.	<i>Załącznik nr 3 Proszę o przeanalizowanie lokalizacji przy ul. Marlicza – czy była ona weryfikowana w otoczeniu?</i>	Uznajemy uwagę za zasadną. Stację przy ul. Marlicza (roboczy numer PLAN 24) zastępujemy dwiema stacjami pojedynczymi położonymi w tożsamej lokalizacji, ale na brzegach parkingu. Stacje zostaną wybudowane w ramach zapisów załącznika nr 3

		do planu i otrzymują robocze numery PLAN 24 i PLAN 24A. Skorygowano także nazwę lokalizacji na Park Szachisty.
9.	Załącznik nr 4 - w kontekście uwag do załączników nr 2 i 3 proszę o rozważenie możliwości odnośnych do nich korekt w załączniku nr 4.	Uwaga została uwzględniona – dokonano stosownych korekt w załączniku nr 4.
10.	<p>a. <i>Stawianie po jednej ładowarce (dwa punkty) , nie ma sensu w dalszej perspektywie. Nie potrzeba nam rozszaniach po mieście ładowarek a PUNKTÓW i hub'ow ładowania, tj. przynajmniej 3-4x słupków 22kW w mniejszej lokalizacji. Proponuje zmniejszyć ilość miejsc a zwiększenie ilości samych punktów (gniazd ładowania). Jestem przekonany, że to jest lepsze podejście.</i></p> <p>b. <i>Chciałbym też zgłosić uwagę, że ładowarki powinny być od różnych producentów, tak aby zmniejszyć ryzyko ich awaryjności.</i></p> <p>c. <i>Co więcej, w miejscach takich jak pływalnie, stadiony, baseny, parkingi miejskie uzasadnionym jest aby były to ładowarki już ze zintegrowanym kablem ładującym Typ2.</i></p> <p>d. <i>Nowo wybudowany ciąg miejsc parkingowych na Arkońskiej a nie widzę na liście żadnych punktów ładowania. Ogromny parking oraz P+R a nie umiejscowiliście tam żadnych punktów ładowania.</i></p> <p>e. <i>Stacje również powinny znaleźć się przy nowych parkingach powstających w mieście. Powinny być przy PKP i to w większych ilościach, nie jeden punkt ładowania.</i></p>	<p>a. Wskazane w planie lokalizacje uzależnione są od stanu prawnego związanego z dysponowaniem gruntem, jak i możliwości ich prawidłowego oznakowania, a także zachowaniem minimalnej szerokości chodnika dostępnej dla pieszych. Niestety Szczecin nie posiada tak dużych parkingów, szczególnie w centrum, na których można wyłączyć np. 4-6 miejsc parkingowych w jednym ciągu, co wiązałoby się z brakiem rotacji pojazdów na pozostałych miejscach, a także wyłączeniem tych miejsc tylko dla pojazdów elektrycznych. Posadowienie stacji ładowania związane jest z możliwością wykonania przyłącza energetycznego oraz dostępnej mocy tego przyłącza. Szczecin należy do miast o rozproszonej infrastrukturze, co także wiąże się z brakiem możliwości wyznaczania wielu punktów ładowania w jednym miejscu poza parkingami zbiorczymi. Wskazując lokalizacje stacji ładowania uwzględniono</p>

		<p>wiele składowych funkcjonalnych (powiązania z miejscami odwiedzanymi przez kierowców) – należy zauważyć, że w perspektywie czasu (przy rosnącej liczbie pojazdów elektrycznych i równocześnie ograniczonej dostępności przestrzeni) może okazać się, że operator stacji (podobnie jak ma to miejsce w krajach zachodnich) będzie zmuszony wprowadzić ograniczenie czasu ładowania. Ładowanie na tego rodzaju infrastrukturze powinno mieć charakter uzupełniający do pełnego ładowania nocnego w miejscu zamieszkania.</p> <p>b. Gmina Miasto Szczecin nie ma wpływu na wybór dostawców ładowarek ujętych w planie, ponieważ wskazany przez Prezesa URE operator dokona zakupu urządzeń zgodnie ze swoimi procedurami. Przyszły Operator zapozna się z przedłożoną uwagą.</p> <p>c. Gmina Miasto Szczecin nie ma wpływu na wybór szczegółowych rozwiązań technicznych ładowarek ujętych w planie, ponieważ wskazany przez Prezesa URE operator przygotuje specyfikację urządzeń zgodnie ze swoimi procedurami. Przyszły Operator zapozna się z przedłożoną uwagą.</p>
--	--	--

		<p>d. Sugerowana lokalizacja na wstępnym etapie prac nad planem została przekazana do Enea Operator Sp. z o.o. z sugestią posadowienia 4 punktów ładowania, jednakże ze względu na brak możliwości wykonania przyłącza, lokalizacja ta została odrzucona przez operatora. W związku z powyższym na parkingu Arkonka - kąpielisko, zlokalizowano 4 punkty ładowania.</p> <p>e. Wszystkie wskazane w planie punkty ładowania są lokalizowane na istniejącej infrastrukturze drogowej – z możliwością realizacji jeszcze w 2020 r. Nie sposób nie zgodzić się z uwagą, że stacje ładowania powinny systematycznie być budowane w nowych lokalizacjach takich jak przystanki i stacje SKM, stadion Pogoni, węzeł przesiadkowy Głębokie itd. Plan odnosi się jednak wyłącznie do lokalizacji możliwych do realizacji jeszcze w 2020 r. – zgodnie z wolą ustawodawcy.</p>
11.	<p><i>Wnioskujemy o zwiększenie udziału punktów ładowania dużej mocy (tj. powyżej 22 kW) w całej liczbie stacji ładowania. Obecnie podstawowa lista punktów ładowania (załącznik nr 3 do planu) przewiduje zaledwie 5 stacji z pojedynczymi punktami o mocy 50 kW. Poniżej uzasadnienie proponowanych zmian:</i></p>	<p>Gmina Miasto Szczecin wskazała moc stacji w planie w oparciu o stanowisko uzgodnione z Enea Operator Sp. z o.o. OSD, który musi działać w ramach obowiązujących zaleceń i aktów prawnych, dąży do takiej ilości punktów szybkiego ładowania, jaka została określona w Krajowych Ramach Polityki Rozwoju</p>

<p>a. <i>Większe wykorzystanie stacji z punktami szybkiego ładowania (powyżej 22 kW) umożliwi szybsze ładowanie pojazdów elektrycznych i tym samym umożliwi większą rotację na miejscach parkingowych. Szczególnie korzystne jest to rozwiązanie w przypadków punktów ładowania zlokalizowanych przy miejscach publicznych takich jak galerie handlowe i supermarkety, punkty usługowe (np. kina, restauracje) czy urzędy publiczne, gdzie użytkownik po załatwieniu spraw w ciągu godziny może liczyć na znaczące naładowanie baterii w pojeździe. W takich lokalizacjach punkty ładowania o mocy równej lub poniżej 22 kW nie zapewnią odpowiednio szybkiego naładowania pojazdu i tym samym nie zapewnią odpowiednio szybkiej rotacji pojazdów (co będzie mieć również negatywny wpływ na niższe przychody). Punkty te powinny być wykorzystywane głównie na parkingach w obszarze zabudowań mieszkalnych gdzie użytkownicy mogą pozostawić pojazdy na dłuższy czas, np. na pół dnia lub na noc.</i></p> <p>b. <i>Dodatkową korzyścią z budowy stacji ładowania z punktami ładowania o dużej mocy (powyżej 22 kW) jest możliwość ubiegania się o środki UE w ramach Connecting Europe Facility Transport Blending Facility. Jednym z wymogów jest odpowiednia moc (powyżej 22 kW) punktu ładowania ogólnodostępnych dla wszystkich użytkowników. Zgodnie z warunkami CEF beneficjentem wsparcia może być zarówno operator systemu energetycznego jak też każdy podmiot prywatny zainteresowany budową punktów ładowania na terenie miasta Szczecin. Tym samym zwiększenie w</i></p>	<p>Infrastruktury Paliw Alternatywnych. Nie wyklucza to oczywiście możliwości zwiększenia mocy przez Operatora Ogólnodostępnej Stacji ładowania w przyszłości, jeśli będą takie rzeczywiste potrzeby rynkowe.</p>
--	---

	<p>planie zakładanej mocy ładowania może pomóc w realizacji planu. Szczegółowe informacje odnośnie konkursu może znaleźć na stronie:https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/apply-funding/blending-facility</p>	
12.	<p>Moim zdaniem ŁADOWARKI DO AUT ELEKTRYCZNYCH powinny być ulokowane w punktach atrakcji turystycznych lub przy zabytkach w SZCZECINIE:</p> <ul style="list-style-type: none"> > 1) Zamek książąt pomorskich > 2) Wały Chrobrego > 3) Czerwony ratusz/ Plac Batorego (Urząd Morski) > 4) Filharmonia > 5) Teatr Polski > 6) Filharmonia > 7) Katedra > 8) Kościół Garnizonowy (przy fontannie) > 9) Cmentarz Centralny (główna brama) > 10) Jezioro Szmaragdowe 	<p>Gmina Miasto Szczecin wskazując lokalizacje uwzględniła kwestie dysponowania terenem, a także możliwość wykonania przyłącza elektrycznego. Wskazane lokalizacje w większości spełniły kryteria własności i w tych lokalizacjach lub w ich pobliżu planowane są stacje ładowania pojazdów elektrycznych. Do planu wprowadzono ponadto zapisy w celu zapewnienia możliwości realizacji stacji w innych niż pierwotnie ujęte lokalizacjach (spoza listy rezerwowej), tak by w porozumieniu z OSD możliwe było elastyczne zastosowanie planu zgodnie z bieżącymi potrzebami i możliwościami technicznymi.</p>
13.	<p>Proponujemy uwzględnić następujące lokalizacje jako istotne i warte uwagi z punktu widzenia naszego osiedla:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Okolice Teatru Polskiego b. Siedziba nowej biblioteki na pl. Matki Teresy z Kalkuty c. Okolice sklepu „Biedronka” na ul. Stalmacha 	<p>W celu zapewnienia możliwości ładowania pojazdów na wskazanym przez Państwa obszarze dokonano przesunięcia z załącznika nr 4 do załącznika nr 3 (z zatem do realizacji) stację zlokalizowaną przy ul. Chryzostoma Paska (sąsiedztwo pl. Matki Teresy z Kalkuty). Z uwagi na konieczność zrównoważonego rozwoju sieci stacji ładowania na obszarze</p>

		całego miasta pozostałe wskazane lokalizacje pozostawiono poza zakresem planu. W opinii Gminy Miasto Szczecin obie lokalizacje są zasadne, jednak inicjatywa w ich zakresie powinna należeć do podmiotów które są operatorami/właścicielami parkingów obsługujących użytkowników (Teatr Polski, właściciel sklepu „Biedronka”).
14.	<i>Rezygnacja z lokalizacji stacji ładowania przy ul. Robotniczej i jej realizacja na parking planowanego przy ul. Żelaznej w ramach budowy stacji SKM Szczecin Żelechowa.</i>	Wszystkie wskazane w planie punkty ładowania są lokalizowane na istniejącej infrastrukturze drogowej – z możliwością realizacji jeszcze w 2020 r. Nie sposób nie zgodzić się z uwagą, że stacje ładowania powinny być budowane w lokalizacjach takich jak przystanki i stacje SKM. Plan odnosi się jednak wyłącznie do lokalizacji możliwych do realizacji jeszcze w 2020 r. – zgodnie z wolą ustawodawcy.
15.	<i>W związku z prowadzoną inwestycją przebudowy węzła Głębokie, które skutkować będzie poprawą przepustowości skrzyżowań z ul. Zegadłowicza oraz wzrostem zainteresowania korzystaniem z bazy rekreacyjnej terenów wokół Jeziora Głębokie proponujemy usytuowanie w rejonie projektowanego parkingu leśnego oraz przy parkingu zlokalizowanym przy ul. Zegadłowicza vis'a vis Kościoła stacji ładowania samochodów elektrycznych.</i>	Wszystkie wskazane w planie punkty ładowania są lokalizowane na istniejącej infrastrukturze drogowej – z możliwością realizacji przez Operatora Systemu Dystrybucyjnego jeszcze w 2020 r. – tym samym lokalizacja w obrębie węzła Głębokie nie jest możliwa do ujęcia w planie. Przy tworzeniu planu brano w pierwszej kolejności pod uwagę lokalizacje w obszarach gęstej zabudowy wielorodzinnej lub w sąsiedztwie najważniejszych obiektów użyteczności publicznej (a zatem lokalizacje, w których mieszkańcy nie mają

		<p>możliwości instalacji własnej domowej stacji ładowania w garażu lub na podjeździe). W odniesieniu do ul. Zegadłowicza występuje dominujący udział zabudowy jednorodzinnej (teoretycznie większość okolicznych mieszkańców ma możliwość ładowania pojazdów w warunkach przydomowych), tym samym ewentualne inwestycje w ogólnodostępną infrastrukturę ładowania powinny nastąpić w oparciu o mechanizmy rynkowe (a nie w ramach ustawowego mechanizmu interwencyjnego ujętego w planie).</p>
16.	<p><i>Plac Batorego Szczecin – stacja ładowania – bliskość do Urzędu Morskiego, sklepów, atrakcji oraz możliwość spaceru podczas ładowania.</i></p>	<p>Uznajemy uwagę za zasadną. Stację SZCZ 92A (ul. Rybacka) zastępujemy stacją przy pl. Stefana Batorego (roboczy numer PLAN B 15) (ul. Stefana Batorego). Stacja zostanie wybudowana w ramach zapisów załącznika nr 3 do planu i otrzymuje roboczy numer PLAN 46.</p>
17.	<p><i>Punkt ładowania powinien również powstać w okolicach Centrum Handlowym Outlet lub stacji Shell-kawiarnia Columbus przy ul. Struga w Szczecinie</i></p>	<p>Z uwagi na konieczność zrównoważonego rozwoju sieci stacji ładowania na obszarze całego miasta obie wskazane lokalizacje pozostawiono poza zakresem planu. W przypadku CH Outlet stacja powinna zostać zlokalizowana na parkingu przed obiektem – teren ten nie znajduje się we władaniu Gminy Miasto Szczecin. To podmiot zarządzający parkingiem powinien rozważyć lokalizację stacji w ramach mechanizmów rynkowych (na podobnych zasadach po drugiej stronie ul.</p>

		<p>Struga na parkingu przed Galerią Gryf funkcjonuje komercyjna ogólnodostępna stacja ładowania jednej z polskich sieci). W przypadku stacji Shell inicjatywa również należy do właściciela stacji (w załączniku nr 2 do planu ujęto przykładowo stacje konkurencyjnej sieci PKN ORLEN). Ponadto należy zauważyć, że w okolicy poza ww. komercyjną stacją na parkingu Galerii Gryf zaplanowano stację na ul. Struga w ramach załącznika nr 3, co dodatkowo poprawia możliwość ładowania na analizowanym obszarze.</p>
18.	<p><i>Z uwagi na tendencje do betonowania obszarów miejskich i usuwania z niej zieleni, która jest niezbędna, szczególnie w czasach suszy zaznaczam, że dobrym rozwiązaniem będzie zadbanie o zieleni w punktach ładowania i terenie do około nich poprzez zadbanie o umieszczenie blisko punktów łąk kwietnych oraz nasadzeń drzew, które przyczyniają się do obniżenia temperatury i zatrzymują wodę w glebie.</i></p>	<p>W planie zostaną dodane rekomendacje w zakresie dbania o zieleni, łąk kwietnych oraz nasadzeń w sąsiedztwie stacji.</p>