



**Zasmakuj  
w Łomży**



Narodowy Fundusz  
Ochrony Środowiska  
i Gospodarki Wodnej

**RAPORT  
z dnia 18 maja 2020 r.  
z konsultacji społecznych dotyczących Łomżyńskiej Strategii  
Elektromobilności**

1. Konsultacje społeczne przeprowadzone zostały zgodnie z Zarządzeniem Nr 46/2020 Prezydenta Miasta Łomży z dnia 13.02.2020 r. w sprawie ogłoszenia konsultacji społecznych dotyczących Łomżyńskiej Strategii Elektromobilności, zmienionego Zarządzeniem Nr 86/2020 Prezydenta Miasta Łomży z dnia 25.03.2020 r. oraz Zarządzeniem Nr 109/2020 Prezydenta Miasta Łomży z dnia 24.04.2020 r. oraz Zarządzeniem Nr 122/2020 Prezydenta Miasta Łomży z dnia 13.05.2020 r.
2. Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone w dniach 13 lutego – 18 maja 2020 r. w ramach następujących etapów:

L.p.	Działanie	Termin
Etap I	Akcja informacyjna	13 lutego – 27 lutego 2020 r.
Etap II	Projektowanie: - Warsztaty planowania procesu współdecydowania, definiowanie działań z mieszkańcami i liderami z udziałem ekspertów. - Ankieta elektroniczna i pisemna	28 lutego – 13 marca 2020 r.
Etap III	Opracowanie: Konsultacje projektu - Spotkanie z mieszkańcami (wideokonferencja) - internetowe zgłaszanie uwag do projektu podczas udziału mieszkańca w wideokonferencji	16 marca – 30 kwietnia 2020 r.
Etap IV	Edukacja dla wdrażania: Publikacja raportu z konsultacji	Do 18 maja 2020 r.

3. Zarządzenie o ogłoszeniu konsultacji społecznych zostało opublikowane w:
  - Biuletynie Informacji Publicznej,
  - na oficjalnej stronie miasta [www.lomza.pl](http://www.lomza.pl) w zakładce Konsultacje społeczne, oraz wywieszone na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Łomży, Pl. Stary Rynek 14.
4. Ogłoszenie o konsultacjach społecznych wraz z materiałami do konsultacji zostało przesłane na adresy mailowe:
  - radnych Rady Miejskiej Łomży,
  - radnych osiedli,
  - organizacji pozarządowych,
  - rad społecznych,

- rady seniorów,
- jednostek, zakładów budżetowych i spółek miejskich,
- szkół wyższych,
- spółdzielni mieszkaniowych,
- Powiatowego Urzędu Pracy,
- lokalnych przedsiębiorców,
- Polskiej Grupy Energetycznej,
- mediów.

5. Konsultacje społeczne przeprowadzone zostały w formach:

- a) warsztatów z mieszkańcami i liderami Łomży dotyczących planowania procesu współdecydowania z udziałem ekspertów, które odbyły się w dniu 6 marca 2020 r.,
- b) badania ankietowego – poprzez wypełnienie formularza w formie pisemnej dostępnego w Punkcie Informacyjnym Urzędu Miejskiego w Łomży, Pl. Stary Rynek 14 (parter), w Centrum Aktywności Turystycznej i Kulturalnej Domek Pastora, ul. Krzywe Koło 1 w Łomży, a także w jednostkach miejskich lub poprzez wypełnienie formularza ankietowego w formie elektronicznej dostępnego w Internecie, m.in. na oficjalnej stronie miasta [www.lomza.pl](http://www.lomza.pl),
- c) konsultacji pisemnych – poprzez nadsyłanie wniosków i uwag do projektu Łomżyńskiej Strategii Elektromobilności na adres: Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska, Urząd Miejski w Łomży, Pl. Stary Rynek 14, 18-400 Łomża,
- d) spotkania otwartego z mieszkańcami Łomży przeprowadzonego w formie wideokonferencji w dniu 30 kwietnia 2020 r.,
- e) przyjmowania wniosków i uwag mieszkańców biorących udział w wideokonferencji.

6. W warsztatach planowania procesu współdecydowania, przeprowadzonych w dniu 6 marca 2020 r. udział wzięły 22 osoby, w tym przedstawiciele MPWiK Sp. z o.o. w Łomży, MPGKiM ZB, Zakładu Gospodarowania Odpadami Sp. z o.o., MPK w Łomży Sp. z o.o., PGE Dystrybucja Rejon Energetyczny Łomża, Powiatowego Urzędu Pracy, Państwowej Wyższej Szkoły Informatyki i Przedsiębiorczości w Łomży, Zespołu Szkół Mechanicznych i Ogólnokształcących nr 5 w Łomży, Łomżyńskiej Spółdzielni Mieszkaniowej w Łomży, Rady Osiedla nr 3 w Łomży, Łomżyńskiej Rady Seniorów, Rady Miejskiej Łomży, a także urzędnicy z wydziałów: Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska (WGK), Wydział Inwestycji, Rozwoju i Funduszy Zewnętrznych (WIR), Wydział Edukacji (WED) oraz przedstawiciele Centrum Obsługi Przedsiębiorców Urzędu Miejskiego w Łomży i Biura Prawnego Urzędu Miejskiego w Łomży.

Podczas spotkania przedstawiono uczestnikom zarys działań planowanych w ramach Łomżyńskiej Strategii Elektromobilności, przepisy ustawy z dnia 18 stycznia 2018 o elektromobilności i paliwach alternatywnych, do których wdrożenia zobowiązane jest Miasto Łomża, w szczególności wskazano obszary, w których mieszkańcy mogą mieć realny wpływ na działania podejmowane przez gminę, takie jak wybór lokalizacji stacji ładowania pojazdów elektrycznych, kierunki rozwoju systemu roweru miejskiego, czy wprowadzanie niektórych elementów z obszaru smart city.



W ramach otwartej dyskusji omówione zostały poszczególne działania planowane do wdrożenia w ramach Łomżyńskiej Strategii Elektromobilności, tj. w szczególności kwestie lokalizacji stacji ładowania oraz multimodalnych centrów przesiadkowych typu Park&Ride i Bike&Ride, kierunki rozwoju roweru miejskiego ŁOKER, wdrażanie na terenie Łomży elementów Smart City, możliwość wprowadzenia systemu informacji parkingowej i utworzenie strefy ograniczonego ruchu samochodowego.

7. W ramach badania ankietowego mieszkańcy wypełnili łącznie 102 ankiety, w tym:
  - 34 ankiety w wersji papierowej,
  - 68 ankiet w wersji elektronicznej.

**Opracowanie wyników badania ankietowego stanowi załącznik do niniejszego raportu.**

8. W czasie spotkania otwartego z mieszkańcami Łomży przeprowadzonego w formie wideokonferencji w dniu 30 kwietnia 2020 r. przyjmowane były uwagi i wnioski do przygotowywanej strategii. Prowadzono także wstępną dyskusję nad proponowanymi rozwiązaniami.
9. Proces konsultacji społecznych przeprowadził Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska, Urząd Miejski w Łomży, Pl. Stary Rynek 14, 18-400 Łomża.
10. W trakcie trwania konsultacji społecznych do Urzędu Miejskiego w Łomży wpłynęło 13 uwag/propozycji. Poniżej znajduje się ich zestawienie oraz informacja o sposobie ustosunkowania się Prezydenta Miasta Łomży do zebranych opinii wraz z uzasadnieniem w przypadku uwag odrzuconych.

**Zgłaszane uwagi, propozycje, rekomendacje:**

Lp.	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi - rekomendacja (proponowana zmiana)	Sposób ustosunkowania się do uwagi/propozycji
<b>Zgłaszający: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o.</b>			
1.	Nadanie priorytetu komunikacji miejskiej na głównych skrzyżowaniach	<p>Pomimo istnienia planu transportowego Łomży zawierającego wizje i teoretyczne kierunki rozwoju, potrzebne są działania inwestycyjne i organizacyjne wprowadzające preferowanie komunikacji miejskiej w Łomży jako transportu chroniącego środowisko.</p> <p>W wielu miastach wdrożono już systemy priorytetujące autobusy komunikacji miejskiej na głównych skrzyżowaniach. Dostosowanie do łomżyńskich warunków pomysłów z innych miast i ich wdrażanie to jeden z kierunków działań. Efektem będzie skrócenie czasu przejazdu autobusem co przełoży się na zmianę środka transportu tj. pozostawienie samochodów prywatnych na rzecz transportu zbiorowego. Mniej samochodów osobowych to mniejsza emisja zanieczyszczeń powietrza.</p>	Propozycja została uwzględniona i włączona do zadań związanych z optymalizacją systemu transportowego i zwiększeniem jego jakości i efektywności.
2.	Wprowadzenie opłat parkingowych oraz wprowadzenie parkomatów z funkcją biletomatów. Utworzenie jednolitego biletu za przejazd środkami komunikacji różnego rodzaju (autobusami, rowerem miejskim oraz innymi ewentualnymi pojazdami)	<p>Nadmiar samochodów przy bezpłatnej przestrzeni parkingowej powoduje niską rotację pojazdów wynikającą z długich okresów postoju. Prowadzi to do ignorowania przez niektórych kierowców zasad parkowania i zastawianie chodników, przejść dla pieszych i innej przestrzeni publicznej. Dodatkowo, nie wiedząc gdzie uda im się stanąć, kierowcy poświęcają mnóstwo czasu na samo poszukiwanie parkingu. Warto zwrócić uwagę na fakt, że nawet 30% ruchu, szczególnie w obszarach śródmiejskich generowane jest przez auta szukające przestrzeni parkingowej.</p> <p>Z aktualnej sytuacji epidemicznej w Polsce należy wyciągnąć wnioski, że sprzedaż biletów powinna być w jak najszerszym stopniu zelektronizowana co będzie zabezpieczać potrzeby dokonywania wszelkich płatności za przejazdy autobusami MPK w każdej sytuacji i</p>	Propozycja została uwzględniona i włączona do zadań związanych ze Smart City. Wprowadzenie opłat parkingowych planowane jest w lipcu 2021 r. (nie dotyczy to samochodów elektrycznych, które są zwolnione od opłat parkingowych na mocy przepisów powszechnie obowiązujących). Szczegółowe kwestie



	<p>porze dnia. Sprzedaż w takim parkomacie może być rozszerzona o inne usługi miejskich instytucji.</p> <p>Bezpłatność miejsc parkingowych może być na wzór galerii handlowych. Np. pierwsza godzina gratis, następne stawki już zniechęcające do parkowania przez 8 godzin - zajmowania miejsc przez urzędników. To przez te pojazdy mamy później korki w godzinach szczytu, mniejszą prędkość przejazdu i większe spalanie.</p> <p>Warto pomyśleć nad systemem poboru opłat - ujednoliconym za przejazd autobusami, rowerem czy innymi pojazdami elektrycznymi (jeśli pojawią się np. małe pojazdy do wypożyczania).</p>	<p>proponowanego rozwiązania (np. długość czasu bezpłatnego parkowania) zostaną dopracowane w ramach prac nad Łomżyńską Strategią Elektromobilności.</p>
<p><b>3.</b></p> <p>Zwiększenie ilości przystanków na żądanie i wprowadzenie możliwości elektronicznej łączności pasażera z autobusem</p>	<p>Pasażerowie oczekujący na przystanku na żądanie zmuszeni są do pilnowania i zatrzymywania autobusu. Często dochodzi do nieporozumień, w rezultacie składane są skargi na kierowcę, który się nie zatrzymał lub niepotrzebne zatrzymanie i ruszenie autobusu generujące straty paliwa.</p> <p>Celem usprawnienia podróży i zmniejszenia zużycia paliwa należy dążyć do wprowadzenia jak największej ilości przystanków na żądanie. Brakuje jednak systemu usprawniającego komunikację osób stojących na przystanku z interesującym ich autobusem konkretnej linii.</p> <p>Propozycja rozwiązania: Pasażer wprowadza na panelu dotykowym na przystanku (lub smartfonie) interesujący go numer linii żądanie zatrzymania się jest wyświetlane w autobusie tej linii przed dojazdem do przystanku. Pozostałe autobusy innych linii nie są zmuszone do zmniejszania prędkości i strat energii (paliwa).</p> <p>W skali całego kraju niepotrzebnych zatrzymań jest bardzo dużo głównie z powodu obawy przed skargami oczekujących ma przystanku osób. Wdrożenie w/w systemu pozwoliłoby na zwiększenie ilości przystanków na żądanie, usprawnienie i zwiększenie prędkości przewozowej co podniósłoby atrakcyjność komunikacji miejskiej. Przyczyniłoby się też</p>	<p>Propozycja została uwzględniona i włączona do zadań związanych z optymalizacją systemu transportowego i zwiększeniem jego jakości i efektywności.</p>

		znacząco do redukcji zużycia paliwa i ochrony środowiska.  W Łomży wprowadzono dużą ilość przystanków na żądanie, jednak bez właściwego systemu komunikacji „pasażer na przystanku – kierowca” nadal będą występować redukcje prędkości i niepotrzebne hamowania generujące straty paliwa.	
4.	Wprowadzenie elementów Smart City w infrastrukturze przystankowej w celu zwiększenia bezpieczeństwa pasażerów oraz podniesienia atrakcyjności komunikacji miejskiej	<p>1. Ważnym i oczekiwanym aspektem korzystania z transportu publicznego jest poczucie bezpieczeństwa. Wskazane jest zatem uzbrojenie części przystanków w kamerę bezpieczeństwa, przycisk alarmowy, głośnik oraz podłączenie takiego przystanku do systemu monitoringu miejskiego. W sytuacji zagrożenia można aktywować przycisk alarmu, który w centrum alarmowym wyświetli obraz z danego przystanku. Osoba monitorująca może przez system audio przekazać informacje do osób na przystanku, że np. wyszła tam patrol policji, czy pogotowie.</p> <p>Funkcjonowanie takiego systemu podniesie bezpieczeństwo podróży, zmniejszy wandalizm a tym samym zachęci do korzystania z komunikacji publicznej.</p> <p>2. Do funkcjonowania takich przystanków z monitoringiem można dołączyć szereg elementów infrastruktury np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- panele fotowoltaiczne z bateriami,</li> <li>- urządzenia treningowe np. rowerek, stepper, czy młynek wykorzystujące siłę mięśni do zamiany w prąd elektryczny do zasilania infrastruktury przystanku (ładowania baterii) a w okresie zimowym dające możliwość dodatkowego rozgrzania organizmu (zamiast stawiania koksowników). Taka produkcja prądu może to być powiązana z systemem biletowym tzn. prąd za bilet (w miastach z bezpłatną komunikacją może to być np. bilet do muzeów czy na basen),</li> <li>- monitory informacyjne (wykorzystujące nowe technologie m.in. papier elektroniczny) do wyświetlania rozkładów czy treści</li> </ul>	Propozycja została uwzględniona i włączona do zadań związanych ze Smart City. Zakres możliwych do wdrożenia działań zostanie doprecyzowany w ramach prac nad Łomżyńską Strategią Elektromobilności.



	informacyjnych.	
5.	Stworzenie aplikacji mobilnych promujących zrównoważoną mobilność miejską	<p>Przy obecnym przywiązaniu do smartfonów oraz aplikacji mobilnych stworzenie aplikacji, które będą premiować ruch fizyczny oraz środki transportu zbiorowego. Może to być powiązane z dodatkowymi elementami zbierania bonusów w formach np. licznika zdrowia naszej planety, czy wirtualnych punktów „ECO”, rywalizacji przypisanej dla danej grupy (celem wzajemnej motywacji) np. klasy, szkoły czy miasta. Może to być objęte patronatem np. Ministerstwa Środowiska sponsorującym realizację zadań ekologicznych dla miast czy nagród dla szkół (grup).</p>
6.	Zamontowanie instalacji OZE w autobusach	<p>Zapotrzebowanie energetyczne autobusów może być z znaczący sposób zaspakajane z OZE a zarazem nie zaktócające sprawnego funkcjonowania elementów pojazdu np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- instalacja fotowoltaiczna w oknach autobusu,</li> <li>- pokrycie pojazdu lakierem o właściwościach fotowoltaicznych,</li> <li>- zastosowanie w wyposażeniu elementów odzyskujących energię (np. amortyzowane fotele które ruch góra dół zamieniają na prąd, lub inne rozwiązania, których obecnie nie ma w ofertach producentów).</li> </ul> <p>Do opracowanie innowacyjnych projektów mogą być zaangażowane łomżyńskie uczelnie czy lokalny biznes.</p>
		<p>Miasto będzie promować wdrażanie takich rozwiązań – propozycja została włączona do zadań promocyjno-edukacyjnych.</p> <p>Propozycja nie została uwzględniona z uwagi na niedużą efektywność w stosunku do kosztów proponowanych rozwiązań. Panele fotowoltaiczne są najbardziej wydajne, kiedy promienie słoneczne padają na nie pod odpowiednim kątem. Na autobusach panele umieszczone są w pozycji poziomej, ponieważ pojazd w trakcie jazdy zmienia swoje położenie, co już powoduje, że ich wydajność maleje. Ponadto autobusy jeżdżąc po mieście często znajdują się w cieniu budynków lub drzew, co również powoduje spadek</p>

			<p>wydajności, wobec czego w efekcie końcowym wydajność jest niewspółmierna do kosztów.</p> <p>Technologia wykorzystująca lakier o właściwościach fotowoltaicznych jest wciąż badana i aktualnie osiąga jeszcze niższą wydajność niż panele.</p>
7.	Zamontowanie instalacji OZE na obiektach miejskich w Łomży	<p>Zapotrzebowanie energetyczne miasta może być w znaczący sposób zaspakajane z OZE zainstalowanych na dostępnych już istniejących obiektach miejskich (np. sale sportowe, budynki administracyjne). Równocześnie będzie to dodatkowe wykorzystanie już zurbanizowanej przestrzeni bez zajmowania nowych terenów jak ma to miejsce przy budowie farm fotowoltaicznych. Wyprodukowana energia może być wykorzystana bezpośrednio lub odsprzedana do sieci energetycznej. Oszczędności mogą być wykorzystane do rozwoju i funkcjonowania ekologicznego transportu (np. autobusów elektrycznych).</p> <p>W celu zmniejszenia kosztów należy wcześniej przygotować projekty instalacji fotowoltaicznej na wszystkich dostępnych obiektach.</p> <p>Dobrym przykładem jest tutaj MPK w Łomży, gdzie przygotowano projekt postawienia konstrukcji pod panele fotowoltaiczne nad funkcjonującym placem manewrowym oraz postojowym autobusów miejskich.</p> <p>Dodatkowo MPK w Łomży analizuje na bieżąco wykorzystanie alternatywnych źródeł energii (w tym wiatrowej i wodorowej) celem zmniejszenia kosztów funkcjonowania oraz zmniejszenia emisji spalin.</p>	<p>Propozycja została uwzględniona i włączona do zadań związanych ze zwiększeniem wykorzystania odnawialnych źródeł energii na terenie Łomży. Zakres działań zostanie dopracowany w ramach prac nad Łomżyńską Strategią Elektromobilności.</p>



8.	Przeprowadzenie inwestycji i działań poprawiających bezpieczeństwo sanitarne w autobusach	<p>Obecna sytuacja epidemiczna doprowadziła do większego wykorzystywania samochodów prywatnych. Lęk pasażerów przed zarażeniem może spowodować ich rezygnację z jazdy transportem zbiorowym. Zmiana preferowania środków transportu da efekt kuli śnieżnej ze stratą dla sprawnej komunikacji miejskiej i pozostałych grup pasażerów (głównie seniorów).</p> <p>Aby poprawić bezpieczeństwo w tym zakresie należy zainwestować w:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zabudowy kabin kierowców (daje to gwarancję bezpieczeństwa przed zarażeniem kierowców i ewentualnym brakiem pracowników przy powrocie się pandemii)</li> <li>- Wyposażenie pojazdów w skuteczne i sprawne systemy oczyszczania powietrza (filtry, jonizatory itp.)</li> <li>- Zastosowanie w wyposażeniu elementów pozwalających na skuteczną dezynfekcję pojazdów ( np. poręcze pokryte powłokami antybakteryjnymi, ze stali szlachetnej)</li> <li>- Rozważenie montażu w autobusach pojemników z płynem dezynfekującym</li> <li>- Docelowo świadome zwiększenie ilości kursów celem zmniejszenia napełnienia co poprawi poczucie bezpieczeństwa oraz komfort podróży. W efekcie powstrzyma odpływ pasażerów i zmniejszy ilość samochodów prywatnych na ulicach.</li> </ul>	Propozycja nie została uwzględniona, ponieważ wykracza poza zakres przedmiotowy prowadzonych konsultacji społecznych.
9.	Zakup minibusów elektrycznych i aut miejskich do obsługi pasażerskiej i zadań instytucji miejskich w Łomży	<p>Istnieje potrzeba dojazdu po pasażerów do miejsc gdzie standardowy autobus z racji swych gabarytów nie może dotrzeć. Również obsługa szkół (klas szkolnych) często nie wymaga pojemności 100 osób a tylko grupy 15-20 osobowe (np. dojazdy na basen). Równocześnie zamknięcie programu e-bus, w ramach którego miało do Łomży trafić 10 – 20 małych autobusów skłania do rozważenia przez Miasto tej inwestycji.</p> <p>Zakup 10 minibusów elektrycznych i 3 aut elektrycznych do zadań instytucji miejskich.</p>	<p>Obowiązek zakupu pojazdów zeroemisyjnych do realizacji zadań z zakresu komunikacji miejskiej oraz aut elektrycznych do obsługi urzędu gminy wynika z ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (tj. Dz. U. z 2019 poz. 1124 z późn. zm.) i będzie</p>

			wypełniane zgodnie z jej przepisami.
<b>Zgłaszający: Mieszkańcy</b>			
<b>10.</b>	Włączenie gmin ościennych w rozwój elektromobilności	<p>Co do rozwoju elektromobilności warto zastanowić się nad włączeniem gmin ościennych w działania Łomży. MPK dociera do tych gmin przewożąc głównie ich mieszkańców do Łomży i z powrotem. Duża ilość samochodów prywatnych w Łomży to te z rejestracją podmiejską. Równocześnie żadna gmina nie dopłaca do funkcjonowania transportu zbiorowego.</p> <p>Przyszłościowo autobusy elektryczne będą kierowane głównie na linie typowo miejskie. Ale docelowo do gmin też mogłyby takie pojazdy docierać.</p>	<p>Propozycja nie została uwzględniona, ponieważ Program Priorytetowy Ochrona Atmosfery GEPARD II – transport niskoemisyjny Część 2) Strategia rozwoju elektromobilności prowadzony przez NFOŚiGW, z którego dofinansowane jest niniejsze przedsięwzięcie ogranicza się do miasta Łomża.</p>
<b>11.</b>	Edukacja mieszkańców w zakresie racjonalnego korzystania z zasobów naturalnych	Do rozwoju elektromobilności, wiadomo potrzebny jest prąd. Zużycie prądu generowane jest przez mieszkańców na wiele sposobów. Warto przy okazji wspomnieć, że każda oszczędność naturalnych zasobów (np. deszczówki) to mniejsze zużycie prądu przez pompy (do podlewania ogródków).	<p>Propozycja nie została uwzględniona, ponieważ wykracza poza zakres przedmiotowy prowadzonych konsultacji społecznych.</p>
<b>12.</b>	Wprowadzenie zachęt i/lub wymogów w zakresie elektrycznych taksówek	Jakieś ulgi, albo stopniowe wymogi co do samochodów korporacji taksówkowych? Może tylko samochody elektryczne będą mogły być taksówkami?	<p>Obecne przepisy przewidują liczne ulgi dla pojazdów elektrycznych - jazda buspasem, czy brak opłat za</p>



		<p>parkowanie. Wprowadzenie dodatkowych zachęt i ulg, będzie przedmiotem dodatkowych analiz w ramach przygotowywania Łomżyńskiej Strategii Elektromobilności.</p> <p>Konieczne jest przeprowadzenie dodatkowych analiz prawnych w zakresie możliwości wprowadzenia wymogów w zakresie napędu pojazdu używanego jako taksówka.</p>
13.	Zobowiązanie jednostek miejskich do nabywania pojazdów elektrycznych	<p>Na pewno potrzeba wstawić zapisy, by jednostki miejskie przodowały w inwestycjach w pojazdy elektryczne. Każdy nowy zakup pojazdów przeznaczonych do poruszania się lokalnie powinien być uzasadniony, dlatego nie jest elektryczny.</p> <p>Obecne przepisy nakładają na Łomżę obowiązki zapewnienia wykonywania zadań publicznych z wykorzystaniem pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym lub zlecenia wykonywania zadań publicznych podmiotom, których flota pojazdów użytkowych przy wykonywaniu tego zadania stanowią pojazdy elektryczne lub pojazdy napędzane</p>

		<p>gazem ziemnym na poziomie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 10% od 01.01.2022.,</li> <li>- 30% od 01.01.2025.</li> </ul> <p>Nabywanie pojazdów elektrycznych przez pozostałe jednostki miejskie wymaga dodatkowych analiz prawnych i finansowych w celu ustalenia efektywności kosztowej takiego rozwiązania.</p>
--	--	--

z up. PREZYDENTA MIASTA

*mgr Andrzej Zdzisław Garlicki*

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA



Załącznik nr 1  
do Raportu z konsultacji społecznych  
dotyczących Łomżyńskiej Strategii  
Elektromobilności

## **Opracowanie wyników badania ankietowego dotyczącego potrzeb mieszkańców w zakresie elektromobilności w mieście Łomża**

Celem badania ankietowego było poznanie potrzeb i opinii mieszkańców Łomży w zakresie zrównoważonej mobilności mieszkańców (w tym transportu publicznego, prywatnego, rowerowego i komunikacji pieszej) służącej ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń. Badanie obejmowało m.in. kwestie dotyczące korzystania z transportu indywidualnego i publicznego, rozmieszczenia stacji ładowania czy zakupu pojazdu elektrycznego. Mieszkańcy zostali także poproszeni o wyrażenie swoich opinii na temat planowanych do wdrożenia rozwiązań w zakresie elektromobilności, m.in. z zakresu smart city.

Badanie ankietowe zostało przeprowadzone w okresie od 28 lutego 2020 r. do 13 marca 2020 r. W tym czasie mieszkańcy mogli wypełnić kwestionariusz:

- w formie papierowej dostępny w:
  - Punkcie Informacyjnym Urzędu Miejskiego w Łomży, Pl. Stary Rynek 14,
  - Centrum Aktywności Turystycznej i Kulturalnej Domek Pastora, ul. Krzywe Koło 1 w Łomży,
  - jednostkach miejskich;
- w formie elektronicznej pod linkiem udostępnionym na oficjalnej stronie miasta [www.lomza.pl](http://www.lomza.pl).

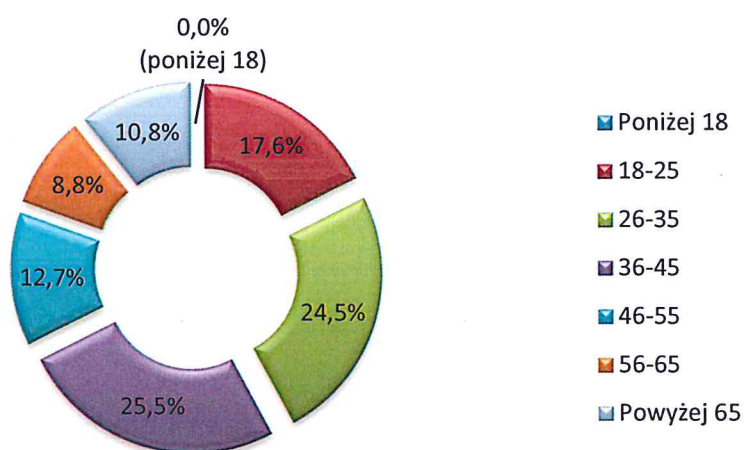
W czasie badania mieszkańcy wypełnili 34 ankiety papierowe i 68 ankiet elektronicznych.

53% ankietowanych stanowiły kobiety, 45% mężczyźni, natomiast 2% badanych nie udzieliło informacji na temat swojej płci.

### **WIEK ANKIETOWANYCH**

Największą grupą badanych były osoby w wieku 36-45 lat (25,5%), następnie 26-35 lat (24,5%), 18-25 lat (17,6%), 46-55 lat (12,7%), powyżej 65 lat (10,8%), zaś najmniej liczną grupą biorącą aktywny udział w badaniu stanowiły osoby w wieku 56-65 lat (8,8%). Osoby poniżej 18 lat nie wypełniły ani jednej ankiety.

## Wiek ankietowanych

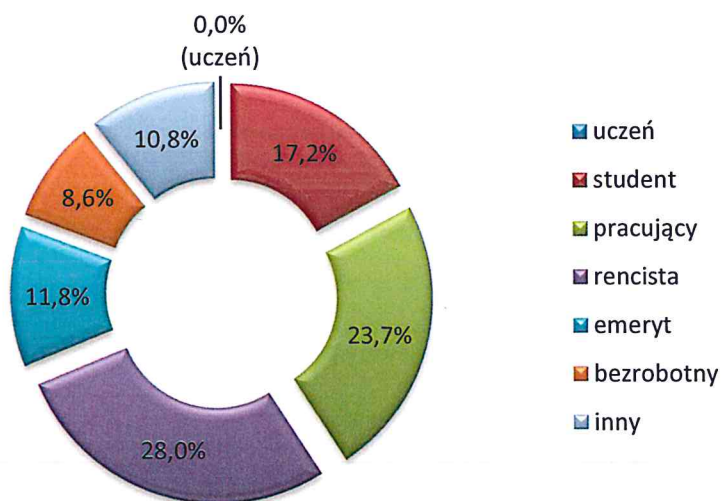


Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego

## SYTUACJA ZAWODOWA

Sytuacja zawodowa respondentów prezentowała się następująco: renciści (28,0%), osoby pracujące (23,7%), studenci (17,2%), emeryci (11,8%), bezrobotni (8,6%). 10,8% badanych określiła swój status zawodowy jako „inny”.

## Sytuacja zawodowa



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego



## CZĘSTOTLIWOŚĆ KORZYSTANIA Z RÓŻNYCH RODZAJÓW TRANSPORTU

Na początku mieszkańcy zostali poproszeni o określenie, z jaką częstotliwością korzystają z komunikacji miejskiej, samochodu prywatnego oraz roweru indywidualnego lub publicznego.

Spora część ankietowanych zadeklarowała, iż w ogóle nie korzysta z komunikacji miejskiej lub robi to rzadziej niż raz na miesiąc (61,8%). Kilka razy w miesiącu i częściej komunikacją miejską porusza się 38,2% badanych, w tym codziennie robi to 12,7% respondentów.

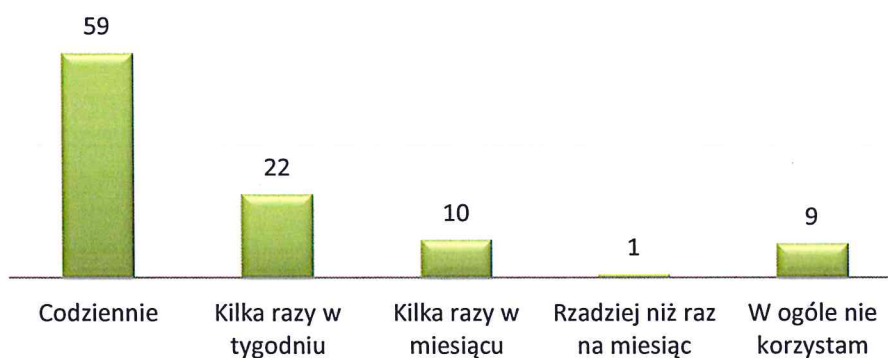
### Jak często korzystasz z komunikacji miejskiej?



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego

Zdecydowana większość uczestników badania (79,4%) korzysta z samochodu prywatnego codziennie lub kilka razy w tygodniu, natomiast 10,8% nie używa go wcale lub robi to rzadziej niż raz na miesiąc.

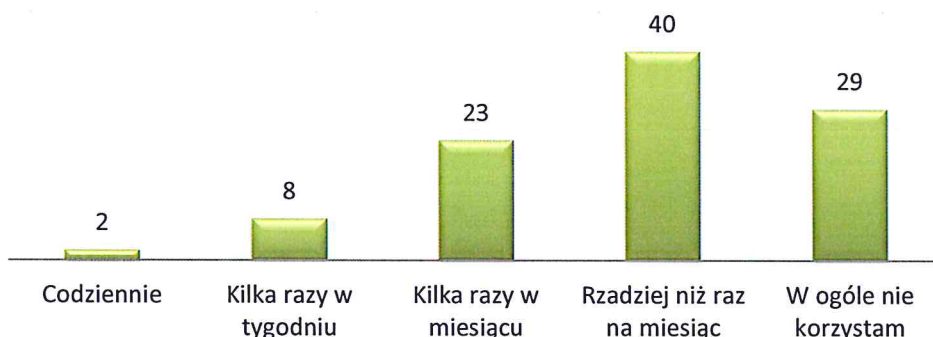
### Jak często korzystasz z samochodu prywatnego?



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego

9,8% badanych mieszkańców odpowiedziało, że korzysta z roweru indywidualnego lub publicznego codziennie lub kilka razy w tygodniu. Kilka razy w miesiącu rowerem przemieszcza się 22,5%, natomiast najliczniejszą grupę stanowią osoby korzystające z roweru sporadycznie, tj. rzadziej niż raz na miesiąc (39,2%) lub niepodróżujące nim wcale (28,5%).

### Jak często korzystasz z roweru indywidualnego lub publicznego?

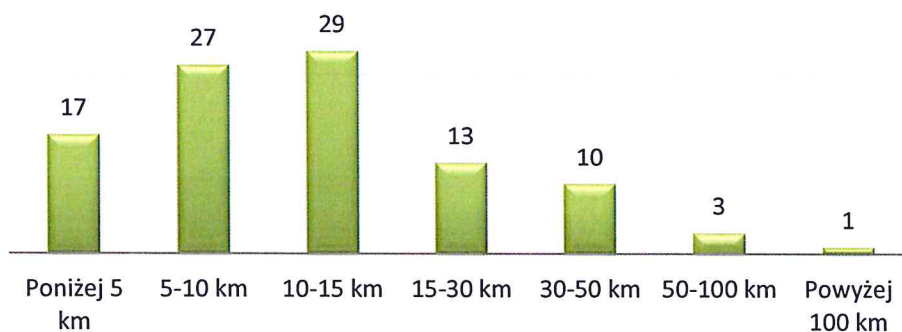


Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego

### ŚREDNIE DZIENNE POKONYWANE ODLEGŁOŚCI

W dalszej części kwestionariusza ankietowani byli proszeni o podanie informacji, jakie odległości pokonują każdego dnia środkami transportu. Najwięcej osób przejeżdża codziennie średnio 10-15 km i 5-10 km – osoby te stanowią łącznie 54,9% ankietowanych. Dalej są mieszkańcy pokonujący poniżej 5 km (16,7%), 15-30 km (12,7%), 30-50 km (9,8%) oraz osoby pokonujące powyżej 50 km (3,9%). Pozostali badani nie odpowiedzieli na to pytanie.

### Ile średnio km pokonujesz każdego dnia środkami transportu publicznego lub prywatnymi?



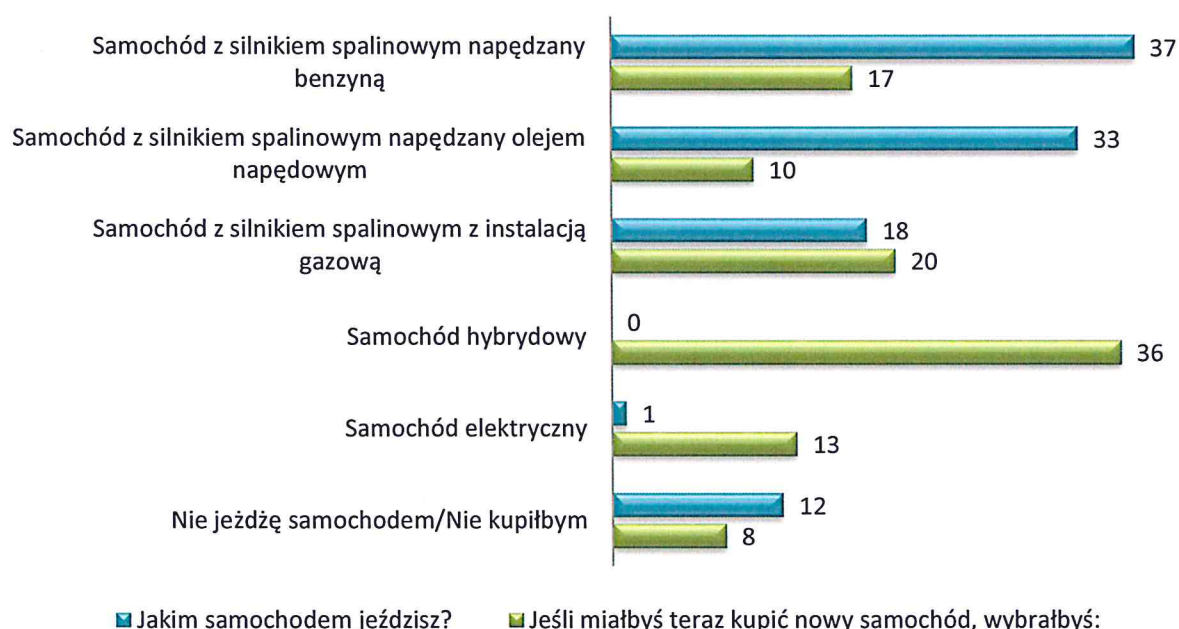
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego

## OBECNIE UŻYWANE SAMOCHODY I PLANY ZAKUPOWE ANKIETOWANYCH

Na podstawie ankiet ustalono także, jakimi samochodami jeżdżą respondenci. Największą popularnością cieszą się samochody z silnikiem benzynowym (36,3%), następnie z silnikiem Diesla (32,4%) i kolejno z instalacją gazową (17,6%). Aż 11,8% badanych w ogóle nie jeździ autem. Tylko jedna osoba odpowiedziała, że podróżuje samochodem elektrycznym. Żaden z ankietowanych nie korzysta z samochodu hybrydowego.

Mimo że żaden z uczestników badania nie jeździ samochodem hybrydowym, to właśnie zakupem tego rodzaju pojazdu jest obecnie zainteresowana największa ilość ankietowanych (34,6%). Mieszkańcy chętnie wybraliby też samochód z instalacją gazową (19,2%) lub z silnikiem benzynowym (16,3%). 12,5% respondentów kupiłoby samochód elektryczny. Najmniej osób (9,6%) wybrałoby samochód napędzany olejem napędowym, mimo że obecnie jeździ nim duża część ankietowanych.

### Obecnie używane samochody i plany zakupowe ankietowanych



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego

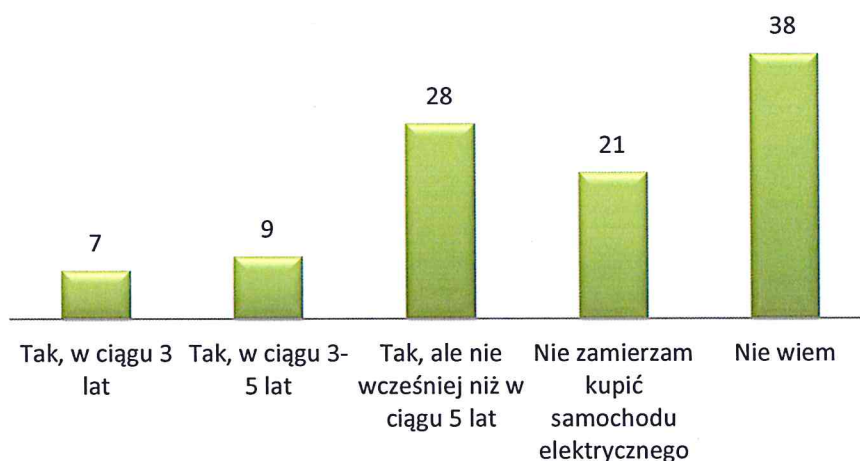
## ZAKUP SAMOCHODU ELEKTRYCZNEGO

Jeśli chodzi o doświadczenie ankietowanych w zakresie jazdy samochodem elektrycznym, badanie pokazało, że większość osób (74,5%) nigdy nim nie podróżowała. 24,5% respondentów robi to rzadko, natomiast tylko jedna osoba korzysta z EV codziennie lub prawie codziennie.



W kwestionariuszu zapytano również o zamiary zakupowe w odniesieniu do zakupu pojazdu z napędem elektrycznym. Największa część badanych (36,9%) nie wie, czy chce kupić elektryka w przyszłości. Większość osób rozważająca taki zakup zamierza zrobić to nie wcześniej niż w ciągu najbliższych 5 lat (27,2%), natomiast 15,5% ankietowanych zamierza nabyć auto elektryczne w okresie krótszym niż 5 lat. Co piąta osoba jest zdecydowana, że nie kupi samochodu elektrycznego w przyszłości.

### Czy rozważasz zakup pojazdu elektrycznego w przyszłości?

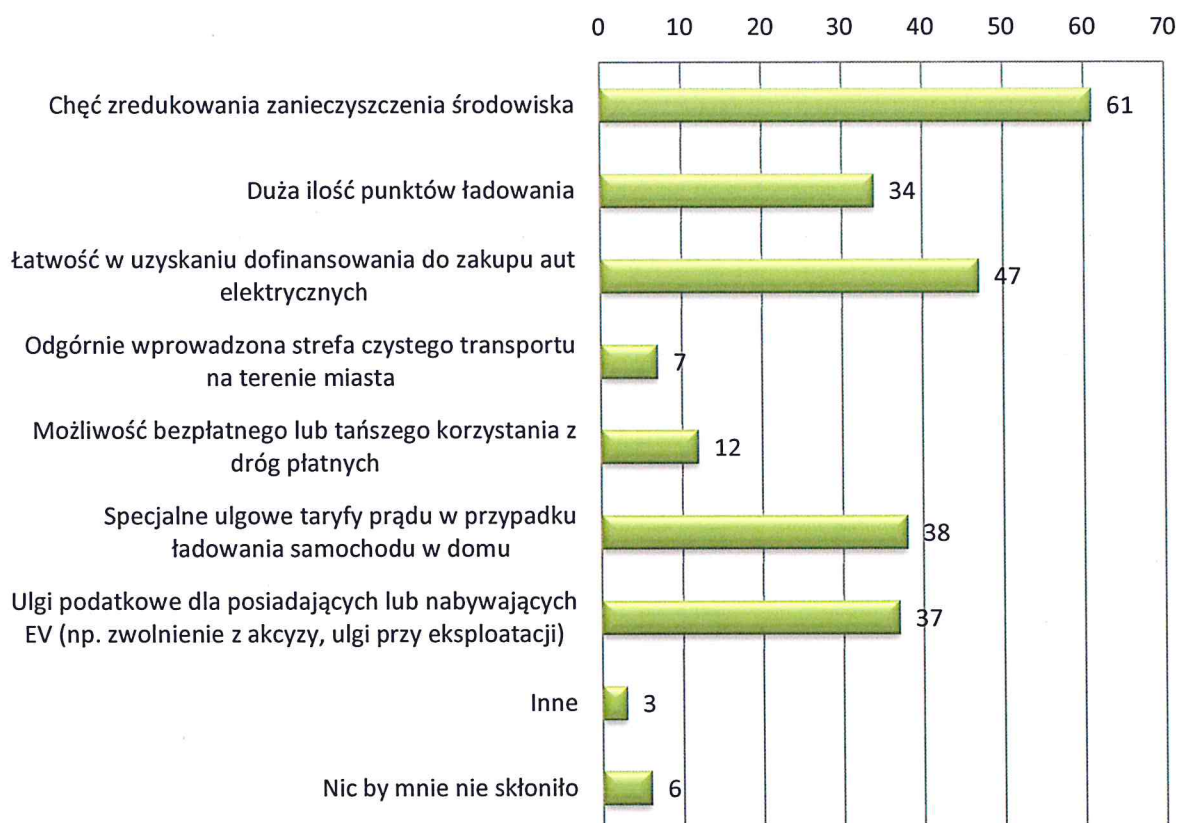


Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego

Żeby lepiej poznać wartości i potrzeby mieszkańców, zapytano również, co skłoniłoby ich do nabycia samochodu elektrycznego. Można było wybrać maksymalnie 3 odpowiedzi.

Najważniejsza dla ankietowanych okazała się być dbałość o środowisko. Na drugim miejscu znaczenie mają kwestie finansowe związane z dofinansowaniem do zakupu pojazdów elektrycznych, opłatami za energię elektryczną oraz z ulgami podatkowymi. Rozbudowa infrastruktury ładowania również mogłaby zachęcić część mieszkańców do zakupu EV. Zdecydowaną mniejszość stanowią osoby przekonane, iż nic nie skłoni ich do nabycia auta elektrycznego. W ramach odpowiedzi „Inne” ankietowani wskazywali niższą cenę, kwestie związane z czasem ładowania oraz możliwość sprawnego poruszania się takim pojazdem po mieście.

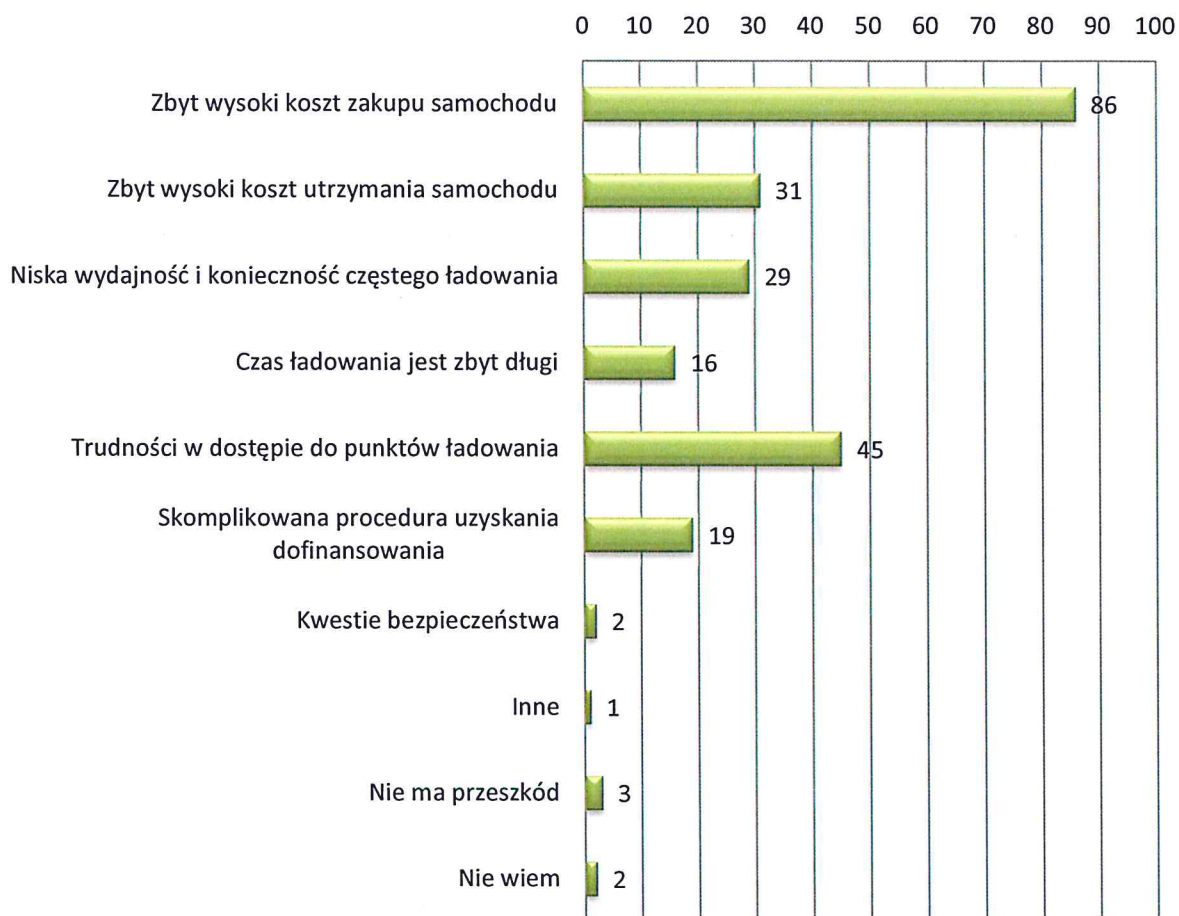
## Co by Cię skłoniło do nabycia samochodu elektrycznego?



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego

Jako największą przeszkodę w nabywaniu samochodów elektrycznych (można było wybrać maksymalnie 3 odpowiedzi) ankietowani podali zbyt wysoką cenę. Ich zdaniem trudność tkwi także w słabo rozwiniętej infrastrukturze ładowania. Ponadto uważają, że utrzymanie takiego samochodu kosztuje zbyt dużo oraz że napęd elektryczny nie sprostą ich wymaganiom w kontekście oczekiwanego zasięgu, przez co będą zmuszeni do częstego i długiego ładowania pojazdu. Ankietowani wskazują także, iż czynnikiem problemowym jest skomplikowana procedura uzyskania dofinansowania do zakupu samochodu elektrycznego. Tylko dwóch ankietowanych wyraziło niepewność co do bezpieczeństwa korzystania z takich pojazdów. W ramach odpowiedzi „Inne” podniesiono wątpliwości co do ekologiczności EV ze względu na stosowaną obecnie technologię produkcji akumulatorów.

## Co Twoim zdaniem jest największą przeszkodą w nabywaniu EV?



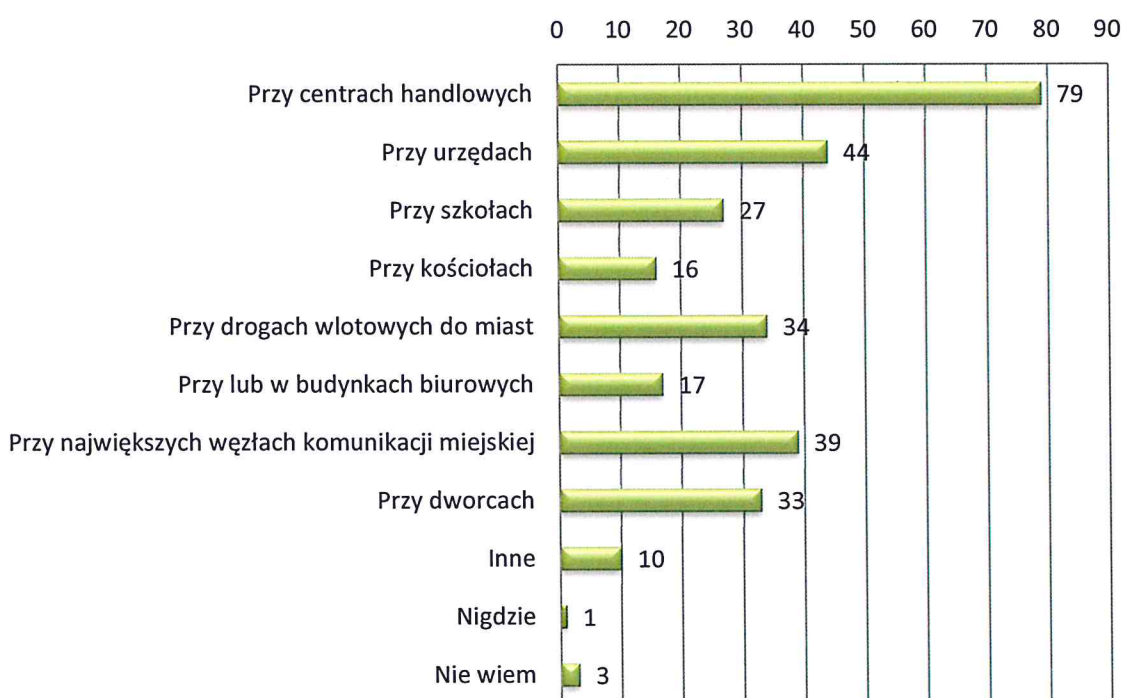
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego



## STACJE ŁADOWANIA

W ramach ankiety mieszkańcy wskazywali także najlepsze ich zdaniem lokalizacje pod stacje ładowania pojazdów elektrycznych. Według respondentów ładowarki powinny znaleźć się przede wszystkim przy centrach handlowych i urzędach. Anketowani chętnie by je widzieli także na obszarach kluczowych pod względem komunikacyjnym, tj. przy największych węzłach komunikacji miejskiej, przy drogach wlotowych do miast i przy dworcach. W następnej kolejności wybrano okolice szkół, kościołów i tereny budynków biurowych. Jako inne lokalizacje anketowani proponowali okolice stacji paliw oraz parkingi osiedlowe i hotelowe.

### Gdzie powinny znajdować się stacje ładowania?

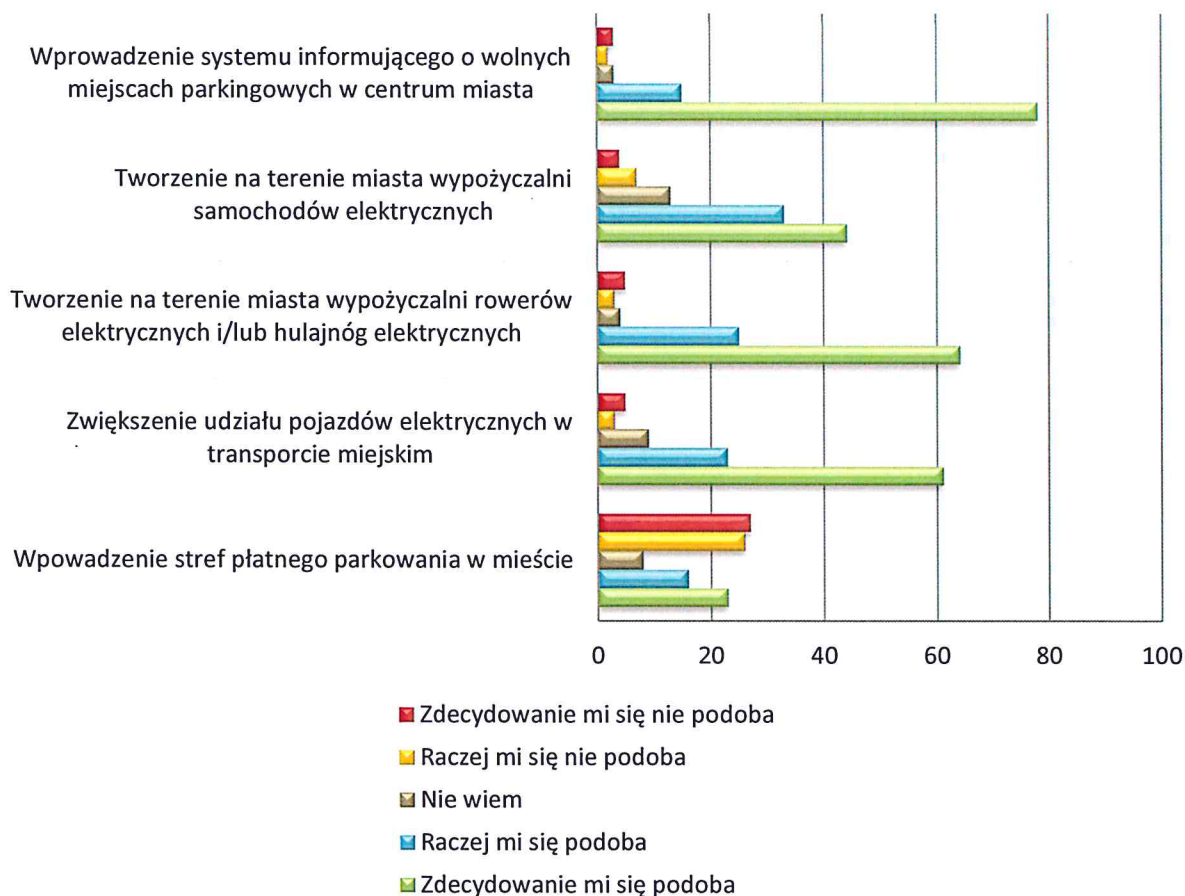


Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego

## OCENA DZIAŁAŃ Z ZAKRESU SMART CITY I INNYCH

Anketowani zostali poproszeni o dokonanie oceny kilku proponowanych do wdrożenia rozwiązań na terenie Łomży. Najlepiej oceniony został pomysł wprowadzenia inteligentnej informacji parkingowej, informującej kierowców o wolnych miejscach parkingowych w centrum miasta. Anketowanym podoba się także tworzenie w mieście systemów opartych o współdzieloną mobilność (carsharing, bikesharing, wypożyczalnie hulajnóg elektrycznych) oraz zwiększenie udziału pojazdów elektrycznych w transporcie miejskim. Anketowani największą niechęć wyrazili względem przywrócenia w Łomży stref płatnego parkowania – w tym jedynym przypadku oceny negatywne przeważały nad ocenami pozytywnymi.

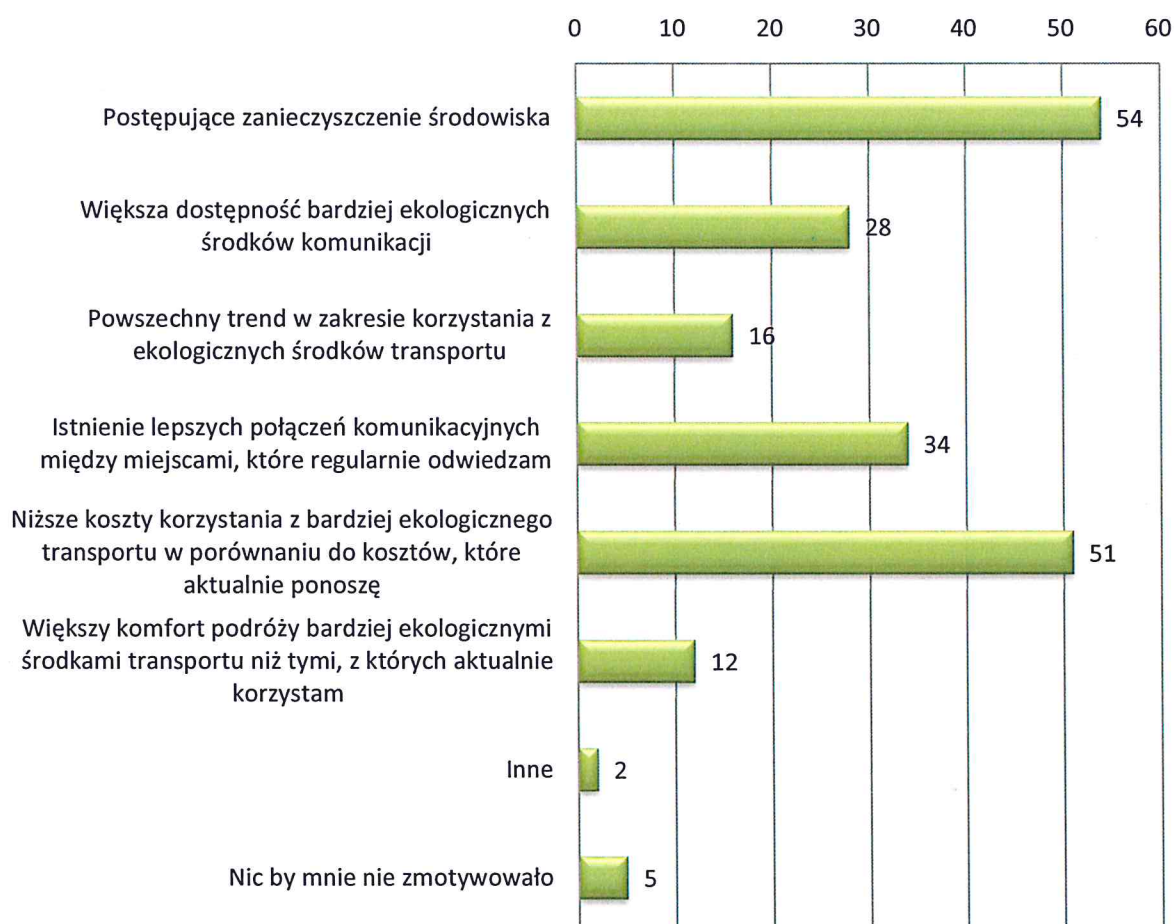
## Jak oceniliby wprowadzenie poniższych rozwiązań?



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego

W kwestionariuszu zapytano również, co zmotywowałoby ankietowanych do zmiany aktualnego środka transportu na bardziej ekologiczny, np. poprzez zmianę samochodu spalinowego na rower lub na korzystanie z komunikacji zbiorowej, czy też poprzez zakup auta spełniającego niższą normę emisji. Za główny czynnik motywacyjny do zachowań proekologicznych uczestnicy badania uznali postępujące zanieczyszczenie środowiska oraz sytuację, w której koszty takich zachowań byłyby niższe niż koszty obecnie przez nich ponoszone. Ankietowani wybieraliby chętniej bardziej ekologiczne środki transportu również wtedy, kiedy istniałyby lepsze połączenia komunikacyjne pomiędzy regularnie odwiedzanymi przez nich miejscami oraz zapewniona byłaby większa dostępność takich środków transportu. Mniejsze znaczenie dla respondentów mają aktualne trendy i komfort podróży. W ramach odpowiedzi „Inne” ankietowani wskazali, że zachęcająco działałaby na nich możliwość bezpłatnego korzystania z komunikacji miejskiej. Natomiast jako uzasadnienie do odpowiedzi „Nic by mnie nie zmotywowało” podawano brak czasu i odległości.

## Co by Cię zmotywowało do zmiany aktualnego środka transportu na bardziej ekologiczny?



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego

### UWAGI DODATKOWE

Na końcu formularza ankietowego przewidziano możliwość przedstawienia przez respondentów własnych uwag. Ankietowani chętnie korzystali z tej możliwości.

Mieszkańcy wskazywali m.in., że obecnie wdrażanie elektromobilności w zakresie indywidualnego zakupu i utrzymania pojazdu elektrycznego wymaga zbyt dużych nakładów finansowych. Oczekują oni rozwiązań, które byłyby realnie dostępne dla wszystkich. Proponowano m.in. wprowadzenie darmowej komunikacji miejskiej.

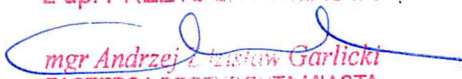
Szereg zgłoszonych propozycji zostało wziętych pod uwagę przy przygotowywaniu Łomżyńskiej Strategii Elektromobilności. Część uwag musiała zostać pominięta ze względu na to, iż wykraczały one poza zakres tematyczny opracowywanego dokumentu.



## PODSUMOWANIE

Mieszkańcy Łomży widzą potrzebę dokonywania zmian w zakresie mobilności miejskiej poprzez podejmowanie działań proekologicznych. Myślą perspektywicznie o przechodzeniu z obecnie powszechnie używanych samochodów z silnikami spalinowymi na pojazdy bardziej przyjazne środowisku, jednak póki co największą barierą stanowią dla nich kwestie finansowe. Łomżanie są przychylnie nastawieni do planowanych inicjatyw gminy w zakresie mobilności miejskiej, obejmujących m.in. rozwój komunikacji miejskiej, szerzenie dostępności infrastruktury ładowania czy wprowadzanie rozwiązań z zakresu smart city. Ich otwartość oraz świadomość konieczności współpracy obu stron – mieszkańców z jednej strony i gminy z drugiej – sprzyjają racjonalnemu wdrażaniu elektromobilności na terenie Łomży.

Ze względu na to, że w ramach dodatkowych uwag ankietowani podkreślali, że obecnie z przyczyn finansowych nie jest możliwe powszechne zastąpienie pojazdów spalinowych pojazdami zeroemisyjnymi lub o niższych normach emisji, warto edukować mieszkańców na temat innych działań, które mogą oni podejmować w zakresie mobilności, a które to działania mają zmierzać do ograniczenia zanieczyszczenia środowiska.

z up. PREZYDENTA MIASTA  
  
mgr Andrzej Lisowski Garlicki  
ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA