

## RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

### „Strategii rozwoju elektromobilności dla miasta Legnicy”

Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone zgodnie z art. 5a Ustawy z dnia 08 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2019 r. poz. 506), Uchwałą Nr XLVI/503/18 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 28 maja 2018 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Legnicy oraz Zarządzeniem Nr 161/PM/2019 Prezydenta Miasta Legnicy z dnia 27 lutego 2019 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dla dokumentu pn. "Strategia rozwoju elektromobilności dla miasta Legnicy". Konsultacje skierowane były do mieszkańców miasta Legnicy.

#### 1. Przebieg pierwszego etapu konsultacji

W terminie od 13 marca do 4 kwietnia 2019 roku przeprowadzono pierwszy etap konsultacji „Strategii rozwoju elektromobilności dla miasta Legnicy” w formie badań ankietowych. Kwestionariusz został udostępniony w formie elektronicznej na miejskiej stronie internetowej - <http://konsultacje.legnica.eu> oraz papierowej w budynkach Urzędu Miasta przy ul. Chojnowskiej 2 oraz pl. Słowiański 8. W kwestionariuszu zawarto pytania dotyczące zdefiniowania „elektromobilności”, oceny priorytetów poszczególnych kierunków inwestycyjnych, preferencji dla pojazdów elektrycznych oraz oceny wpływu elektromobilności na poprawę jakości życia w Legnicy. W badaniu wzięło udział 130 mieszkańców Legnicy. Na podstawie przeprowadzanych badań stwierdzono, że rozwój elektromobilności w Legnicy powinien być ukierunkowany na rozbudowę infrastruktury rowerowej (ścieżki dla rowerów, systemu roweru miejskiego) oraz uprzywilejowanie i unowocześnienie komunikacji publicznej. Zmiany powinny być powiązane z ideą smart city, między innymi poprzez rozwój inteligentnych systemów sterowania ruchem. Poniżej przedstawiono wzór kwestionariusza ankiety.

Data wykonania ankiety \_\_\_\_\_2019 r.

### Ankieta dotycząca „Strategii rozwoju elektromobilności dla miasta Legnicy”

Szanowni Państwo, ankieta którą macie okazję wypełnić stanowi pierwszy etap konsultacji dotyczących „Strategii rozwoju elektromobilności dla miasta Legnicy”. Jej wyniki będą brane pod uwagę podczas prac dotyczących dokumentu.

1. Czy jest Pan/Pani mieszkańcem Legnicy?

TAK

NIE

2. Z czym kojarzy się Państwu pojęcie „elektromobilność”?

.....

.....

.....

3. Poniżej przedstawiono poszczególne działania, które zostaną opisane w przygotowywanym dokumencie. Proszę określić jak bardzo są one dla Państwa ważne. (1 – nieważne, 5- bardzo ważne)

	1 - nieważne	2	3 – średnio	4	5 - bardzo ważne
Zastąpienie obecnie stosowanych autobusów nowymi z ekologicznym napędem elektrycznym	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zwiększenie obecnego priorytetu autobusów w ruchu np. poprzez rozbudowę systemu sterowania ruchem ulicznym, zielone światła na skrzyżowaniach, budowę buspasów	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zastąpienie obecnych pojazdów przeznaczonych do obsługi zadań publicznych przez pojazdy z napędem elektrycznym np. śmieciarki	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Koordinacja i wspieranie tworzenia ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów elektrycznych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rozbudowa istniejącego systemu roweru miejskiego wraz z wprowadzeniem pojazdów wyposażonych w silnik elektryczny wspomagający jazdę jak np. rowery elektryczne, hulajnogi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Opracowanie zasad korzystania z różnych pojazdów elektrycznych na terenie miasta np. zasady użytkowania hulajnóg elektrycznych, rowerów elektrycznych czy systemu parkowania samochodów z silnikiem elektrycznym	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. W związku z intensywnym rozwojem hulajnóg elektrycznych, proszę zaznaczyć po jakich ciągach powinny się one poruszać?

chodnik	droga rowerowa	jezdnia
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. Czy uważają Państwo, że elektromobilność może mieć bezpośredni wpływ na poprawę jakości życia w Legnicy?

absolutnie nie	raczej nie	raczej tak	absolutnie tak	nie mam zdania
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 2. Organizacja i przebieg drugiego etapu konsultacji

Drugi etap konsultacji społecznych rozpoczął się 5 lipca i trwał do 29 lipca 2019 roku do godz. 15.30.

Informacje o podjęciu konsultacji zostały zamieszczone na stronie <http://um.bip.legnica.eu> w zakładce „Tablica ogłoszeń” w folderze „Ogłoszenia zwykłe”.

Z treścią dokumentu można się było zapoznać:

- na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Legnicy, pod adresem: <http://um.bip.legnica.eu>, w zakładce „Rozwój miasta” w folderze „Programy, strategie, plany”

Ich celem było zebranie opinii, ocen i uwag w zakresie objętym przedmiotem konsultacji. Uwagi i opinie składane były na formularzach składania uwag i wniosków będącego częścią udostępnionego materiału konsultacyjnego. Natomiast wypełnione formularze można było przekazywać:

- drogą elektroniczną bez konieczności opatrzenia wiadomości kwalifikowanym podpisem elektronicznym na adres: kancelaria@legnica.eu,

- pisemnie na załączonym druku w kancelarii Urzędu Miasta Legnicy, pl. Słowiański 8 , 59-220 Legnica, w godzinach pracy Urzędu.

### **3. Podmiot konsultacji społecznych**

Podmiotami przeprowadzonych konsultacji społecznych byli mieszkańcy miasta Legnicy.

### **4. Informacja o projekcie**

Dokument jest narzędziem strategicznym do efektywnego wdrażania elektromobilności w Legnicy, ukierunkowanego na obniżenie emisji szkodliwych substancji i hałasu w sektorze transportu, gwarantując równocześnie wzrost mobilności mieszkańców. Strategia obejmuje planowane działania w zakresie rozwoju elektromobilności w Legnicy, dla których przygotowana została priorytetyzacja oraz harmonogram wdrażania.

Opracowana strategia jest odpowiedzią na rozwijający się rynek elektromobilności oraz paliw alternatywnych w ostatnich latach, a także prowadzoną politykę klimatyczno-transportową przez Polskę i Unię Europejską.

### **5. Podsumowanie z przebiegu konsultacji społecznych**

Podczas trwania konsultacji wpłynęło 17 uwag do dokumentu, 3 z nich zostały uwzględnione, 6 z nich nie zostało uwzględnionych, 1 z nich została uwzględniona częściowo, a 7 z nich miało charakter opinii.

## 6. Zgłoszone uwagi przez mieszkańców

Lp.	ZAPIS W DOKUMENCIE, DO KTÓREGO ZGŁASZANE SĄ UWAGI/WNIOSKI (wraz z podaniem rozdziału i numeru strony)	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	STANOWISKO WYKONAWCY	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU
1.	Rozdział 2.3	Dlaczego w Legnicy nie jest badany wskaźnik PM 2,5 ? Pyły PM 2,5 są bardziej szkodliwe niż pyły PM 10. Brak pomiarów pyłów PM 2,5 uznaję za błąd, który powinien być naprawiony jak najszybciej	Uwaga nieuwzględniona	Działanie nie jest bezpośrednio związane z rozwojem elektromobilności w mieście. Stacja pomiarowa i monitorowanie stanu powietrza należy do Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska (GIOŚ).
2.	Rozdział 4.4 tab. 4.2, str. 72	Punkt 1.2 – wymiana pojazdów służbowych Urzędu Miasta. Przyznanie tej pozycji najwyższego priorytetu jest nieuzasadnione. Wywoła to niewątpliwie zdziwienie mieszkańców i nieprzychylnie uwagi. Ta pozycja powinna mieć najniższy priorytet i zostać zrealizowana wtedy gdy UM będzie mógł się pochwalić realnymi sukcesami w zakresie realizacji niniejszej strategii.	Uwaga nieuwzględniona	Priorytet zadania jest uzasadniony zapisami ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, gdzie ustawodawca w art. 35 ust. 1 określił, że jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów w obsługującym ją urzędzie wynosił co najmniej 30% liczby użytkowanych pojazdów oraz w art. 68 ust. 2 jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art.

				35 ust. 1, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów, od 1 stycznia 2020 r., wynosił co najmniej 10%.
3.	Rozdział 4.4, tab. 4.2, str. 73	Punkt V.2 – wybudowanie stacji tankowania CNG. Właściwy priorytet i termin!	Wniosek ma charakter opinii.	
4.	Rozdział 4.4, tab. 4.2, str. 73	Punkt V.5 – stworzenie systemu car-sharing opartym na samochodach zero emisyjnych. Proponuję podwyższyć priorytet i skrócić termin. System car-sharing powinien być wdrażany szybko. W początkowej fazie nie musi być oparty na pojazdach zero emisyjnych.	Uwaga uwzględniona	W projekcie dokumentu, system car-sharing nie posiada obecnie wysokiego priorytetu ze względu na wysokie koszty wdrożenia rozwiązania. Wdrożenie systemu nie jest wymagane przez ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Z uwagi na efektywny sposób przemieszczania się, podwyższono priorytet realizacji. Dopuszczono także realizację celu z wykorzystaniem samochodów niskoemisyjnych.
5.	Rozdział 4.4, tab. 4.2, str. 73	Punkt V.6 - rozbudowa i modernizacja systemu Legnickiego Roweru Miejskiego. Postulat słuszny o ile będzie wsparty równoległą budową systemu ścieżek rowerowych (pkt V.7 tabeli 4.2). Rozbudowa systemu miejskiego roweru następuje bardzo szybko. Rzuca się jednak w oczy rozbieżność między systemem roweru miejskiego a systemem ścieżek rowerowych. Ten ostatni faktycznie nie istnieje i dotychczas nie było funduszy na jego realizację. Wygląda na to że łatwiej jest wydać	Wniosek ma charakter opinii.	W dokumencie została uwzględniona rozbudowa tras rowerowych.

		pieniądze na zakup gotowego towaru lub usługi niż podjąć się organizacji trudnego zadania.		
6.	Rozdział 4.4, tab. 4.2, str. 73	Punkt V.7 – rozbudowa systemu dróg rowerowych i poprawa jakości chodników. Należy zmienić priorytet tej pozycji ze średniego na wysoki oraz skrócić terminy realizacji. Rozciąganie tego zadania do roku 2038 spowoduje że nigdy nie zostanie ono zrealizowane. W opracowanej strategii wielokrotnie wspomniano o oczekiwaniach mieszkańców Legnicy odnośnie ścieżek rowerowych. Dziwi więc fakt proponowania dość niskiego priorytetu dla tej pozycji. Wykorzystując doskonałe opracowanie z października 2017 roku „konceptcja przebiegu tras rowerowych dla Legnicy” należy podjąć uchwałę Rady Miejskiej o realizacji tej koncepcji z określeniem terminów i zabezpieczeniem środków finansowych. Dotychczas środków na realizację tej koncepcji nie było żadnych.	Uwaga uwzględniona	Podwyższono priorytet zadania ze średniego na wysoki. Termin realizacji zadania nie został zmieniony, ponieważ rozbudowa systemu dróg rowerowych i poprawa jakości chodników jest procesem ciągłym i nie powinna być zaprzestana po określonym roku w strategii. Fragment dotyczący „konceptcji przebiegu tras rowerowych dla Legnicy” nie dotyczy opiniowanego dokumentu.
7.	Rozdział 4.6 tab. 4.3, str. 77	Analiza SWOT: Brak ścieżek rowerowych połączonych z sąsiednimi gminami. Bardzo słuszna uwaga ! Nie wiem jak oni to robią, ale np. w Bolesławcu i w powiecie Bolesławiec stan dróg ogólnych i rowerowych jest dużo lepszy niż w Legnicy. Osobiście drogi w powiecie legnickim zaliczam do najgorszych w województwie.	Wniosek ma charakter opinii.	
8.	Rozdział 4.6 tab. 4.3, str. 77	Analiza SWOT: Niekompletna i niespójna sieć dróg rowerowych w mieście. Prawda. Patrz uwagi do pkt V.6 i V.7	Wniosek ma charakter opinii.	

9.	Rozdział 4.6 tab. 4.3, str. 78	Analiza SWOT - Możliwość rozbudowy sieci dróg rowerowych w mieście i z sąsiednimi gminami. Też prawda. Ale kto i kiedy to zrealizuje ?	Wniosek charakter opinii.	ma	Rozbudowa sieci dróg rowerowych w mieście i z sąsiednimi gminami będzie realizowana w ramach celu operacyjnego V.7 w latach 2019-2038. Projekty inwestycyjne będą realizowane przez wybrane wydziały merytoryczne Urzędu Miasta.
10.	Rozdział 4.9 str. 81	W punkcie 4.9 - wzrost liczby podróży rowerami w związku z rozwojem infrastruktury rowerowej oraz wypożyczalni rowerów miejskich, co za tym idzie spadek liczby podróży innymi środkami transportu oraz zmniejszenie emisji lokalnej. Niestety, w opracowanej strategii brak realnych przesłanek na rozwój infrastruktury rowerowej. Patrz uwagi do punktu V.6 i V.7	Wniosek charakter opinii.	ma	Wdrażanie Strategii będzie monitorowane m.in. przez wskaźniki dotyczące liczby rowerów elektrycznych w systemie wypożyczalni roweru miejskiego oraz długość ścieżek rowerowych, w tym o wysokich parametrach. Ponadto podwyższono priorytet zadania V.7 – rozbudowa systemu dróg rowerowych i poprawa jakości chodników.
11.	Cały dokument	Car – pooling Nie rozumiem dlaczego w opracowanej strategii pominięto ten system,	Uwaga nieuwzględniona		W podróżach o charakterze miejskim car-pooling jest inicjatywą oddolną. Dotychczasowe projekty dotyczące wprowadzenia car-poolingu organizowane przez instytucje publiczne w europejskich miastach osiągały mały zasięg i spotykały się z niskim zainteresowaniem bez wpływu na funkcjonowanie systemu transportowego w mieście.

<p>12.</p>	<p>Cały dokument</p>	<p>Zamiana autobusów spalinowych na liniach komunikacji miejskiej na autobusy elektryczne to tylko fragment problemu.</p> <p>Z powodu upałów często jeżdżę rowerem między godz 6:00 a 9:00. Obserwuję wtedy ze zgrozą długie kolumny samochodów osobowych wiozących ludzi do pracy. W każdym pojeździe z reguły znajduje się jedna osoba: kierowca.</p> <p>Obrazowo rzecz ujmując: udaje się człowiek do pracy i ciągnie ze sobą 1500 kg żelastwa oraz smugę spalin.</p> <p>Aby poprawić ten stan rzeczy powinny być prowadzone działania w szerokim zakresie i w szybkim tempie.</p> <p>W skrócie widział bym to tak:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Uruchomienie specjalnych linii mikrobusów i autobusów dowożących pracowników do pracy w odpowiednim czasie. Musi to być transport sprawny i wygodny aby skłaniał właściciela pojazdu do pozostawienia swojego auta w garażu. I nie muszą to być pojazdy z napędem elektrycznym.</li> <li>2. Budowa przystanku PKP w Strefie i uruchomienie komunikacji na trasie Legnica-Legnica Piekary – Strefa. Jeden szynobus kursujący wahadłowo w godzinach dojazdu do pracy jest w stanie przewieźć kilkaset osób !</li> <li>3. Szybka budowa nowoczesnych ciągów pieszo rowerowych na najbardziej zatłoczonych kierunkach. Doświadczenie pokazuje że mieszkańcy błyskawicznie wykorzystują każdą pojawiającą się okazję umożliwiającą jazdę rowerem a niebawem- również hulajnogą.</li> <li>4. Szybkie wdrożenie systemów car-ssharing i car-pooling</li> </ol>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Przedmiotem Strategii Rozwoju Elektromobilności nie jest planowanie operacyjne układu tras i rozkładów jazdy w publicznym transporcie zbiorowym.</li> <li>2. Według doniesień medialnych przystanek kolejowy przy LSSE jest w planach PKP Polskie Linie Kolejowe i został już zaprojektowany. Budowa przystanku kolejowego będzie finansowana w ramach RPO na lata 2014-2020 i jest planowana przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego na rok 2020 – miasto Legnica nie jest podmiotem odpowiedzialnym za budowę. Organizatorem połączeń na przytoczonej linii kolejowej jest Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego. Uruchomienie przewozów w relacji Legnica – Legnica LSSE wymagałoby wyboru operatora, który wykonywałby połączenia zlecane na terenie miasta (wiąże się to także z dodatkowymi kosztami).</li> <li>3. W ramach Strategii planowana jest budowa nowoczesnych ciągów pieszo-rowerowych. Priorytet dla</li> </ol>
------------	----------------------	--	-------------------------------------	---



				<p>inwestycji został podwyższony.</p> <p>4. Odpowiedź znalazła się w uwadze 4 ( W projekcie dokumentu, system car-sharing nie posiada obecnie wysokiego priorytetu ze względu na wysokie koszty wdrożenia rozwiązania. Wdrożenie systemu nie jest wymagane przez ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Z uwagi na efektywny sposób przemieszczania się, podwyższono priorytet realizacji. Dopuszczono także realizację celu z wykorzystaniem samochodów niskoemisyjnych.) i jak w punkcie 11 (W podróżach o charakterze miejskim car-pooling jest inicjatywą oddolną. Dotychczasowe projekty dotyczące wprowadzenia car-poolingu organizowane przez instytucje publiczne w europejskich miastach osiągały mały zasięg i spotykały się z niskim zainteresowaniem bez wpływu na funkcjonowania systemu transportowego w mieście.). Wskutek częściowego uwzględnienia przedmiotowych uwag za zasadne uznano także konieczność częściowego przerehabrowania wstępu dokumentu.</p>
--	--	--	--	---

13.	Cały dokument	<p>Traktowanie pojazdów z napędem elektrycznym jako pojazdów zero emisyjnym jest dużym... uproszczeniem. W Polsce energia elektryczna wytwarzana jest w 88% z węgla. Uwzględniając sprawność elektrowni, linii przesyłowych ładowarek, baterii itp., z energii zawartej w węglu pojazd wykorzystuje około 20% a pozostałe 80% to pyły, gazy i ciepło emitowane do atmosfery. W skali ogólnokrajowej trudno więc mówić o pojazdach zero emisyjnych. W świetle powyższego uważam system CNG za równie konkurencyjny wobec energii elektrycznej w aspekcie napędu pojazdów.</p>	Wniosek ma charakter opinii.	
14.	Rozdział 4.4, tab. 4.2, str. 73	<p>Wnioskuje o zmianę priorytetu dla budowy ścieżek rowerowych z PRZECIĘTNY na WYSOKI. Celem dokumentu jest ograniczenie niskiej emisji i poziomu hałasu generowanych przez sektor transportowy. Na str. 62 autor zauważa „Na podstawie przeprowadzanych badań można stwierdzić, że rozwój elektromobilności w Legnicy powinien być ukierunkowany głównie w kierunku rozbudowy infrastruktury rowerowej (ścieżki dla rowerów, system roweru miejskiego). Popularyzacja i wykorzystania roweru jako alternatywnego środka transportu jest jednak możliwa tylko w sytuacji rozbudowa sieci ścieżek rowerowych. Zgodnie z koncepcją przebiegu tras rowerowych w Legnicy „istniejąca infrastruktura rowerowa nie stanowi spójnej sieci umożliwiającej przejazd całego miasta ze wschodu na zachód ani z północy na południe”. Na podstawie doświadczeń innych miast w Polsce i Europie wiemy, że to właśnie sieć ścieżek decyduje o wykorzystaniu roweru jako alternatywnego środka komunikacji. W tej sytuacji niezrozumiałe jest nadanie priorytetu realizacji PRZECIĘTNY. Wnioskuje o zmianę na WYSOKI.</p>	Uwaga uwzględniona	<p>Uwaga została uwzględniona przy uwadze 6 (Podwyższono priorytet zadania ze średniego na wysoki. Termin realizacji zadania nie został zmieniony, ponieważ rozbudowa systemu dróg rowerowych i poprawa jakości chodników jest procesem ciągłym i nie powinna być zaprzestana po określonym roku w strategii). Ponadto modyfikacji uległ rozdział 1.1. w celu podkreślenia determinant rozwoju elektromobilności w Legnicy – należą do nich nie tylko oczekiwania mieszkańców, ale także kierunki działań wynikające z innych dokumentów strategicznych oraz z polityki państwa (np. Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, Planu Rozwoju Elektromobilności „Energia do przyszłości” itd.).</p>

15.	Cały dokument	<p>Uwzględnienie połączenia kolejowego z Legnicka Specjalna Strefa Ekonomiczna, która jest głównym generatorem ruchu w mieście (str. 31). Temat całkowicie pominięty w strategii! Istnieją realne szanse utworzenia przystanku kolejowego przy LSSE i uruchomienia komunikacji kolejowej z stacji Legnica Główna i Legnica Piekary. Sprawa całkowicie pominięta w dokumencie a wpłynie znacząco na realizację celu głównego dokumentu.</p>	Uwaga nieuwzględniona	<p>Odpowiedź znalazła się w uwadze 12 (Według doniesień medialnych przystanek kolejowy przy LSSE jest w planach PKP Polskie Linie Kolejowe i został już zaprojektowany. Budowa przystanku kolejowego będzie finansowana w ramach RPO na lata 2014-2020 i jest planowana przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego na rok 2020 – miasto Legnica nie jest podmiotem odpowiedzialnym za budowę. Organizatorem połączeń na przytoczonej linii kolejowej jest Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego. Uruchomienie przewozów w relacji Legnica – Legnica LSSE wymagałoby wyboru operatora, który wykonywałby połączenia zlecane na terenie miasta (wiąże się to także z dodatkowymi kosztami). Gęstość kolejowych punktów odprawy podróży na terenie miasta Legnicy jest nieporównywalnie mniejsza niż przystanków komunikacji miejskiej. LSSE jest niepodważalnie istotnym generatorem ruchu w Legnicy, co jest odzwierciedlone w sieci komunikacji miejskiej. Obecnie MPK Legnica sp. z o.o. uruchamia 6 linii</p>
-----	---------------	--	-----------------------	--

				komunikacyjnych dojeżdżających do LSSE.
16.	Cały dokument	Proszę o przeprowadzenie analizy funkcjonowania komunikacji publicznej do największych generatorów ruchu w podróżach indywidualnych. W kontekście str. 31 autor strategii nie zaproponował przeprowadzić choćby pobieżnej analizy obecny linii komunikacji publicznej do największych generatorów ruchu, tj. ilości obsługujących pojazdów, ich wielkości, godzin dojazdu, tras. Ich analiza mogła by doprowadzić do wprowadzenia w strategii innych propozycji.	Uwaga nieuwzględniona	Przedmiotem Strategii Rozwoju Elektromobilności nie jest planowanie operacyjne układu tras i rozkładów jazdy w publicznym transporcie zbiorowym. Standardy obsługi komunikacyjnej w legnickiej komunikacji miejskiej zostały przyjęte przez Radę Miejską w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Legnica oraz Gmin z którymi Gmina Legnica posiada zawarte porozumienie międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego”.
17.	Cały dokument	Racjonalność kosztowa zaproponowanych rozwiązań. W ankiecie część pytań automatycznie narzucała zaproponowane rozwiązania. Np. na pytanie „Jak ważna jest rozbudowa istniejącego systemu roweru miejskiego wraz z wprowadzeniem pojazdów wyposażonych w silnik elektryczny wspomagający jazdę jak np. rowery elektryczne, hulajnogi ?” każdemu który chciał mieć bliżej stację roweru miejskiego przypisano chęć wprowadzenia roweru elektrycznego do sieci wypożyczalni. Autor dokumentu na podstawie bardzo szerokich pytań doszedł do daleko idących wniosków nie analizując jednocześnie np. funkcjonowania roweru miejskiego w Legnicy. System kosztuje obecnie blisko 800 tys. zł	Uwaga nieuwzględniona	Rowery elektryczne pozwolą, mniej sprawnym użytkownikom, na bezpieczniejsze przemieszczanie się po mieście niż rowerem tradycyjnym. Ponadto wypożyczającym rower elektryczny nie musi przysługiwać prawo do 15 darmowych minut. (powinno to być przedmiotem odrębnych analiz tak jak we Wrocławiu). Celem wprowadzenia roweru elektrycznego jest uatrakcyjnienie systemu i jego oferty (rozbudowa na

		<p>rocznie. Prawie 100 % wypożyczających mieści się w pierwszych 15 minutach darmowych. Legnica jest małym miastem, a autor nie wskazał celu wprowadzenie miejskiego roweru elektrycznego. Takie rozwiązanie zwiększy koszty. Autor nie wskazał także o ile, więc na podstawie strategii trudno podjąć racjonalną decyzję. Tym sposobem mógł równie dobrze zaproponować wprowadzenie darmowych elektrycznych samochodów miejskich.</p>		<p>osiedlach zlokalizowanych na obrzeżach miasta) oraz dostosowanie oferty wypożyczalni do osób, które mają problem z poruszaniem się na rowerach tradycyjnych (str. 58, obecna str. 56). Ponadto ze względu na wysoką popularność Legnickiego Roweru Miejskiego zaplanowano nie tylko rozwój przestrzenny systemu, ale także rozwój techniczny pojazdów. Warto dodać, że według analiz PMR Consulting &amp; Research coraz szybciej rośnie popyt w Polsce i na świecie na rowery elektryczne. Rozwój techniczny systemu roweru miejskiego będzie też spójny ze zgłoszonymi w konsultacjach postulatami rozbudowy systemu dróg rowerowych i poprawy jakości chodników, dla którego to zadania podwyższono priorytet na "wysoki".</p>
--	--	--	--	--

## 7. Korekty pisarskie i redakcyjne

Ponadto w dokumencie skorygowano oczywiste omyłki pisarskie i redakcyjne oraz wynikające z aktualizacji i dodatkowej weryfikacji danych:

1. Rozdział 1.1 str. 5 – przeredagowano treść wstępu dokumentu ze względu na uwzględnienie uwag wniesionych do dokumentu.
2. Rozdział 2.4.2 str. 21 - skorygowano sieć komunikacji miejskiej wobec faktu, że linia nr 8 od dnia 01.07.2019 r. jest linią miejsko-podmiejską.
3. Rozdział 2.4.2, tab. 2.4, str. 22 – zaktualizowano wartości dotyczące wielkości zrealizowanej pracy eksploatacyjnej w wozokilometrach w latach 2015-2017.
4. Rozdział 2.4.5 str. 28 i Rozdział 3.1 str. 39 (obecna str. 37) - skorygowano adres stacji benzynowej przy ul. Wrocławskiej 151.

5. Rozdział 2.4.6 str. 29 - skorygowano treść w następujący sposób: „...oraz charakteryzujące się najgorszymi normami emisji spalin.”
6. Rozdział 3.2.2.1 str. 43 (obecna str. 41) - skorygowano treść w następujący sposób: „ ...oraz na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych...”
7. Rozdział 3.4 str. 47 (obecna str. 45)– skorygowano treść w następujący sposób: „W kwestionariuszu zawarto pytania dotyczące zdefiniowania „elektromobilności”, oceny priorytetów poszczególnych kierunków inwestycyjnych, preferencji dla pojazdów elektrycznych oraz oceny wpływu elektromobilności na poprawę jakości życia w Legnicy.”
8. Rozdział 3.4 str. 50-51 (obecne str. 48-49) – przeredagowano treść w następujący sposób: „Na podstawie rozkładu uzyskanych odpowiedzi można stwierdzić, że najważniejsze dla respondentów są działania związane z rozbudową systemu roweru miejskiego razem z wprowadzeniem pojazdów wyposażonych w silnik wspomagający jazdę. Za kolejne istotne działania dotyczące elektromobilności wskazano rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego oraz opracowanie zasad korzystania z pojazdów z napędem elektrycznym. Najmniejszy priorytet uzyskały rozwiązania, z których mieszkańcy nie korzystają bezpośrednio oraz związane z rozbudową infrastruktury dla samochodów elektrycznych. Ponadto respondenci stwierdzili, że najbardziej odpowiednim miejscem do poruszania się hulajnogą elektryczną jest infrastruktura przeznaczona dla rowerów (78% pozytywnych odpowiedzi).” i „Większość ankietowanych stwierdziło, że elektromobilność ma istotny wpływ na poprawę jakości życia w Legnicy (88% pozytywnych odpowiedzi).”
9. Rozdział 3.4 str. 52 (obecna str. 50)– przeredagowano treść w następujący sposób: „Na podstawie przeprowadzanych badań można stwierdzić, że rozwój elektromobilności w Legnicy powinien być ukierunkowany głównie na rozbudowę infrastruktury rowerowej (ścieżki dla rowerów, system roweru miejskiego) oraz uprzywilejowanie i unowocześnienie komunikacji publicznej. Zmiany powinny być powiązane z ideą smart city, między innymi poprzez rozwój inteligentnych systemów sterowania ruchem.”
10. Rozdział 4.5, str. 75 (obecna str. 73) - skorygowano treść w następujący sposób: „Strategia rozwoju elektromobilności jest dokumentem, który wskazuje kierunki rozwoju miasta w zakresie elektromobilności w długim (20 letnim) okresie.”