

Raport z konsultacji społecznych dotyczących opracowania pn. „Analiza kosztów i korzyści wykorzystania autobusów zeroemisyjnych do świadczenia usług komunikacji miejskiej na obszarze Bydgoszczy i gmin ościennych dla których Miasto Bydgoszcz jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego – na mocy zawartych porozumień międzygminnych” ”

Lp.	Nr ankiety	Treść uwagi/ wniosku	Stanowisko i uzasadnienie autora AKK	Stanowisko Zamawiającego
1	Ankieta 1	Brak uwag/wniosków	nd	nd
2	Ankieta 2	Akceptacja dokumentu	nd	nd
3	Ankieta 3	<p>Wniosek o wprowadzenie zmian w rozdziale 3, na stronie 42:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w przypadku linii 52 liczba brygad obsługujących dziennie linię wynosi 6; - w przypadku linii 55 liczba brygad obsługujących dziennie linię wynosi 4; - w przypadku linii 57, ze względu na to, że jest to linia łączona z linią 80, liczba brygad obsługujących linię w dzień powszedni wynosi 9, w soboty 7, natomiast w niedziele 6; - w przypadku linii 60, ze względu na to, że jest to linia łączona z linią 59, liczba brygad obsługujących dziennie linię w dni powszednie wynosi 6 (w przypadku szczytu popołudniowego 7), natomiast w dni wolne 5. <p>Zapisy w dokumencie są niezgodne z rzeczywistością. Niewprowadzenie proponowanych zmian spowoduje dostarczenie niedostatecznej liczby autobusów zeroemisyjnych, a w konsekwencji zmniejszenie pozytywnych skutków ich wprowadzenia.</p>	Autor AKK wprowadził korekty w dokumencie w zakresie liczby brygad obsługujących linie 52, 55, 57 i 60 zgodnie z wnioskiem.	Uwagi dotyczące liczby brygad zasadne. Zamawiający akceptuje korekty w zakresie liczby brygad na liniach 52, 55, 57 i 60.
4	Ankieta 4	Brak uwag/wniosków.	nd	nd
5	Ankieta 5	<p>Uwagi dotyczące Wniosków i rekomendacji – s.87.</p> <p>Dofinansowanie w wysokości 81,2% jest wskazane jako bilansujące inwestycję wyłącznie pod względem ekonomicznym. Nie podano oszacowania kosztów, jakie poniesie społeczeństwo miasta w przypadku braku inwestycji w tabor zeroemisyjny, tj. kosztów ubytków na zdrowiu mieszkańców wskutek chorób onkologicznych (związanych m.in. z emisją zanieczyszczeń) czy chorób układu krążenia i układu nerwowego (związanych m.in. z emisją hałasu).</p> <p>W wariantcie „0” podaje się, że nie uwzględniono kosztów infrastruktury (tj. budowy i utrzymania dróg czy zajezdni), oceniając że w tym wariantcie ich się nie ponosi – jednakże miasto stosuje dotychczas politykę ukierunkowania inwestycji drogowych tam, gdzie przynoszą one korzyść komunikacji zbiorowej (np. remonty ulic leżących na trasie autobusów, planowana ul. Nakielska z uwzględnieniem buspasów, inwestycje w tabor i infrastrukturę tramwajową).</p> <p>Nie przeanalizowano szczegółowo możliwości zmian wysokości kosztów, mających wpływ na wynik ekonomiczny analizy – możliwości znaczącej podwyżki cen benzyny (co jest zależne nie tylko od warunków ekonomicznych, ale też m.in. geopolitycznych) bądź znaczącej obniżki kosztów</p>	<p>Zgłaszający uwagę wskazuje na relację odwrotną, niż zastosowano – inwestycja w tabor zeroemisyjny ma powodować ograniczenie niekorzystnych warunków, nie odwrotnie. Uwaga metodycznie jest nieuzasadniona i niezgodna z metodyką AKK, wskazaną m.in. przez CUPT. Oszacowano natomiast ograniczenie powyższych kosztów w przypadku inwestycji w tabor zeroemisyjny (celem analizy jest wykazanie wpływu inwestycji w tabor o napędzie zeroemisyjnym na polepszenie warunków bytowych społeczeństwa i warunków środowiskowych).</p> <p>Wskazane koszty są kosztami ogólnymi, stałymi i niezależnymi od rodzaju taboru. Drogi, zajezdnie itp. zawsze trzeba będzie remontować i nie wpłynę na to rodzaj napędu taboru. Analizę przeprowadzono metodą różnicową, zgodnie z wytycznymi CUPT.</p> <p>Przeanalizowano zmiany kosztów, które można jednoznacznie wycenić. Nikt nie jest w stanie oszacować bezpośredniego wpływu zmian geopolitycznych na ceny prądu czy benzyny. Słowo „znaczący” nic nie znaczy – brak parametryzacji- dodatkowo nieostrożnym byłoby szacować silny spadek cen technologii, skoro</p>	Zamawiający przyjmuje do wiadomości i akceptuje wyjaśnienia autora AKK. W związku z powyższym w dokumencie nie wprowadza się korekt w zakresie poruszonych przez Zgłaszającego kwestii.

Raport z konsultacji społecznych dotyczących opracowania pn. „Analiza kosztów i korzyści wykorzystania autobusów zeroemisyjnych do świadczenia usług komunikacji miejskiej na obszarze Bydgoszczy i gmin ościennych dla których Miasto Bydgoszcz jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego – na mocy zawartych porozumień międzygminnych” ”

		<p>napędów zeroemisyjnych (szybki rozwój technologiczny napędu elektrycznego i/lub wodorowego) – opierając domyślne koszty na „dzisiejszych” cenach paliw i infrastruktury.</p> <p>Sam wynik ekonomiczny, oparty ponadto na „dzisiejszych” cenach i poziomie wiedzy i rozwoju technologicznym, nie może być wyłączną podstawą do analizy efektywności taboru zeroemisyjnego. Dochodzą koszty/zyski zdrowotne oraz społeczne (jak m.in. jakość życia, konkurencyjność względem innych miast). Osiągnięcie korzystniejszych wskaźników w tych obszarach jest uzasadnieniem dla poniesienia kosztów wyższych niż te, które wynikałyby z wyłącznie analizy ekonomicznej – po prostu „jakość kosztuje”. Nowoczesny tabor nie ma być wyłącznie „tani”- ma być efektywny dla zdrowia i jakości życia mieszkańców miasta na wiele lat.</p>	<p>nie występują żadne dane. Analizę oparto na cenach stałych, zgodnie z metodyką CUPT, stąd Zgłaszający wskazuje: <i>opierając domyślne koszty na „dzisiejszych” cenach paliw i infrastruktury.</i> Zastosowana wycena kosztów jest ściśle związana z warunkami ekonomicznymi mającymi bezpośredni (i szacowany w sposób ostrożny) wpływ na funkcjonowanie taboru.</p> <p>Zastosowana wycena kosztów jest ściśle związana z warunkami ekonomicznymi mającymi bezpośredni (i szacowany w sposób ostrożny) wpływ na funkcjonowanie taboru. Odniesiono się do efektywności dla zdrowia i jakości życia mieszkańców miasta na wiele lat uwzględniając analizę środowiskową w opracowaniu. Z kolei jakość życia i konkurencyjność względem innych miast są niemożliwe do wyceny i nie występują w metodyce wskazanej przez CUPT czy wskazanie unijne.</p>	
6	Ankieta 6	<p>3. Wynik analizy nie wskazuje na konieczność wprowadzenia do eksploatacji autobusów o napędzie zeroemisyjnym. Wnioskodawca, wobec przeprowadzonej analizy przychyliła się do jego wyniku i nie wnosi uwag.</p>	nd.	nd

Konsultacje społeczne opracowanego przez firmę Refunda Sp. z o. o. materiału zatytułowanego: „Analiza kosztów i korzyści wykorzystania autobusów zeroemisyjnych do świadczenia usług komunikacji miejskiej na obszarze Bydgoszczy i gmin ościennych dla których Miasto Bydgoszcz jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego – na mocy zawartych porozumień międzygminnych” przeprowadzono w dniach **22.11.2018r. – 13.12.2018r.** poprzez ogłoszenie na stronach internetowych Urzędu Miasta Bydgoszczy i Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy oraz poprzez wyłożenie w siedzibie ZDMiKP. W ramach konsultacji przesłano 6 ankiet (zgłoszone wnioski, jak też stanowisko Refundy Sp. z.o.o. i Zamawiającego przedstawiono w tabeli powyżej). Serdecznie dziękujemy za poświęcony czas i wszystkie zgłoszone do konsultowanego materiału uwagi.