

**UCHWAŁA NR IV/110/2019  
RADY MIEJSKIEJ W ELBLĄGU**

z dnia 28 marca 2019 r.

**zmieniająca uchwałę w sprawie uchwalenia " Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasto Elbląg na lata 2017-2030"**

Na podstawie art.80 ustawy z dnia 11 stycznia 2018r o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2018r. poz. 317, poz. 1356 i poz. 2348), uchwała się co następuje:

**§ 1.** W załączniku do uchwały nr XXVIII/548/2017 Rady Miejskiej w Elblągu z dnia 07 września 2017r w sprawie uchwalenia "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy miasto Elbląg na lata 2017 -2030" (Dz. Urz. Województwa Warmińsko-Mazurskiego 2017r. poz. 3768) po pkt. 10 dodaje się pkt. 10a w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

**§ 2.** Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Elbląg.

**§ 3.** Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

Przewodniczący Rady  
Miejskiej w Elblągu

**Antoni Czyżyk**

Załącznik do uchwały Nr IV/110/2019  
Rady Miejskiej w Elblągu  
z dnia 28 marca 2019 r.

#### **10a. Określenie linii komunikacyjnych na których eksploatowane będą pojazdy elektryczne lub napędzane gazem ziemnym**

Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2018 r., poz. 317 z późn. zm.), określana dalej jako ustawa o elektromobilności, w art. 36 stanowi, że jednostka samorządu terytorialnego, której liczba mieszkańców przekracza 50 000 osób, świadczy usługę lub zleca świadczenie usługi komunikacji miejskiej, w rozumieniu ustawy o ptz podmiotowi, którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki wynosi co najmniej 30%. Przepis ten, na mocy art. 86 pkt. 4, wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.

Z kolei art. 68 ust. 4 nakłada na przekraczającą ten sam próg demograficzny jednostkę samorządu terytorialnego obowiązek zapewnienia w różnych latach określonych udziałów autobusów zeroemisyjnych we flocie pojazdów użytkowanych w komunikacji miejskiej.

Udziały te wynoszą odpowiednio:

- od dnia 1 stycznia 2021 r. – 5%;
- od dnia 1 stycznia 2023 r. – 10%;
- od dnia 1 stycznia 2025 r. – 20%.

Z art. 68 wynika, że wymogi powyższe dotyczą całej floty obsługującej przewozy w komunikacji miejskiej (więcej niż jednego operatora i nie tylko obszaru danej gminy).

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych transponuje do polskiego systemu prawnego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz. Urz. UE z dn. 28 października 2014 r. poz. L 307/1).

Miasto Elbląg znacznie przekracza próg 50 tys. mieszkańców. Próg określony w ustawie dotyczy obszaru danej gminy, a nie całego obszaru obsługiwanego komunikacją miejską. Jeśli liczba mieszkańców miasta-organizatora przewozów przekracza 50 tys., to obowiązek zapewnienia określonego udziału autobusów zeroemisyjnych dotyczyć będzie zamówień usług przewozowych w skali całego obsługiwanego obszaru, a nie tylko na potrzeby obsługi gminy, która przekroczyła próg.

Pomimo spełniania kryterium demograficznego, jednostka samorządu terytorialnego może uniknąć obowiązku uzyskania określonego udziału taboru zeroemisyjnego we flocie pojazdów lub zlecenia świadczenia przewozów w komunikacji miejskiej podmiotowi zapewniającemu ten udział we flocie wykonującej przewozy – w sytuacji, gdy sporządzona przez nią analiza kosztów i korzyści wykaże brak korzyści użytkowania autobusów zeroemisyjnych (art. 37 ust. 5 ustawy o elektromobilności).

Obowiązek sporządzania co 36 miesięcy takiej analizy, wynika z zapisów art. 37 ust. 1 ustawy o elektromobilności i dotyczy tych jednostek samorządu terytorialnego, które zobowiązane są do zapewnienia określonego udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie.

Gmina Miasta Elbląg opracowała przedmiotową analizę kosztów i korzyści w grudniu 2018 r., zapewniając udział społeczeństwa na zasadach określonych w dziale III ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r. poz. 799 z późn. zm.).

Podstawowym operatorem elbląskiej komunikacji miejskiej, a jednocześnie podmiotem wewnętrznym, są Tramwaje Elbląskie Sp. z o.o., wykonujące w ramach komunikacji miejskiej przewozy tramwajowe. Operatorami autobusowymi w elbląskiej komunikacji miejskiej są wykonawcy wyłonieni w postępowaniach przetargowych. Operatorzy ci, jak dotychczas, prowadzą politykę wymiany taboru we własnym zakresie – z ograniczeniami wskazanymi w warunkach przetargowych.

Analizę kosztów i korzyści wykonano zgodnie z wymogami ustawy o elektromobilności, korzystając z wytycznych i przewodników do sporządzania takich analiz, opracowanych dla potrzeb projektów z dofinansowaniem unijnym. Zidentyfikowano w niej dwa możliwe do zastosowania scenariusze wymiany taboru:

- wariant 1 konwencjonalny – w którym założono kontynuację dotychczasowej polityki wykorzystywania w komunikacji miejskiej taboru zasilanego olejem napędowym;
- wariant 2 elektryczny – w którym założono sukcesywne wprowadzanie taboru z bateryjnym zasilaniem elektrycznym, w celu spełnienia wymogów określonych ustawą o elektromobilności.

Warianty te porównano ze scenariuszem kontynuacji wymiany taboru na autobusy używane z silnikami na olej napędowy, jako bazowym.

W analizie zaproponowano do obsługi taborem zeroemisyjnym w pierwszej kolejności linię 7, a następnie linie 13 i 17. W dalszej kolejności zaproponowano do obsługi taborem zeroemisyjnym linię 9, a w następnym etapie – elektryfikację linii 8 i 19.

Na powyższych liniach przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych. Termin rozpoczęcia eksploatacji taboru zeroemisyjnego określono wstępnie na 2026 r. Termin ten może ulec zmianie w zależności od wyników kolejnej analizy kosztów i korzyści, która zostanie opracowana do końca 2021 r.

Z uwagi na brak planów Gminy Miasta Elbląg odnośnie budowy stacji zasilania szybkiego na pętlach autobusowych, tabor zeroemisyjny zasilany byłby wyłącznie za pomocą ładowarek wolnych w zajezdni wybranego operatora (operatorów). Rozwiązanie to powoduje konieczność zastosowania baterii o większej pojemności. Przyjęto wyposażenie autobusów w baterie o pojemności 240 kWh, ale pomimo to czas ich pracy jest na tyle ograniczony, że liczba pojazdów obsługujących linie musiałaby zostać zwiększona. W analizie przyjęto, że współczynnik zastąpienia wyniesie 75%, przy ograniczeniu zużycia energii z baterii jedynie do przeznaczanej na zasilanie napędu i urządzeń pokładowych, bez ogrzewania pojazdu.

W przeprowadzonej analizie społeczno-ekonomicznej uwzględniono oszczędności w kosztach eksploatacyjnych oraz efekty zewnętrzne związane z emisją gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń atmosfery oraz zmniejszenia hałasu.

Obliczone w analizie wskaźniki finansowe FNPV/c oraz FRR/c, okazały się ujemne dla obydwu wariantów. Ujemne wartości osiągnęły także wskaźniki ENPV. W porównaniu do scenariusza bazowego najkorzystniej wypadł wariant 1 – konwencjonalny. Przy przyjętych założeniach, analiza wykazała brak korzyści ze stosowania taboru zeroemisyjnego, a zatem i brak obowiązku jego stosowania. Z uwagi na konieczność eksploatacji większej liczby autobusów w wariantcie elektrycznym, porównanie wypadło wyjątkowo niekorzystnie. Dopiero spadek cen autobusów elektrycznych o 86%, co jest nierealne – powoduje, że wartość ENPV jest korzystniejsza dla wariantu 2 – elektrycznego, w porównaniu do wariantu 1 – konwencjonalnego.

Głównym powodem negatywnych wyników analizy jest potrzeba zakupu większej liczby pojazdów, wysokie ceny autobusów zeroemisyjnych i konieczność ponoszenia dodatkowych nakładów na instalacje zasilające oraz niekorzystne wskaźniki emisji zanieczyszczeń emitowanych przy produkcji energii elektrycznej w Polsce.

W analizie nie uwzględniano innych dodatnich efektów związanych z zastosowaniem taboru zeroemisyjnego, mogących istotnie wpłynąć na jej wynik, takich jak:

- wzrost zainteresowania mieszkańców korzystaniem z ekologicznej komunikacji miejskiej;
- wpływ zastosowania taboru zeroemisyjnego na ocenę postrzegania miasta;
- skumulowane efekty poprawy warunków życia w centrum Elbląga, wynikające ze zmniejszenia niskiej emisji zanieczyszczeń;
- wpływ zastosowania taboru ekologicznego na zmianę zachowań transportowych mieszkańców.

Korzyści z zakupu autobusów elektrycznych dla jednostki samorządu terytorialnego znacznie wzrosną przy zmniejszeniu wkładu własnego w nabywanym taborze – jako efektu wykorzystania zewnętrznych źródeł finansowania inwestycji (np. otrzymania bezzwrotnej dotacji).

W związku z wynikiem przeprowadzonej analizy, tj. brakiem korzyści ekonomicznych, wskazujących bezwarunkowo na zasadność eksploatacji autobusów zeroemisyjnych, Gmina Miasta Elbląg zakłada kontynuowanie zawierania umów z operatorami z zastosowaniem taboru z napędem Diesla.

Gmina Miasta Elbląg nie przewiduje wykorzystania pojazdów napędzanych gazem ziemnym w przewozach w komunikacji miejskiej – co najmniej do czasu, kiedy nie zostanie w Elblągu wybudowana ogólnodostępna stacja ładowania CNG o wydajności wystarczającej dla tankowania autobusów komunikacji miejskiej.