

**UCHWAŁA NR .../.../2019  
RADY MIASTA LUBLIN**

z dnia ... stycznia 2019 r.

**w sprawie aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Lublin i gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Lublin zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15, art. 40 ust. 1, art. 41 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2018 r. poz. 994 z późn. zm.) oraz art. 9 ust. 3, art. 11 ust. 2, art. 14 w związku z art. 10, art. 11 ust. 1 pkt 3, art. 12 ust. 1, ust. 1a, ust. 2, ust. 2a, art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 z późn. zm.), przy uwzględnieniu rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. Nr 117 poz. 684) i art. 2 ust. 1, art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłoszeniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1523 z późn. zm.) – Rada Miasta Lublin uchwała, co następuje:

§1.

W uchwale Nr 674/XXVII/2013 Rady Miasta Lublin z dnia 17 stycznia 2013 r. w sprawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Lublin i gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Lublin zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego” w załączniku nr 1 wprowadza się aktualizację w następującym zakresie:

- 1) w rozdziale 1. „Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego” w podrozdziale 1.2. „Metodologia tworzenia planu transportowego”, na stronie 3 w akapicie rozpoczynającym się od zdania „W planie wykorzystano następujące źródła danych i informacji” po wyrazach „Plan Zrównoważonej Mobilności w Lublinie (2015 r.);” dodaje się wyrazy w brzmieniu: „Analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zero emisyjnych przy świadczeniu przez Gminę Lublin usług komunikacji miejskiej;”;
- 2) w rozdziale 10. „Kierunki rozwoju transportu publicznego” na stronie 140 dodaje się podrozdział 10.1. zatytułowany „Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zero emisyjnych przy świadczeniu przez Gminę Lublin usług komunikacji miejskiej” w następującym brzmieniu:

„Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych w art. 36 wskazuje, że jednostka samorządu terytorialnego z liczbą mieszkańców wyższą lub równą 50 000, świadczy lub zleca świadczenie usługi komunikacji miejskiej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2017 r. poz. 2136 i 1371 oraz z 2018 r. poz. 317) podmiotowi, którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynosi co najmniej 30%. Artykuł ten wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.

Według przepisów tej ustawy, jednostka samorządu terytorialnego zapewnia udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów wynoszący:

- 1) 5% od dnia 1 stycznia 2021 r.;
- 2) 10% od dnia 1 stycznia 2023 r.;
- 3) 20% od dnia 1 stycznia 2025 r.

W 2018 r. wykonane zostało opracowanie pn. „Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zero emisyjnych przy świadczeniu przez Gminę Lublin usług

komunikacji miejskiej”. Analiza powstała w związku z realizacją przepisów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U.2018.317 z dnia 7 lutego 2018 r.).

Zakres Analizy obejmował w szczególności:

- analizę finansowo-ekonomiczną;
- oszacowanie efektów środowiskowych związanych z emisją szkodliwych substancji dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzi;
- analizę społeczno-ekonomiczną uwzględniającą wycenę kosztów związanych z emisją szkodliwych substancji.

Analiza objęła dwa warianty inwestycyjne zakładające rozwój transportu zeroemisyjnego w mieście Lublin. Oba warianty przewidują w równym stopniu rozwój komunikacji trolejbusowej, natomiast w zakresie rozwoju komunikacji opartej o autobus elektryczny (baterijny) rozpatrywane były dwa warianty różniące się skalą (wariant W1 - uzupełniający wdrożenia zapoczątkowane w wariantcie W0 oraz wariant W2 zakładający szybki rozwój do poziomu podstawowego środka transportu).

Szczegółowy opis wariantów:

Lp.	Wariant	Opis wariantu
1.	Bazowy W0	<p><b>Utrzymanie w posiadanej flocie komunikacji miejskiej niewielkiej przewagi liczbowej autobusów napędzanych silnikami o zapłonie samoczynnym zasilanych olejem napędowym (229 autobusów, co stanowi 57% udziału) nad autobusami zeroemisyjnymi (33 autobusy elektryczne, 140 trolejbusów, co stanowi 43% udziału).</b></p> <p>Docelowo, liczba autobusów zeroemisyjnych będzie wynosić 173 szt., natomiast autobusów zasilanych olejem napędowym 229 szt.</p> <p>W 2019 roku, zgodnie z zawartym kontraktem, dostarczonych będzie 10 trolejbusów 12 metrowych (MAXI).</p> <p>Ponadto, w wariantcie tym przewiduje się zwiększenie liczby autobusów zeroemisyjnych. Zgodnie z realizowanymi projektami dofinansowanymi z funduszy Unii Europejskiej ujętych na liście podstawowej Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 – 2020 planuje się zakup 15 trolejbusów przegubowych (MEGA), a także 32 autobusów elektrycznych o standardowej wielkości (MAXI). W miarę dostaw nowych pojazdów, planuje się wycofywanie autobusów zasilanych olejem napędowym – najstarszych i spełniających najniższe normy emisji zanieczyszczeń.</p>
2.	Rozszerzony 1 W1	<p><b>Utrzymanie równowagi liczbowej autobusów napędzanych silnikami o zapłonie samoczynnym zasilanych olejem napędowym oraz autobusów zeroemisyjnych.</b></p> <p>W użytkowaniu będzie 210 autobusów zeroemisyjnych (140 trolejbusów, 70 autobusów elektrycznych) i około 207 autobusów zasilanych olejem napędowym.</p> <p>Osiągnięcie takiego poziomu zakłada dodatkowo (względem wariantu W0) zakup 36 autobusów elektrycznych o standardowej wielkości, a także 1 autobusu elektrycznego przegubowego. Realizacja zakupów w ramach projektów dofinansowanych z funduszy Unii Europejskiej ujętych na listach podstawowej i rezerwowej Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 – 2020. Ponadto, obejmuje autobusy zakupione w ramach projektu we współpracy z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju.</p> <p>W rozpatrywanym wariantcie, znacznemu ograniczeniu ulegnie również liczba autobusów zasilanych olejem napędowym o standardowej wielkości (12 m),</p>

		gdyż konieczne będzie utrzymanie dotychczasowego udziału autobusów klasy mega w całości eksploatowanego taboru.
3.	Rozszerzony 2 W2	<p><b>Znaczące zwiększenie przewagi liczbowej taboru zeroemisyjnego nad autobusami napędzanymi silnikami o zapłonie samoczynnym zasilanymi olejem napędowym.</b></p> <p>W użytkowaniu będzie 320 autobusów zeroemisyjnych (140 trolejbusów, 180 autobusów elektrycznych) oraz 70 autobusów zasilanych olejem napędowym.</p> <p>Obejmuje zakup pojazdów w ramach projektów dofinansowanych z funduszy Unii Europejskiej, ujętych na listach podstawowej i rezerwowej (znacznie zwiększony zakres względem W1) Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 – 2020 oraz okresu programowania 2021-2027. Ponadto, obejmuje autobusy zakupione w ramach projektu we współpracy z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju.</p> <p>Realizacja tego wariantu zakłada, że w taborze komunikacyjnym będą wyłącznie autobusy zeroemisyjne i autobusy niskoemisyjne spełniające normę min. EURO 6.</p>

Analiza floty pojazdów użytkowanych w lubelskiej komunikacji publicznej pod kątem udziału autobusów zeroemisyjnych potwierdza, że już w momencie opracowywania analizy Gmina Lublin wypełniała wymogi ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, gdyż udział pojazdów zeroemisyjnych wynosił 30,7%. Wskaźnik ten jest na bardzo wysokim poziomie w odniesieniu do innych miast w kraju.

We flocie podmiotu wewnętrznego Gminy Lublin (MPK Lublin Sp. z o.o.) znajdowało się 211 autobusów napędzanych silnikami o zapłonie samoczynnym zasilanymi olejem napędowym oraz 124 autobusy zeroemisyjne. Zatem, autobusy zeroemisyjne stanowią ok. 37% całego taboru MPK.

Przeprowadzona Analiza wskazała na następujące wnioski i zalecenia:

1. Przewyższenie kosztów nad korzyściami wynikającymi z zakupu taboru zeroemisyjnego w przypadku pełnego finansowania inwestycji z budżetu gminy,
2. Realizacja projektów wdrażania autobusu zeroemisyjnego z dofinansowaniem ze środków UE w wysokości 85% spowoduje obniżenie kosztów inwestycji, co wskazuje na opłacalność inwestycji w tabor zeroemisyjny,
3. Nowe pojazdy zeroemisyjne powinny zastąpić najbardziej wyeksploatowane autobusy o napędzie konwencjonalnym, gwarantując wciąż dopasowanie wielkości pojazdów do popytu efektywnego na przewozy w komunikacji miejskiej.
4. Rozwój autobusu zeroemisyjnego (np. do poziomu z wariantu rozszerzonego W2) przed realizacją powinien być poprzedzony całościowymi badaniami napelnienia w celu dostosowania struktury wielkościowej taboru.
5. Rozwój elektromobilności wpływa na poprawę jakości życia mieszkańców poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń (niską emisję) oraz zmniejszenie emisji hałasu.
6. Polityka rządu powinna wspierać badania i rozwój transportu opartego na paliwie wodorowym, którego eksploatacja wpłynie na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych.



Lokalizacje punktów ładowania wraz z opisem przyłączy

Lp.	Lokalizacja punktu ładowania	Geograficzne położenie infrastruktury ładowania	Miejsce przyłączenia do sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej
1	Choiny	ul. Choiny (pętla komunikacji miejskiej)	zgodnie z uzgodnionymi warunkami przyłączenia
2	Dworzec Metropolitalny	między ulicami Gazową, Młyńską i Dworcową (teren Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego)	zgodnie z uzgodnionymi warunkami przyłączenia
3	Os. Poręba	ul. Granitowa (pętla komunikacji miejskiej)	zgodnie z uzgodnionymi warunkami przyłączenia
4	Węglin Wróbla	ul. Wróbla (pętla komunikacji miejskiej)	zgodnie z uzgodnionymi warunkami przyłączenia
5	Zbożowa	ul. Zbożowa (pętla komunikacji miejskiej)	zgodnie z uzgodnionymi warunkami przyłączenia
6	Żeglarska	Ul. Żeglarska (pętla komunikacji miejskiej)	zgodnie z uzgodnionymi warunkami przyłączenia
7	Zajezdnia	Zajezdnia autobusowa przy ul. Grygowej	zgodnie z uzgodnionymi warunkami przyłączenia

Obowiązująca koncepcja zakłada, że autobusy elektryczne będą obsługiwały linie, których przynajmniej jeden przystanek końcowy znajduje się na pętli wyposażonej w punkt

ładowania. Na dzień 1 stycznia 2019 r. do grupy linii potencjalnie możliwych do obsługi autobusami elektrycznymi należą między innymi: 1, 6, 7, 13, 23, 29.”.

§ 2.

Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Lublin.

§ 3.

Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Lubelskiego.