

**UCHWAŁA NR .....  
RADY MIASTA LUBLIN**

z dnia 21 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	<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> Docelowo, liczba autobusów zeroemisyjnych będzie wynosić 173 szt., natomiast autobusów zasilanych olejem napędowym 229 szt. W 2019 roku, zgodnie z zawartym kontraktem, dostarczonych będzie 10 trolejbusów 12 metrowych (MAXI). 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.
2	Rozszerzony 1 W1	<b>Utrzymanie równowagi liczbowej autobusów napędzanych silnikami o zapłonie samoczynnym zasilanych olejem napędowym oraz autobusów zeroemisyjnych.</b> W użytkowaniu będzie 210 autobusów zeroemisyjnych (140 trolejbusów, 70 autobusów elektrycznych) i około 207 autobusów zasilanych olejem napędowym. 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. W rozpatrywanym wariantcie, znacznemu ograniczeniu ulegnie również liczba autobusów zasilanych olejem napędowym o standardowej wielkości (12 m), gdyż konieczne będzie utrzymanie dotychczasowego udziału autobusów klasy mega w całości eksploatowanego taboru.
3	Rozszerzony 2 W2	<b>Znaczące zwiększenie przewagi liczbowej taboru zeroemisyjnego nad autobusami napędzanymi silnikami o zapłonie samoczynnym zasilanymi olejem napędowym.</b> W użytkowaniu będzie 320 autobusów zeroemisyjnych (140 trolejbusów, 180 autobusów elektrycznych) oraz 70 autobusów zasilanych olejem napędowym. 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. Realizacja tego wariantu zakłada, że w taborze komunikacyjnym będą wyłącznie autobusy zeroemisyjne i autobusy niskoemisyjne spełniające normę min. EURO 6.

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 napełnienia 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	pomiędzy 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.

Przewodniczący Rady Miasta  
Lublin

**Jarosław Pakuła**

## **Uzasadnienie**

### **do uchwały 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”.**

Celem niniejszej uchwały jest aktualizacja założeń Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego obowiązującego na terenie Gminy Lublin oraz gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Lublin zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego tzw. Planu Transportowego. Przedmiotowa aktualizacja wynika z konieczności dostosowania treści planu do wymogów wynikających z przepisów ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. W/w przepisy obligują organizatora publicznego transportu zbiorowego do ujęcia w Planie Transportowym informacji na temat przewidywanego wykorzystania do przewozów taboru zeroemisyjnego (obowiązek określenia w planie linii komunikacyjnych, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania). Przedłożony projekt aktualizacji planu został opracowany w oparciu o sporządzoną „Analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu przez Gminę Lublin usług komunikacji miejskiej”. Proponowane w planie rozwiązania obejmują dwa warianty inwestycyjne zakładające rozwój transportu zeroemisyjnego w mieście Lublin. Oba warianty przewidują w równym stopniu rozwój komunikacji trolejbusowej, natomiast w zakresie komunikacji opartej o autobus elektryczny rozpatrywane są dwa warianty różniące się skalą (wariant W1 – zakładający rozwój ilościowy autobusu elektrycznego do poziomu przewidywanego w zakupach inwestycyjnych współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej i NCBiR (Fundusz Elektromobilności) oraz wariant W2 – zakładający szybki rozwój do poziomu podstawowego środka transportu bez wskazywania źródeł finansowania). Ponadto aktualizacja określa lokalizację punktów ładowania oraz linie komunikacyjne, które są potencjalnie możliwe do obsługi autobusami elektrycznymi. Projekt został uzgodniony z właściwymi organami sąsiednich gmin oraz poddany konsultacjom społecznym. Wejście w życie uchwały nie wywoła skutków finansowych dla budżetu Miasta Lublin.